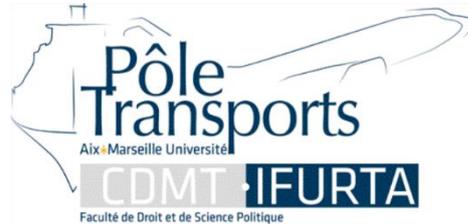


AIX-MARSEILLE UNIVERSITE

FACULTÉ DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE



CENTRE DE DROIT MARITIME ET TERRESTRE

MASTER 2 Professionnel Droit Maritime

MÉMOIRE DE FIN D'ÉTUDES

Année 2017 - 2018

**« Le transport d'animaux vivants par voie
maritime au départ de France »**

Par Nicolas Jeunemaitre

Sous la direction de :
Benoit Guillou

Expert gérant chez Clément Associés

3 avenue Robert Schuman - 13628 Aix-en-Provence Cedex 1

Remerciements

Je tiens à remercier Monsieur Cyril BLOCH pour la formation de qualité qui nous a été donnée durant cette année universitaire.

Je tiens également à remercier Monsieur Benoit GUILLOU, expert maritime et marchandises transportées au sein du cabinet d'expertise Experts Clément & Associés, pour la précieuse formation qu'il m'a apporté durant cette année d'alternance.

Je tiens également à remercier Madame Isabelle LACHAUX, Collaboratrice au sein du cabinet d'expertise Experts Clément et Associés, pour ses conseils et son soutien permanent dans la réalisation de ce travail.

Je souhaite également remercier Madame Natasha DUPUY, gestionnaire de sinistre au sein de la société de courtage SCIACI Saint Honore pour l'entretien téléphonique qu'elle a bien voulu m'accorder et qui m'a permis d'appréhender l'aspect assuranciel du transport d'animaux vivants.

Je remercie également Monsieur Nazim BENZOHRRA, Agent maritime au sein de la société DELOM pour la précieuse interview qu'il m'a accordé.

Je remercie enfin Monsieur Benoit JEGOU, juriste gérant au sein de la société France P&I pour son ressenti en ce qui concerne le transport d'animaux vivants par voie maritime au regard des couvertures P&I.

Sommaire

<i>Remerciements</i> -----	2
<i>Sommaire</i> -----	3
<i>Introduction</i> -----	6
PARTIE I. LE TRANSPORT D'ANIMAUX VIVANTS, UN SECTEUR A PLUSIEURS VITESSES EN DEMANDE DE REGULATION UNIFORME -----	11
TITRE I. LE PREACHEMINEMENT PAR ROUTE DES ANIMAUX VIVANTS, UN ENCADREMENT NORMATIF DENSE ET PRECIS -----	11
Chapitre I. Le régime applicable en transport routier intérieur et international -----	12
Chapitre II : Le régime applicable au transport routier de l'Union européenne ; La mise en œuvre du règlement (CE) 1/2005 du Conseil du 22 décembre 2004 relatif à la protection des animaux pendant le transport et les opérations annexes et modifiant les directives 64/432/CEE et 93/119/CE et le règlement (CE) n° 1255/97 -----	39
TITRE II. L'ENCADREMENT NORMATIF DU TRANSPORT D'ANIMAUX VIVANTS PAR VOIE MARITIME : UN ENSEMBLE COMPLEXE EN DEMANDE D'UNIFORMISATION -----	50
Chapitre I. La timidité des textes internationaux quant à l'imposition d'une réglementation universelle en matière de transport international d'animaux vivants par voie maritime -----	52
Chapitre II. La nécessaire normalisation régionale du secteur, le renforcement progressif de la notion de « bien-être » animal-----	64
Chapitre III. La volonté d'imposer, en droit interne, un contrôle accru du transport d'animaux vivants -----	75
PARTIE II. L'EXPERTISE MARITIME ET LE TRANSPORT D'ANIMAUX VIVANTS ; UN DUO COMPLEMENTAIRE QUI N'EXISTERAIT PAS SANS L'ASSURANCE -----	80
TITRE I. L'ASSURANCE LIVESTOCK : UNE ASSURANCE DE NICHE ESSENTIELLE AU BON FONCTIONNEMENT DU MARCHÉ -----	81
Chapitre I. La nécessaire protection de la marchandise par l'ayant droit de cette dernière ----	81
Chapitre II : La diversité des contrats d'assurance-----	84
TITRE II. LE ROLE CRUCIAL DE L'EXPERTISE DANS LE TRANSPORT MARITIME D'ANIMAUX VIVANTS -----	90
Chapitre I. Le contrôle de la capacité du navire à entreprendre son expédition maritime : Un contrôle technique et réglementaire -----	92
Chapitre II. Contrôle de la capacité du navire à réceptionner sa marchandise -----	100

Conclusion -----	110
Table des matières -----	112
Bibliographie -----	116

Tables des abréviations

B/L: *Bill Of Lading* ou connaissance

DGAL : Direction Générale de l'Alimentation

DGER : Direction Générale de l'Enseignement et de la Recherche

FAP Sauf... : Franc d'Avarie Particulières sauf...

OMC : Organisation Mondiale du Commerce

OIE : Organisation Mondiale de la Santé animale

UE : Union européenne

Introduction

« On reconnaît le degré de civilisation d'un peuple à la manière dont il traite ses animaux » – Gandhi

Certains ethnologues considèrent notre société comme étant l'une des civilisations les plus développées de l'histoire de l'humanité. Pourtant, à la lecture de cette citation de Gandhi¹, il est légitime de se poser la question.

En effet, au cours des vingt dernières années, on note une multiplication des scandales sanitaires et zoo-sanitaires à travers le monde. Les médias ont fait une communication de masse sur le sujet, ce qui a permis une prise de conscience globalisée. L'un des derniers scandales en date a touché le secteur du transport maritime d'animaux vivants. Il dénonce les conditions déplorables de transport au sein d'un navire bétailier panaméen, l'AWASSI EXPRESS, opérant des expéditions entre l'Australie et les pays du Golfe persique. L'impact de la diffusion de cette affaire a permis aux Etats d'envisager de nouvelles dispositions, afin de garantir l'effectivité des normes existantes en la matière, sur ou au départ de leur territoire.

Cette problématique liée aux conditions sanitaires durant le transport d'animaux vivants ne se cantonne pas uniquement à la sphère maritime, mais touche de manière similaire la sphère routière. Le transport d'animaux vivants par voie maritime s'intégrant dans une chaîne logistique complexe, il ne peut se réaliser seul. L'organisation d'un préacheminement routier semble ainsi la solution obligatoire afin de permettre sa mise en œuvre. En l'absence d'une telle organisation, le transport principal ne peut se réaliser. Ainsi, cette complémentarité évidente entre ces deux modes de transport a abouti à la mise en œuvre d'un texte unique venant les encadrer.

¹ Mohandas Karamchand Gandhi est un guide spirituel et homme politique indien adepte de la non-violence. Né le 2 octobre 1869 et est mort assassiné le 30 janvier 1948 à Dehli il a œuvré pour l'indépendance économique de l'Inde en appliquant sa philosophie pacifique.

En effet, à l'échelle internationale – régionale ou nationale, il apparaît une volonté partagée de mettre en place des politiques publiques visant à garantir le respect de l'animal durant l'intégralité des phases rythmant son expédition. Des organismes internationaux ont ainsi tenté d'introduire le transport d'animaux vivants au sein de grande Convention internationales maritimes sans toutefois aboutir à la mise en œuvre d'un consensus satisfaisant.

Cette difficulté de créer un texte reconnu mondialement et appliqué de tous a fait prendre conscience aux Etats de la nécessité de se saisir du problème à un niveau national mais également européen. Les législations qui en ont découlées semblent dès lors mieux répondre à ce besoin d'effectivité dans la mise en œuvre d'une réglementation spécialisée.

D'inspiration supranationale, le règlement n°1/2005 du Conseil du 22 décembre 2004 s'illustre comme l'aboutissement d'une grande évolution normative prenant son origine à la sortie de la Première Guerre Mondiale. Comme ses prédécesseurs, il s'intègre dans une réflexion globale qui place l'animal et son bien-être au centre des discussions. Il permet de rappeler l'état du droit européen dans l'encadrement du transport de *livestock* tout en prévoyant la mise en œuvre de contrôles supplémentaires. Ce règlement est aujourd'hui la référence en ce qui attrait au transport routier mais également maritime au départ d'un port européen. Il vient confirmer le fait que les animaux ne sont pas assimilables aux marchandises classiques, leur manipulation et leur transport nécessite des mesures particulières.

Par « transport d'animaux vivants » il faut entendre toute opération de transport réalisée à l'aide d'un véhicule spécialement aménagé afin d'acheminer des animaux dans des conditions propres à leur assurer un niveau de confort synonyme de bien-être. Cette définition permet de mettre en avant la nécessaire spécialisation des véhicules utilisés afin de transporter les animaux. Ainsi, un « moyen de transport » au sens du règlement (CE) 1/2005 relatif à la protection des animaux pendant le transport et les opérations annexes devra nécessairement intervenir. Pour la phase maritime, cela se manifeste notamment par l'emploi de « navires de transport du bétail » également appelés navires bétailleurs. Ces derniers, permettent notamment le chargement « d'animaux domestiques des espèces bovine, ovine, caprine ou porcine » directement

au sein de leurs ponts spécialement aménagés. Ainsi, il est nécessaire de préciser que la qualification de navire bétailier ne saurait s'appliquer aux navires transrouliers et porte-conteneurs. L'étude de ces moyens de transport ne fera pas l'objet d'un développement au sein de ce mémoire étant principalement utilisés pour le transport d'animaux vivants individuel notamment les équidés. Il sera seulement abordé brièvement la responsabilité du transporteur routier dans l'hypothèse du chargement de son véhicule à bord d'un navire aménagé à cet effet.

Le transport d'animaux de race bovine formant le principal flux du terminal bétailier de Sète, nous nous cantonnerons à l'analyse du transport d'animaux vivants au regard de cette espèce.

Il est ainsi instauré une distinction entre les animaux domestiques et les animaux sauvages qui ne bénéficient pas du même régime. Le traité d'Amsterdam, entré en vigueur le premier mai 1999, décrit l'animal domestique comme étant « *un être sensible pour lequel la mise en œuvre de la politique communautaire dans les domaines de l'agriculture, des transports, du marché intérieur et de la recherche doit prendre en compte ses exigences de bien-être* ». Contrairement aux animaux domestiques, la sensibilité de l'animal sauvage n'est aujourd'hui pas reconnue. Le droit français le considère comme *res nullius*, c'est-à-dire, comme une chose sans maître. Il fait aujourd'hui l'objet d'une protection au travers de la notion de patrimoine naturel national sans pouvoir bénéficier du régime très protecteur des animaux domestiques notamment auprès de l'omniprésente notion de « bien-être animal ». Cette dernière, qui renvoi de plus en plus à une série d'obligations, prend une importante place dans l'appréciation du respect des normes en vigueur.

Il apparaît ainsi un transport d'animaux vivants par voie maritime méconnu et largement appréhendé par la vision que l'on s'en fait au travers des diverses campagnes de communication associatives. Il est au centre de nombreuses discussions depuis près de cent ans sans pour autant réussir à redorer son blason aux yeux de l'opinion publique. Cette méconnaissance ainsi que l'importance du secteur agricole pour l'économie française mais aussi européenne m'ont poussé à venir m'interroger sur la réalité de ce transport spécialisé notamment lorsqu'il intervient au départ d'un port français. Il conviendra de s'attarder sur la place qu'a le transport d'animaux

vivants par route dans le processus globale d'exportation par voie maritime de ces derniers afin d'en saisir la portée. Cette étude nous amènera par la suite à nous questionner sur la logique internationale mise en œuvre quant à l'appréhension du transport d'animaux vivants par voie maritime. Comment les différentes démarches entreprises ont-elles abouti à l'adoption d'un règlement qui, bien qu'appréhendant convenablement la condition animale, semblait jusqu'alors en demande de légitimité ? L'encadrement plus stricte du secteur étant la seule solution à sa sécurisation, il sera nécessaire de replacer l'expert et l'assurance dans la place qui est la leur. Ces deux intervenants, interdépendants l'un de l'autre, permettent, via leur intervention, de contrôler l'effectivité des normes en vigueur.

Le règlement 1/2005 semble ainsi venir encadrer les transports d'animaux vivants d'un point de vue réglementaire et par conséquent sanitaire. Il prévoit la mise en place de contrôle et reprend des notions d'anciennes directives ou règlements afin de les centraliser. Assez complet, il semble qu'une mise en œuvre effective de ses dispositions permettrait de grandement sécuriser les transports d'animaux vivants.

Il est nécessaire de préciser que ce règlement, qui aujourd'hui à plus de dix ans, n'a trouvé un écho favorable que très récemment. Le secteur maritime semblait en effet très mal informé quant à la mise en œuvre des différentes mesures de sorte que les usages prenaient une grande place dans l'organisation des transports. Ce constat, découlant du témoignage d'agents maritimes de la place portuaire sétoise permet de se rendre compte que le transport d'animaux vivants est un secteur à plusieurs vitesses en demande de régulation (Partie I).

La prise de conscience globalisée de cet état de fait permet une multiplication des contrôles tout au long du transport. Cette vérification accrue qui semble se mettre en place petit à petit s'intègre dans une volonté de sécuriser l'opération en rendant les exportations d'animaux vivants plus sûres. Cette finalité qui profiterait directement aux ayants droits à la marchandise est notamment permise par la mise en œuvre de contrôle au chargement réalisé par l'expert maritime sur demande de l'assureur faculté. (Partie II).

C'est au travers de cette procédure de j'ai découvert le milieu du transport du transport d'animaux vivant par voie maritime. En alternance au sein du Cabinet d'expertise maritime Expert Clément & Associé situé à Sète, j'ai de nombreuses fois été amené à réaliser ces contrôle en partenariat avec Benoit Guillou, expert maritime.

PARTIE I. LE TRANSPORT D'ANIMAUX VIVANTS, UN SECTEUR A PLUSIEURS VITESSES EN DEMANDE DE REGULATION UNIFORME

Le transport d'animaux vivants, bien que présentant de grandes similitudes entre tous ses modes de transport (notamment dans les équipements nécessaires à leur bord) s'organise de manière autonome en fonction de ses spécificités. Ainsi, le transport par route, largement utilisé dans le préacheminement des animaux à destination des ports, se voit soumis à un encadrement normatif dense et précis que ce soit au niveau régional ou national (Titre I). Parallèlement à ce constat, il est possible de dresser une autre observation ; soumis en partie aux mêmes textes réglementaires, il apparaît dans la pratique une effectivité plus mitigée des textes afin de venir réguler leur transport par mer (Titre II).

TITRE I. LE PREACHEMINEMENT PAR ROUTE DES ANIMAUX VIVANTS, UN ENCADREMENT NORMATIF DENSE ET PRECIS

Il est important de faire la distinction entre les différents régimes gravitant autour du transport d'animaux vivants par route. Cette remarque, également valable pour le transport maritime, permet de distinguer les mesures normatives prises en droit national et international (Chapitre I) de celles issues de l'Union européenne (Chapitre II). Parfois imbriquées les unes avec les autres, il arrive cependant régulièrement que les réglementations coexistent sans se pénétrer. Nous verrons que ce constat a plus de résonance en ce qui concerne le transport d'animaux vivants par voie maritime. Néanmoins il est intéressant d'établir l'état du droit du transport d'animaux vivants par route, qui semble plus organisé.

Chapitre I. Le régime applicable en transport routier intérieur et international

Le transport intérieur d'animaux vivants a rapidement fait l'objet de dispositions législatives et réglementaires internes afin de venir l'encadrer (Section I). Cette régulation qui se cantonnait à encadrer le transport sur le territoire français s'est très vite révélée insuffisante au vu de l'internationalité du marché concerné. Le transport routier de *livestock* fait ainsi désormais l'objet de dispositions au niveau européen et international, coexistant avec les dispositions du code rural et de la pêche maritime (Section II).

Section I. Une réglementation obligatoire introduisant un contrat type supplétif de volonté

Il est possible de constater que la régulation du transport intérieur d'animaux vivants par route s'organise autour de deux modèles cohabitant. Ces deux modèles, issus respectivement de la loi, permettent de venir encadrer les droits et obligations des parties, notamment du donneur d'ordre vis-à-vis de son/ses transporteurs. Le premier découle ainsi directement de l'application des textes intérieurs et laisse le choix aux parties de mettre en œuvre telle ou telle mesure librement déterminée. Une fois ce choix établi, les parties se voient tenues par ces dispositions qui deviennent obligatoires (I). Le deuxième modèle se base sur les mêmes fondements juridiques. Il prévoit simplement la mise en œuvre d'un contrat type, encadrant d'une manière globale les obligations de chacun et s'appliquant spontanément en cas de carence (II).

I. La mise en œuvre d'un régime intérieur obligatoire

Ce régime intérieur, se basant pour beaucoup sur la mise en œuvre du code rural et de la pêche maritime, envisage une série d'obligations impératives qui s'imposent lorsque les parties ne font pas le choix du contrat type (A). L'impérativité de ces dispositions implique nécessairement la mise en œuvre d'un régime de responsabilité en cas de défaillance des parties dans leurs obligations (B).

A. Les obligations des parties au contrat de transport

Au-delà de la volonté des parties, le transport d'animaux vivants par route impose un ensemble d'obligations auxquelles les parties ne peuvent déroger. L'expéditeur (1) et le transporteur (2) se voient ainsi soumis à des dispositions impératives permettant de mettre en place un régime harmonisé.

1. Les obligations de l'expéditeur

L'expéditeur se voit soumis à une série d'obligations visant à répondre à un ensemble de besoins liés au bien-être de l'animal. Le but de ces obligations est de mettre en place un suivi de l'animal ainsi qu'un processus réglementé limitant la possibilité de déroger des normes établies. L'expéditeur se doit alors de prendre les mesures de ses obligations en appliquant un ensemble de textes issu du Code rural et de la pêche maritime. Il est intéressant de remarquer que l'expéditeur n'est pas, pour la plupart, le seul être tenu par les obligations énoncées ci-après. Ces obligations interviennent en plusieurs points du transport et se partagent donc entre le transporteur, le « *propriétaire, expéditeur, commissionnaires, mandataire, destinataire ou tout autre donneur d'ordre* ».

L'expéditeur, intervenant en sa qualité de donneur d'ordre dans l'organisation du transport, a donc de nombreuses obligations relatives au marquage des animaux (b), à leur protection durant les phases de chargement et de déchargement (c) mais aussi quant au déroulement du transport en lui-même. L'expéditeur a également un devoir de contrôle au départ portant sur le véhicule de transport et sur la formation du transporteur choisi (d). Notons pour finir l'obligation première de l'expéditeur qui est de payer le prix du transport (a).

a. L'obligation de payer le prix

L'obligation de payer le prix du transport est l'obligation principale du client ; en contrepartie, le transporteur achemine la marchandise dans les conditions établies de manière synallagmatique. Ce couple d'obligations apparaît très clairement dans le premier paragraphe de l'Annexe I à l'article D212-78 du code rural et de la pêche maritime proposant le « contrat type applicable aux transports publics routiers d'animaux vivants ». Ce dernier énonce que le transport devra se faire « *moyennant un prix devant assurer une juste rémunération du service ainsi rendu*² ». Cette notion de « *juste rémunération* » faisait déjà son apparition dans la loi n°82-1153 d'orientation des transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982, notamment en ses articles 6 et 8. Elle se doit alors d'avoir une vision globale des frais engagés par le transporteur afin de mener sa mission à bien (gasoil/ eau/ nourriture/ litière/ prestations complémentaires...).

Traditionnellement, les frais de transport sont payables au comptant. Ce dernier est assumé tantôt par l'expéditeur (envoi en port dû), tantôt par le destinataire (envoi en port payé) en fonction de l'incoterm stipulé dans le contrat de vente.

Afin de sécuriser ce paiement, le transporteur dispose de puissantes armes juridiques jouant le rôle de garanties légales. La plus efficace d'entre elles s'illustre via la mise en œuvre de l'article L132-8 du code de commerce. Elle institue une action directe du transporteur à l'encontre de l'expéditeur mais aussi du destinataire. Ces deux derniers sont, selon l'article précité, « *garants du paiement du prix du transport* »³.

Le transporteur détient également un privilège se matérialisant par l'octroi d'un droit de rétention. Ce dernier, envisagé à l'article L133-7 du code de commerce prévoit la possibilité pour le transporteur, de se faire attribuer la marchandise retenue à hauteur

² Annexe I à l'article D212-78 du code rural et de la pêche maritime ; « Contrat type applicable aux transports publics routiers d'animaux vivants. »

³ Article 1132-8 du Code de commerce français : « *La lettre de voiture forme un contrat entre l'expéditeur, le voiturier et le destinataire ou entre l'expéditeur, le destinataire, le commissionnaire et le voiturier. Le voiturier a ainsi une action directe en paiement de ses prestations à l'encontre de l'expéditeur et du destinataire, lesquels sont garants du paiement du prix du transport. Toute clause contraire est réputée non écrite.* »

de sa créance. Cette possibilité intervient à la suite d'une défaillance de la part du donneur d'ordre dans le paiement du transport. Pour se mettre en œuvre, le transporteur doit s'assurer que le propriétaire de la marchandise est bien le débiteur de la créance. Le transporteur peut également exercer son privilège dans le cadre d'une opération antérieurement effectuée et pour laquelle il existe encore un manquement dans l'obligation de payer le prix du transport.

Au-delà de cette obligation primaire de payer le prix, l'expéditeur se voit imposer certaines procédures en ce qui concerne l'animal. Il en est ainsi du marquage des animaux (b).

b. Le marquage des animaux

Le marquage des animaux s'intègre dans un vaste processus de traçabilité afin de lutter contre l'émergence et la propagation de maladies zoonosaires. Il appartient à l'expéditeur, lorsque ce dernier est propriétaire de la marchandise, de pourvoir à cette obligation⁴.

Prévues aux articles L212-6 et suivants du code rural et de la pêche maritime, des « règles relatives à l'identification des animaux des espèces bovine/ ovine/ caprine et porcine »⁵ sont à respecter. Le marquage des animaux prend ainsi une place très importante dans leur déplacement.

En l'absence d'un tel marquage, l'article R214-52 du code rural et de la pêche interdit purement et simplement au « transporteur ainsi qu'à tout propriétaire, expéditeur, commissionnaire, mandataire, destinataire ou tout autre donneur d'ordre d'effectuer ou de faire effectuer un transport d'animaux vivants ». En cas de défaillance dans cette obligation, un délai de 48 heures est accordé au détenteur ou propriétaire de l'animal afin de réguler la situation en fournissant « les informations nécessaires permettant de prouver l'identification de l'animal, son âge, son origine et son dernier lieu de

⁴ Article L212-7 du code rural et de la pêche maritime

⁵ Article L212-6 du code rural et de la pêche maritime

provenance »⁶. En l'absence d'une telle régulation, la sanction peut s'avérer très lourde ; en effet, l'article L221-4 du code rural et de la pêche maritime prévoit une mise à l'abattoir de l'animal clandestin.

Le donneur d'ordre « *détenteur d'animaux* » a plus encore un devoir de regard sur l'organisation générale du transport notamment en ce qui concerne le chargement et le déchargement des bêtes (c).

c. Chargement et déchargement

Le code rural et de la pêche maritime renvoie dans sa mise en œuvre effective aux dispositions du règlement (CE) 1/2005 du Conseil du 22 décembre 2004 dans le but général de rendre le moins éprouvant possible l'étape du transport.

Ce règlement vient éclaircir les obligations de chacun lors de la mise en œuvre d'un transport d'animaux vivants. Il prévoit notamment en son article 8 que « *les détenteurs d'animaux sur le lieu de départ, de transfert ou de destination veillent à ce que les spécifications techniques figurant à l'annexe I, chapitres I et III, point 1, soient respectées à l'égard des animaux transportés.* » En l'espèce, il arrive très régulièrement que « *le détenteur d'animaux* » au départ soit également l'expéditeur. Ce dernier doit ainsi mettre en œuvre les dispositions de l'annexe I, chapitre I et III point 1 et veiller à ce que l'animal soit « *apte à supporter le voyage prévu* »⁷. Il se doit dès lors d'avoir un regard attentif sur l'état général des animaux avant et pendant le chargement. Le chapitre III aborde plus précisément les obligations découlant de ces phases de chargement et déchargement ; il envisage par exemple, en cas de transport de longue durée, la présence d'un vétérinaire agréé pour superviser et « *garantir le maintien du bien-être animal durant ces opérations* ».

⁶ Article L221-4 I du code rural et de la pêche maritime

⁷ Annexe I, Chapitre I ; 2^{ème}ment du règlement 1/2005 du 22 décembre 2004

L'expéditeur a également un devoir de vérification en ce qui a trait à la qualification du transporteur mais aussi à l'aptitude de la bétailière à transporter les bêtes (d).

d. Contrôle de la qualification du chauffeur et de son moyen de transport

L'article R214-52 4°, dispose qu'« *il est interdit à tout propriétaire, expéditeur, commissionnaire, mandataire, destinataire ou tout autre donneur d'ordre d'effectuer ou de faire effectuer un transport d'animaux vivants si le transporteur auquel ils ont recours n'est pas titulaire de l'agrément prévu à l'article R. 214-51* » qui renvoie à l'article L214-12 renvoyant lui-même au règlement (CE) 1/2005. En effet, afin de pouvoir effectuer un transport d'animaux vivants il faut être détenteur d'un agrément étatique spécifique.

L'expéditeur donneur d'ordre se doit ainsi de venir vérifier la validité de l'agrément du transporteur. En cas de défaillance de sa part, l'article R215-6 du code rural dispose que « *est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la 4e classe : 2° Le fait, pour toute personne mentionnée au dernier alinéa de l'article R. 214-52, faisant effectuer un transport d'animaux vivants, de ne pas s'être préalablement assurée que le transporteur auquel elle a recours est titulaire de l'agrément prévu à l'article R. 214-51* ».

Le rôle de contrôleur de la part de l'expéditeur ne se cantonne pas uniquement au chauffeur en tant que tel, il s'applique également à la bétailière ou au moyen de transport utilisé. Ainsi, l'article R214-53 met à sa charge l'obligation de s'assurer que « *les véhicules ou moyens de transports quels qu'il soit* » sont « *conçus ou aménagés conformément à des exigences de confort et de salubrité* » afin de répondre aux besoins des animaux. L'article vient insister sur cette obligation via son article L214-52 3° qui dispose qu'il est interdit de faire transporter des animaux vivants si « *les dispositions convenables n'ont pas été prises pour que soient assurés, en cours de transport, la nourriture, l'abreuvement et le repos des animaux, ainsi que, le cas échéant, les soins qui pourraient leur être nécessaires* ». Afin de garantir le bien-être des animaux durant le voyage, l'expéditeur ou tout autre donneur d'ordre se doit de s'assurer, dans la continuité de ce qui est établi ci-avant et en application de l'article R214-55, de la

présence « *d'un convoyeur qualifié chargé de la garde et du bien-être des animaux* ». Ce « convoyeur » défini par le règlement (CE) 1/2005 comme étant « *une personne directement chargée du bien-être des animaux et qui accompagne ceux-ci durant leur transport* » peut s'incarner dans la personne du transporteur en ce qui concerne le voyage en lui-même.

Le transporteur est d'ailleurs également soumis à un ensemble d'obligations strictes permettant de garantir un suivi ainsi qu'un transport dans de bonnes conditions sanitaires (2).

2. Les obligations du transporteur

Afin de pouvoir transporter des animaux vivants sur route, le transporteur se doit d'être en possession d'un ensemble de documents justifiant sa capacité à transporter des animaux mais aussi celle de sa remorque (a). Durant tout le déroulé du transport, ce dernier se doit également de pourvoir aux besoins des animaux afin que « *leur état de santé et d'entretien ne soit pas altéré* » (b).

a. La nécessaire agrémentation du transporteur, de sa compagnie et de son véhicule

Le transporteur, son entreprise ainsi que son véhicule, doivent faire l'objet d'autorisations particulières afin de pouvoir effectuer un transport d'animaux vivants, notamment s'il est de longue durée.

Les procédures envisagées pour chacun ne sont évidemment pas les mêmes. Il importe de prendre en compte *in concreto* le trajet devant être réalisé. Il existe par exemple deux procédures d'autorisation applicables aux entreprises en transport : l'autorisation de type 2 pour les trajets de longue durée et l'autorisation de type 1 pour les trajets de courte durée.

Ainsi, l'article R214-51 du code rural et de la pêche maritime dispose que « *tout transporteur effectuant un transport d'animaux vivants sur le territoire national doit être titulaire de l'agrément prévu par l'article L. 214-12. Est réputé titulaire de cet agrément tout transporteur titulaire de l'agrément prévu par le règlement (CE) n°*

1/2005 du Conseil du 22 décembre 2004 » relatif à « *la protection des animaux pendant le transport et les opérations annexes et délivré par un autre Etat membre de l'Union européenne.* ». Cet article précise que « *pour les transporteurs établis sur le territoire national, cet agrément est délivré par le préfet du département de leur siège social ou de leur principal établissement* ». Cet agrément peut également être accordé à un transporteur d'un pays tiers désireux de réaliser des transports d'animaux vivants sur le territoire de l'Union européenne. Il le sera par « *le préfet de département d'un point d'entrée ou de sortie du territoire ou, le cas échéant, par le service vétérinaire du département dans lequel des animaux importés ou exportés doivent être respectueusement déchargés ou chargés* ». Cet article qui possède son corolaire dans le règlement européen⁸ encadre la procédure de délivrance de l'agrément. En France, l'agrément est délivré par la Direction Départementale de la Cohésion Sociale et de la Protection des Populations (DD(CS)PP) qui est un service de l'Etat. Cet organisme intervient dès lors dans l'agrémentation des entreprises de transport, en leur accordant les autorisations de type 1 ou de type 2, mais également dans l'agrémentation des moyens de transport, dans le cadre d'une autorisation de type 2 (transport de longue durée).

Ces dispositions, aujourd'hui encadrées par le règlement (CE) 1/2005 feront l'objet d'un développement plus approfondi dans la Section II du même chapitre qui lui est consacré.

D'une manière générale, pour les trajets de longue durée, le transporteur se doit d'être en possession d'un certificat établissant sa capacité à transporter mais aussi à prendre soin du bétail en sa qualité de convoyeur. Ce certificat reconnaissant la compétence professionnelle du transporteur dans l'exercice du transport d'animaux vivants par route s'intitule le Certificat d'Aptitude Professionnelle au Transport d'Animaux Vivants (CAPTAV). Ses conditions de délivrance sont prévues à l'article R214-57 du code rural et de la pêche maritime renvoyant au règlement (CE) 1/2005.

⁸ Articles 10 et 11 du règlement 1/2005 du 22 décembre 2004

Afin de satisfaire aux autorités nationales en charge de réguler le secteur, le transporteur doit s'imposer, en amont de ses demandes d'autorisation, une rigueur quant à l'aménagement et l'état sanitaire de sa bétailère (b).

b. Les obligations quant au véhicule utilisé

Un transporteur pratiquant ou désireux de pratiquer le transport d'animaux par voie routière se doit de posséder un véhicule adapté n'entraînant pas d'atteinte irraisonnable à la santé des animaux.

L'article R231-11 du code rural et de la pêche maritime dispose en son alinéa premier que « *les animaux vivants énumérés à l'article R. 231-4 doivent être transportés dans des conditions telles que leur état de santé et d'entretien n'en soit pas altéré.* » Ainsi, il est nécessaire pour le moyen de transport utilisé d'être doté d'équipements particuliers s'il veut obtenir l'agrément. L'article L214-53 du code rural et de la pêche maritime prévoit dès lors la nécessité pour le transporteur d'utiliser des moyens de transport « *conçus et aménagés conformément à des exigences de confort et de salubrité définies par arrêté du ministre chargé de l'agriculture* ». Il s'agit de procurer aux animaux « *un espace et une aération suffisants* » ; d'avoir « *une protection appropriée contre les intempéries et les écarts climatiques plus graves* » mais également une protection « *contre les chocs possibles en fonction de l'espèce considérée* ». La bétailère se doit également d'être dotée des équipements nécessaires afin d'assurer la nourriture et l'abreuvement continu des animaux.

On observe ainsi une véritable volonté d'encadrer le transport d'animaux vivants dans des conditions propres à éviter toute souffrance inutile. Dans la continuité de cette vision, il apparait une obligation de bon traitement à leur égard. Elle transparait notamment au travers de l'article L214-3 du code rural interdisant tout mauvais traitement envers les animaux. L'article R214-36 va dans ce sens en prohibant l'emploi d'un « *aiguillon* » afin de faire déplacer le bétail.

Le règlement (CE) 1/2005 du 22 décembre 2004 revient sur ces dispositions.

Enfin, le transporteur a un devoir de fournir un véhicule propre n'étant pas pathogène de par son état de salubrité. L'article L221-3 du code rural et de la pêche maritime met ainsi à sa charge une obligation de désinfecter la bétailière à l'issue de chaque transport effectué.

Le régime des obligations applicables aux acteurs du transport implique nécessairement l'existence d'un régime de responsabilité. Nous nous cantonnerons dans les faits à aborder le régime de responsabilités du transporteur (B).

B. Le régime de responsabilité du transporteur

Le transporteur de marchandises par route est soumis à un régime de responsabilité assez sévère qui s'explique par son caractère professionnel. En l'espèce, il n'entre pas dans le régime de la faute prouvée nécessitant la preuve d'une faute, d'un dommage et d'un lien de causalité. Le code de commerce le déclare « garant » de la perte et des avaries sauf force majeure ou vice de la chose. Il se voit ainsi soumis à une classique présomption de responsabilité (1) pouvant être cloisonné via la mise en œuvre de limitations de responsabilité (2) et de causes exonératoires (3).

1. Une présomption de responsabilité lourde

Ce régime de responsabilité, faisant naître une présomption sur les épaules du voiturier, trouve son emprise à partir du moment où la marchandise est sous la maîtrise de ce dernier. L'article L133-1 du code de commerce dispose en ses deux premiers alinéas que « *le voiturier est garant de la perte des objets à transporter, hors les cas de la force majeure. Il est garant des avaries autres que celles qui proviennent du vice propre de la chose ou de la force majeure* ». Il apparaît dès lors une obligation de résultat laissant présumer la faute du transporteur. La simple preuve du dommage suffit à faire peser sur ce dernier le jeu de la responsabilité. Il en va différemment des prestations annexes non initialement prévues au contrat de transport mais réalisées par le voiturier. Dans ce cas, les conséquences néfastes qui peuvent découler de la réalisation de telles prestations seront supportées par le donneur d'ordre (Article L.3222-6 du code des transports). Dans la pratique, il est très rare de voir un tel

débouché étant donné les pressions commerciales qui peuvent intervenir sur le transporteur.

Le jeu des réserves est très utile pour déterminer l'imputabilité des dommages. Ainsi, des réserves motivées, circonstanciées et précises prises par le transporteur au moment du chargement permettent de venir atténuer la présomption de responsabilité pesant sur lui. En effet, ces réserves permettent d'identifier le fait générateur du dommage. Si des avaries préexistantes sont identifiées, le transporteur ne sera pas tenu responsable de ces dernières.

La présomption de responsabilité du transporteur peut néanmoins perdre son emprise par le jeu des clauses exonératoires de responsabilité (2).

2. La nécessité pour le transporteur de rapporter la preuve d'une cause exonératoire de responsabilité

Afin d'échapper à la présomption de responsabilité qui lui incombe, le transporteur est en droit de rapporter la preuve d'une cause exonératoire. Elles sont énumérées partiellement à l'article L133-1 du code de commerce qui fait état de la force majeure et du vice de la chose. Il faut ajouter la faute de l'ayant droit afin de saisir les trois causes exonératoires les plus usuelles.

Ainsi, la force majeure est aujourd'hui définie en droit interne comme étant un événement « extérieur, imprévisible et irrésistible ». Ces caractéristiques, appréciées *In concreto* par les juges, permettent d'exclure la responsabilité du transporteur, par exemple en cas d'incendie provoqué par la foudre. Tous les événements ne peuvent néanmoins pas être qualifiés de force majeure. En effet, comme nous le rappelions précédemment, dans l'article L214-53 du code rural et de la pêche maritime, la bétailière se doit d'avoir « *une protection appropriée contre les intempéries et les écarts climatiques plus graves* ». L'absence de telles protections entraîne la responsabilité du transporteur même en cas de survenance d'un événement extérieur qui aurait été surmontable si le moyen de transport avait été équipé des protections appropriées.

Le vice propre de la marchandise joue également le rôle d'une cause exonératoire. Elle suppose un état antérieur qui se révèle au cours du transport. Cette cause d'exonération semble plus difficile à rapporter dans le transport d'animaux vivants, de par les contrôles mis en place au départ. En effet, les vétérinaires ont une mission de contrôle de l'état des bêtes avant le voyage ; ce contrôle permet dès lors d'identifier les bêtes malades ou blessées n'étant pas en état de voyager.

Enfin, la faute de l'ayant droit est la troisième cause d'exonération possible. Cette option est rare mais dans les faits il peut arriver qu'une bête se blesse durant les opérations de chargement et de déchargement. Ces opérations appartiennent presque toujours à l'expéditeur. Ainsi, si un événement se produit et que le transporteur prend les réserves appropriées, il ne sera pas tenu responsable si l'animal concerné développe par la suite un mal pouvant être rattaché au premier événement.

A défaut de pouvoir se prévaloir de l'une des causes exonératoire citée ci-dessus, le transporteur pourra a minima se saisir des limitations de responsabilité qu'il aura contractuellement établies (3).

3. *La mise en œuvre de limitation de responsabilité*

L'article L133-1 alinéa 3 du code de commerce dispose en son dernier alinéa que « *toute clause contraire insérée dans toute lettre de voiture, tarif ou autre pièce quelconque, est nulle* ». Cet article, de par sa formulation, vient exclure la possibilité pour le transporteur d'insérer des clauses de non-responsabilité dans le contrat de transport. Néanmoins, il n'exclut pas la possibilité d'insérer des clauses limitatives de responsabilité.

Il apparaît de manière générale que le transporteur a la possibilité d'opposer au chargeur ou au destinataire des limitations légales et conventionnelles de réparations lorsque sa responsabilité est engagée. Ces limitations lui permettent de limiter les conséquences financières qu'il doit assumer en raison de l'avarie. L'unité de base de la réparation est usuellement le kilogramme de poids brut de marchandise manquante ou avariée. Cependant, le transporteur a le choix, si cela lui est plus avantageux, de privilégier une limitation de responsabilité au colis ou à la tonne.

En matière de transport d'animaux vivants, cette limitation légale au kilogramme ou au colis n'intervient pas. Les textes ne prévoient en effet pas de limitation de responsabilité légale dans le droit commun ; il faut se référer au contrat type pour le transport public routier d'animaux vivants afin d'observer une limitation de réparation à la tête de bétail. Dès lors, les parties décident librement les limitations auxquelles elles seront soumises. A défaut de choix, le contrat type retrouvera son emprise.

Afin d'être acceptées et ne pas être considérées comme nulles, les clauses limitatives de responsabilité se doivent d'être modérées. En effet, elles ne doivent pas, comme le dispose l'article 1170 du code civil « *priver de sa substance l'obligation essentielle du débiteur* » sous peine d'être réputées non écrites. Cet article découle de la mise en œuvre de l'arrêt CHRONOPOST rendu par la chambre commerciale de la cour de cassation le 22 octobre 1996 et confirmé par l'arrêt FAURECIA du 22 juin 2010. Ainsi, les clauses limitatives de responsabilité ne peuvent dénier de cause l'objet du contrat sous peine de nullité.

Le transporteur qui a prévu une clause limitative de responsabilité au sein du contrat de transport ne pourra s'en prévaloir s'il est établi qu'il a commis une faute inexcusable. La cour de cassation est venue, par un arrêt du 13 décembre 2016, définir cette dernière comme étant « *la faute délibérée qui implique la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire sans raison valable* ». Si la preuve d'une telle faute est établie, il sera tenu de l'intégralité du dommage.

Il appartient aux parties de faire le choix de la liberté contractuelle dans l'organisation de leur opération de transport. Néanmoins, à défaut de choix entre les parties sur un aspect du transport, le contrat type spécialement prévu pour le transport public d'animaux vivants trouvera son emprise (II).

II. L'introduction d'un contrat type supplétif de volonté : une répartition de responsabilité entre tous les opérateurs du transport

Le contrat type applicable aux transports publics routier d'animaux vivants est issu d'un décret du 12 février 2001. Il apparaît aujourd'hui en annexe du code rural et de la pêche maritime⁹ et a pour vocation de simplifier les rapports entre donneur d'ordre et transporteur. Il reprend un ensemble de lois et d'usages afin d'apporter une solution « clé en main » aux professionnels du secteur. Ce contrat type permet ainsi d'encadrer un ensemble de situations diverses et laisse peu de place à l'inconnu. Supplétif de volonté, il trouve son emprise uniquement lorsque les parties en éprouvent le désir. A défaut de choix expresse, il s'appliquera lorsque les parties n'ont pas fait de contrat de transport ou que ce dernier souffre de lacunes. En dehors de ces situations, le contrat type ne saurait s'appliquer.

Ce contrat type fige ainsi un modèle de contrat encadrant les obligations réciproques des parties (A) ainsi que les responsabilités qui en découlent (B) dans le cadre d'un transport intérieur d'animaux vivants.

A. Les obligations des parties au contrat type

Le contrat type, publié au journal officiel n°41 du 17 février 2001, reprend en son sein les obligations qui incombent au donneur d'ordre (1) au transporteur (2) mais aussi au destinataire (3). Nous allons dès lors retrouver certaines dispositions déjà évoquées précédemment en rappelant toutefois que ce contrat type apporte de la clarté et de la simplicité dans les devoirs et obligations de chacun.

1. Les obligations du donneur d'ordre

Que les parties décident de former leur contrat de transport de manière indépendante ou en suivant le contrat type, ces dernières se voient soumises en

⁹ Annexe I à l'article D212-78 du code rural et de la pêche maritime

transport interne à des obligations sensiblement identiques. Ainsi, le donneur d'ordre, dans le cadre de l'application du contrat type, se doit de payer un juste prix au transporteur (a) tout en lui fournissant un niveau d'informations lui permettant de réaliser son transport sans encombre (d), de marquer et préparer les animaux au transport (b) mais aussi de s'occuper des contraintes liées au chargement/déchargement des bêtes (c).

a. L'obligation de payer le prix

Le donneur d'ordre se doit de payer le prix du transport d'une manière globale. En effet, l'article 18 du contrat type rappelle que le prix du transport ne comprend pas uniquement le paiement de la prestation de transport *structo sensu* mais intègre également le règlement « *des prestations annexes et des prestations complémentaires auxquelles s'ajoutent les frais liés à l'établissement et à la gestion administrative et informatique du contrat de transport ainsi que toute taxe liée au transport et/ou tout droit dont la perception est mise à la charge du transporteur* ». Cet article vient également poser de manière exhaustive les éléments à prendre en compte afin de définir la fameuse « juste rémunération » issue de la LOTI¹⁰. Ainsi, il est essentiel de prendre par exemple en compte le type de véhicule utilisé, la nature de la marchandise, son volume, la distance à parcourir mais aussi et « *plus généralement* » les « *coûts engendrés par la prestation demandée* ». Si des prestations annexes interviennent ces dernières se doivent également d'être assumées par le donneur d'ordre. Le contrat type fait état de treize (13) prestations annexes en les introduisant par l'adverbe « notamment ». Cela démontre que cette liste n'est pas exhaustive et pourrait être enrichie, via une appréciation *in concreto* de certaines situations, par d'autres prestations.

L'objectif général de ce système de rémunération est de ne pas laisser supporter au transporteur la charge finale d'une dette engagée ou subie, non pas pour son compte mais pour le compte d'autrui. Le donneur d'ordre se devra ainsi d'assumer, en

¹⁰ Loi n°82-1153 d'Orientation des Transports Intérieurs du 30 décembre 1982

conformité avec l'article 19 du contrat type, les « *dommages causés au véhicule par les animaux au cours ou à l'occasion de leur transport* ».

L'article 20 du contrat type vient rappeler le moment du paiement. Comme énoncé précédemment, ce paiement peut intervenir en « port du » c'est-à-dire au moment de l'enlèvement ou en « port payé » c'est-à-dire à la livraison. Il est également accepté, afin d'introduire un peu de souplesse, un règlement à réception de la facture de l'entreprise de transport. Néanmoins, « *tout retard dans le paiement entraîne de plein droit, après mise en demeure le versement de pénalités* » conformément à l'article L.441-6 alinéa 10 du code de commerce.

Au-delà de ce paiement du transport, le donneur d'ordre possède des obligations à l'égard des animaux en eux-mêmes, notamment une obligation de marquage (b) permettant un traçage de l'animal.

b. Le marquage et la préparation des animaux

L'article 6.5 du contrat type dispose de manière non équivoque qu'« *il appartient au donneur d'ordre d'assurer la préparation des animaux en vue de la bonne réalisation de leur transport* ». Par « *préparation des animaux* » il faut entendre, comme l'énonce l'article 6.1 du contrat, le conditionnement, l'emballage, le marquage ou le contremarquage, lorsque l'espèce le nécessite, des bêtes. Celles-ci doivent ainsi faire l'objet de telles mesures « *de façon à supporter un transport exécuté dans des conditions normales et des manutentions successives* » et à ne pas représenter un danger au sens large. L'étiquetage énoncé se doit d'être « *clair* » et ainsi « *permettre une identification immédiate et sans équivoque de l'expéditeur, du destinataire, du lieu de livraison, ainsi que de la nature de la marchandise* »¹¹.

Une fois les animaux munis de leur système d'identification, ils se doivent d'être chargés dans le moyen de transport (c).

¹¹ Article 6.2 du contrat type pour le transport public routier d'animaux vivants

c. Les obligations découlant des opérations de chargement, arrimage et déchargement

Le contrat type « *transport public routier d'animaux vivants* » ne rentre pas dans le sillage des autres contrats types en matière d'obligations au chargement. Ces derniers établissent de manière classique et partagée que le chargement incombe au transporteur pour les envois inférieurs à trois tonnes et à l'expéditeur pour les envois supérieurs à 3 tonnes. Dans le contrat type qui attire notre attention, l'article 7.1 dispose de manière systématique que « *le chargement, le calage et l'arrimage des animaux sont exécutés par le donneur d'ordre ou par son représentant sous sa responsabilité* ». Le transporteur n'étant soumis qu'à des obligations de contrôle « *apparent* » et de conseil. Cette logique de responsabilité est également observable au moment du déchargement. En effet, « *le déchargement des animaux est effectué par le destinataire lorsque le véhicule se présente* ». Malgré le fait que le chargement/déchargement de la marchandise soit à la charge des ayants droits à la marchandise, le donneur d'ordre ne peut désigner des lieux difficilement accessibles au transporteur, considérant qu'il n'est pas du ressort de ce dernier de mettre en œuvre matériellement les opérations de déchargement¹².

Afin que le donneur d'ordre et le destinataire puissent réaliser ces phases de chargement/déchargement, le transporteur met à leur disposition son moyen de transport pour une durée limitée. L'article 11 du contrat type fait état de cette situation et prévoit une stricte durée en fonction du poids de l'envoi. Ainsi, pour les envois inférieurs à cinq cents kilogrammes, deux situations apparaissent :

- Soit ce dernier est un envoi inférieur à cent kilogrammes, composé de moins de vingt colis. Dans ce cas, le donneur d'ordre a quinze minutes pour charger le véhicule.

¹² Article 10 du contrat type pour le transport public routier d'animaux vivants: Conditions d'accès aux lieux de chargement et de déchargement

- Soit c'est un envoi supérieur à cent kilogramme ou composé de plus de vingt colis et alors le temps de chargement est de trente minutes¹³.

Pour les envois égaux ou supérieurs à cent kilogrammes, l'article 11.2 dispose que « *les durées totales de mise à disposition du véhicule sont au maximum : 1. De deux heures en cas de rendez-vous respecté ; 2. De trois heures en cas de plage horaire respectée ; 3. De quatre heures dans tous les autres cas* ». Une tolérance de trente minutes est tolérée dans l'heure d'arrivée et dans la durée de mise à disposition du véhicule.

Une immobilisation abusive du véhicule qui ne serait pas imputable au transporteur entraînera dès lors le versement d'un complément de rémunération conformément à l'article 18 du contrat type.

Au-delà de ces obligations matérielles, le donneur d'ordre a un devoir d'information et d'organisation du transport vis-à-vis du transporteur (d).

d. Les devoirs d'information et d'organisation du donneur d'ordre

Le transporteur ne saurait réaliser un transport sans être en possession des documents et plus généralement des informations essentielles lui permettant de remplir son obligation première : transporter la marchandise. Le donneur d'ordre se doit ainsi de lui fournir, avant le départ, une série d'informations stratégiques énumérées de façon exhaustive, à l'article 3.1 du contrat type¹⁴. « *En outre, le donneur d'ordre informe le transporteur des particularités non apparentes des animaux et de toutes données susceptibles d'avoir une incidence sur la bonne exécution du contrat de transport*¹⁵ ».

¹³ Article 11.1 du contrat type pour le transport public routier d'animaux vivants

¹⁴ Exemples : Noms - adresses – numéros de téléphones de l'expéditeur et du destinataire / L'espèce – le nombre- le poids de l'animal/ les modalités de paiement...

¹⁵ Article 3.2 du contrat type pour le transport public routier d'animaux vivants

Ces obligations de transparence et d'information que le donneur d'ordre a vis-à-vis du transporteur se manifestent également par la nécessaire remise documentaire au moment du chargement. Une liasse documentaire « *nécessaire à la bonne exécution de l'opération de transport*¹⁶ » composée de divers documents est alors remise. Elle se compose notamment des documents vétérinaires et douaniers qui ont une influence toute particulière dans le processus d'exportation des animaux vivants par voie maritime.

Dès lors que les documents ont été remis en bonne et due forme au transporteur, ce dernier peut réaliser le transport en toute légalité. Malgré le départ du véhicule, le donneur d'ordre possède encore une grande influence sur le déroulé du transport. L'article 4 du contrat type intitulé « *modification du contrat de transport* » prévoit en effet la possibilité de « *disposer des animaux jusqu'au moment où le destinataire fait valoir ses droits* ». Il a ainsi la possibilité de faire évoluer le transport initialement prévu en cours de réalisation de ce dernier si cela n'empêche pas le transporteur dans la réalisation « *des engagements de transport pris antérieurement* ».

Le donneur d'ordre continue également de jouer son rôle lorsqu'un événement perturbe la bonne marche du transport. Il est directement en contact avec le transporteur qui se réfère à lui en cas de survenance d'un empêchement au transport ou à la livraison.

Dans l'hypothèse d'un empêchement au transport, le transporteur se doit, en application de l'article 15 du contrat type, de demander les instructions au donneur d'ordre afin de connaître les nouvelles conditions de transport¹⁷. En cas d'absence de réponse de la part du donneur d'ordre, il peut prendre les mesures conservatoires qui lui semblent les plus adaptées pour préserver les intérêts de son client, toujours dans le respect de la « *protection des animaux* ».

¹⁶ Article 3.3 du contrat type pour le transport public routier d'animaux vivants

¹⁷ Article 15 alinéa 1er du contrat type « *Si le transport est empêché ou interrompu temporairement ou si, pour un motif quelconque, l'exécution du transport est ou devient impossible dans les conditions initialement prévues, le transporteur demande des instructions au donneur d'ordre* »

L'empêchement à la livraison demande la mise en œuvre d'un processus similaire en cas de survenance. L'article 17.2 du contrat type prévoit en effet que le transporteur doit demander au donneur d'ordre « *des instructions précises* » et ce « *dans les huit heures suivant l'envoi de l'avis de souffrance* » afin de connaître la démarche à mettre en œuvre « *sur le sort à réserver aux animaux en souffrance* ».

Le donneur d'ordre étant le décideur dans la mise en œuvre du transport, il assumera la responsabilité financière des opérations issues de ses instructions. Le transporteur et le donneur d'ordre se doivent d'entretenir un contact régulier afin que l'organisation et la réalisation du transport se réalisent sans encombre. Pour se faire, le transporteur a également à sa charge une série d'obligations référencées dans le contrat type (2).

2. *Les obligations de transporteur*

Le transporteur, tout comme le donneur d'ordre, est tenu dans la réalisation de son transport de se conformer à une série d'obligations. Homme de l'art, il se doit de mettre au service de son client un véhicule respectant certaines normes (b) afin de subvenir aux besoins des animaux (c) lors du transport. Il se doit également de conseiller le donneur d'ordre dans la mise en œuvre de ses obligations (a).

a. *Obligation d'information du transporteur*

Comme vu précédemment, le transporteur se doit de répondre aux instructions du donneur d'ordre dans la réalisation du transport. Néanmoins, le transporteur garde un libre arbitre et une obligation de conseil. Cette obligation apparaît notamment lors des phases de chargement et de déchargement. Ainsi, le transporteur peut apporter son aide dans la réalisation effective du chargement et du déchargement. Néanmoins, cette opération devra se faire rémunérer au titre d'une prestation annexe.

Selon l'article 7.1 du contrat type, le transporteur se doit d'apporter « *toutes indications utiles en vue d'une répartition équilibrée des animaux propre à assurer la stabilité du véhicule et le respect de la charge maximale par essieu* ». Pour se faire, le transporteur est tenu de mettre à la disposition de son client un véhicule adapté (b)

b. Les obligations quant au véhicule mis à disposition

Cette obligation de réaliser le transport « à l'aide d'un matériel adapté » découle de l'article 5 du contrat type. La conformité du véhicule au transport d'animaux vivants se manifeste notamment par la possession de l'agrément¹⁸ pour le transporteur mais également son véhicule. Le donneur d'ordre devra malgré tout inspecter le véhicule et s'assurer qu'il répond aux normes de sécurité en vigueur. En fonction de l'espèce transportée, la fourniture de « *matériel spécialisé attaché au véhicule* » comme des barrières/étages ou rampes relèvent des obligations du transporteur¹⁹. La fourniture de ces éléments ainsi que le contrôle du transporteur participe à la conservation des animaux (c).

c. Obligations quant aux animaux transportés

L'article 7.1 revient sur cette obligation de vérification et de contrôle du transporteur. En plus des obligations qu'il entretient avec le donneur d'ordre, ce dernier se voit soumis à une obligation générale de sécurité vis-à-vis des usagers de la route. Le calage et l'arrimage de la marchandise ne doivent donc pas représenter un risque susceptible de causer des dommages à la marchandise ou aux tiers. Le transporteur a une obligation de vérifier avant le transport que ces opérations ont été correctement effectuées. Dans le cas contraire, il a l'autorité pour demander à ce que le chargement soit refait.

Cette obligation de vérification visuelle s'applique également « *du point de vue de la conservation des animaux* » et peut mener à la prise de réserves de la part du transporteur ainsi qu'au refus de la marchandise s'il constate des avaries sur les bêtes. Son obligation de préserver la marchandise se manifeste également lorsque le

¹⁸ Partie I ; Chap I ; Section I ; sous-section I ; paragraphe I ; A – 1 ; iv. Contrôle de la qualification du chauffeur et de son moyen de transport.

¹⁹ Article 7.3 du contrat type pour le transport public routier d'animaux vivants

transporteur possède le rôle de convoyeur²⁰. Cette situation courante oblige ainsi le transporteur à apporter nourriture et soin aux animaux durant le transport²¹.

De ce régime d'obligations découle un régime de responsabilité. La réalisation effective du transport appartenant au transporteur, la survenance d'un évènement dommageable pour les ayants droits à la marchandise entraîne la mise en œuvre d'un régime de responsabilité particulier (B).

B. Le régime de responsabilité du Transporteur

Les mesures mises en œuvre afin de contrôler les animaux avant et après envoi font naturellement peser une présomption de responsabilité sur les épaules du transporteur en cas de perte ou avarie sur la marchandise durant le transport. Cette présomption de responsabilité n'est pas une irréfragable ; si le transporteur peut apporter la preuve d'un cas exonératoire, il peut échapper à la responsabilité de l'évènement dommageable. S'il n'arrive pas à apporter cette preuve, il sera cloisonné à un système d'indemnisation tarifé, prévu à l'article 23 du contrat type.

Le contrat type reprend en substance les dispositions prévues dans le code rural et de la pêche maritime en proposant cette fois une limitation de responsabilité précise en fonction du type d'animal concerné mais aussi de son poids.

L'article 23 facilite ainsi les rapports contractuels entre les différents intervenants en pacifiant le règlement des possibles avaries. Il appartient à l'ayant droit de la marchandise, en connaissance de cause, de prendre des mesures assurancielles annexes afin de venir combler son possible manque à gagner. Il peut également opérer

²⁰ Définition de l'article 2.12 du contrat type. Convoyage : « *Par convoyage, on entend l'accompagnement des animaux par une ou plusieurs personnes qualifiées ayant pour mission de veiller au bien-être des animaux et, le cas échéant, de les nourrir et de les abreuver, voire de leur apporter les soins nécessaires dans les conditions prévues à l'article L. 214-12 du code rural.* »

²¹ Article 16 du contrat type pour le transport d'animaux routiers vivants

une déclaration de valeur auprès du transporteur et ainsi substituer l'indemnisation type à la valeur déterminée de gré à gré. Seule la survenance d'un cas exonératoire pourrait limiter le transporteur dans son obligation d'indemnisation. L'article 7.1 instaure notamment une exonération totale de responsabilité pour le transporteur en cas de perte ou avarie résultant d'un vice propre²².

Ces dispositions encadrent le système d'indemnisation en cas de perte ou avarie sans aborder le cas retard. Le retard est encadré par l'article 24 du contrat type qui le qualifie ainsi : « *lorsque l'envoi n'a pas été livré dans le délai convenu ou, s'il n'a pas été convenu de délai, lorsque la durée effective du transport dépasse le délai d'acheminement tel qu'il est défini ci-dessus*²³ ». Ainsi, « *en cas de préjudice prouvé résultant d'un retard à la livraison du fait du transporteur* », ce dernier devra une indemnité au donneur d'ordre, également soumise à une limitation n'excédant pas le prix du transport. Afin de surmonter cette limitation, le donneur d'ordre pourra effectuer une déclaration d'intérêt spécial à la livraison qui viendra, comme pour la déclaration de valeur, dé plafonner l'indemnisation type pour la remplacer par l'indemnisation contractuelle.

La perte, les avaries et le retard sont dès lors traités distinctement. Ils demanderont un regard attentif individuel de la part du donneur d'ordre afin de se couvrir contre de possibles désagréments. L'alinéa 3 de l'article 24.3 du contrat type vient justement préciser que les avaries et dommages résultant d'un retard ne relèvent pas de cet article, alors même qu'il en serait le fait générateur²⁴.

Les dispositions précédemment exposées représentent un état général des pratiques législatives nationales en matière du transport routier d'animaux vivants. Ces dernières, au vu de l'aspect très international du secteur du *livestock*, ont un champ

²² Article 7.1 du contrat type « *Le transporteur est exonéré de la responsabilité résultant de la perte ou des dommages subis par les animaux pendant le transport s'il établit que le dommage provient d'une défectuosité non apparente du chargement, du calage ou de l'arrimage.* »

²³ Référence à l'article 24.1. du contrat type établissant des tranches horaires et kilométriques afin de déterminer le délais raisonnable pour effectuer le transport.

²⁴ Les pertes et avaries survenus à la marchandise relèvent des dispositions de l'article 23 précédemment analysé.

d'application limité. Elles n'interviennent qu'en cas de transport routier national sans phase maritime. Dès l'instant où un élément d'extranéité intervient dans le transport, le contrat qui le régit n'est plus soumis au droit interne mais aux conventions internationales ou au droit dérivé européen, selon le transport concerné. Le transport international d'animaux vivants est ainsi placé sous l'autorité de la Convention de Genève du 19 mai 1956 et ses protocoles de 1978 et 2008 dite CMR (Sous-section II).

Section II. La réglementation de la responsabilité du transporteur en droit international, l'introduction de la CMR

La communauté internationale a reconnu unanimement la nécessité de mettre en œuvre une convention uniformisant les conditions du transport international de marchandises par route notamment en ce qui concerne la responsabilité du transporteur. La convention de Genève, dite CMR est alors signée le 19 mai 1956 et est ratifiée par plus de cinquante pays (dont tous les Etats européens). Elle a vocation à s'appliquer pour tous les voyages effectués entre deux pays étrangers dont l'un au moins est partie à la convention. Non supplétive de volonté, elle régit systématiquement les relations entre transporteur et donneur d'ordre dès lors que ses conditions de mise en œuvre sont respectées.

Dans notre étude, nous nous cantonnerons à mettre en lumière le régime de responsabilité du transporteur en ce qui concerne le transport international d'animaux vivants par route. Contrairement au droit interne, la CMR prend à contre-pied la présomption de responsabilité prévue en droit interne en mettant en place une présomption plus souple. L'esprit du texte n'est pas de poser sur les épaules du transporteur une présomption de responsabilité insurmontable. En effet, le texte prévoit une exonération de responsabilité de principe (I) soumise néanmoins à la preuve de la bonne exécution de ses obligations (II). A défaut de pouvoir rapporter cette preuve, la CMR prévoit une limitation de responsabilité au profit du transporteur (II).

I. Une exonération de responsabilité de principe envisagée au regard de l'article 17§4 de la CMR

L'article 17 de la CMR pose en son paragraphe 1er un principe général de présomption de responsabilité sur le transporteur. Ce régime, partagé par de nombreux droit nationaux se voit néanmoins très vite atténué à la vue du paragraphe 4 du même article. Ce dernier institue une liste de situations entraînant une exonération de responsabilité du transporteur justifiée par « *les risques particulièrement inhérent* » que ces types de transport représentent. Le transport d'animaux vivants apparaît ainsi au point f de ce paragraphe et pose une exonération de principe en la matière. Cette présomption ne peut néanmoins pas être assimilée à une présomption d'irresponsabilité ; elle est en effet soumise à la preuve de la bonne exécution des obligations du transporteur « *compte tenu des circonstances* ».

Ainsi, le transporteur, conformément à l'article 18 paragraphe 5 de la CMR doit fournir « *la preuve que toutes les mesures lui incombant normalement...ont été prises et qu'il s'est conformé aux instructions spéciales qui ont pu lui être données* ». A défaut, l'article 23 de la CMR viendra encadrer les dispositions de mise en œuvre de la limitation de responsabilité dont bénéficie le transporteur (II).

II. La création d'une limitation de responsabilité objective

La CMR pose en son article 23 une limitation de responsabilité unique plafonnée à 8,33 DTS par kilogramme du poids brut manquant. Cette limitation, plus stricte que celle découlant du contrat type intérieur général pour le transport de marchandises par route, intervient en cas de perte totale ou partielle de la marchandise. Le transporteur pourra ainsi se saisir de cette limitation si le montant de la marchandise dépasse ce seuil des 8,33 DTS par kilogramme.

Afin de déterminer le montant de la marchandise, il est nécessaire, en accord avec l'article 23 paragraphe I de la CMR de se placer « *au lieu et à l'époque de la prise*

en charge ». Il sera dès lors utile de se référer au « *cours en bourse* » de la marchandise ou à défaut à son « *prix courant sur le marché* ».

Très peu de situations sont de nature à mettre en échec ce mécanisme de limitation de responsabilité. En effet, certaines découlent de la mise en œuvre du contrat et d'autre du comportement du transporteur. Il semble ainsi que la possibilité d'écarter la limitation soit encadrée dans un esprit d'anticipation contractuelle. En effet, ce sont les mécanismes, avant exécution du contrat, de déclaration de valeur de la marchandise ou d'intérêt spécial à la livraison qui jouent ce rôle. A partir du moment où l'ayant droit à la marchandise a mis en œuvre l'une de ces deux possibilités, il n'est plus tenu par les 8,33 DTS au kilogramme mais par la valeur que ce dernier lui aura substituée.

D'autre part, le transporteur ne peut pas opposer de limitation lorsque le dommage observé découle de sa faute. Ici c'est la notion de « dol » qui fait référence. En effet, l'article 29 de la CMR vient préciser que les dispositions ci-dessus établissant une limitation/exonération de responsabilité à l'égard du transporteur ne sauraient jouer leur rôle « *si le dommage provient de son dol ou d'une faute qui lui est imputable* ». Le « dol », apprécié en droit interne comme un vice de consentement se définit comme étant « *l'ensemble des agissements trompeurs ayant entraîné le consentement qu'une des parties à un contrat n'aurait pas donné, si elle n'avait pas été l'objet de ces manœuvres*²⁵. » Il suppose dès lors dans sa mise en œuvre une volonté de nuire qui, dans les faits, est très compliquée à rapporter.

Le voiturier pourra également se voir appliquer un autre régime de responsabilité en cas de transport multimodal impliquant une phase maritime (III).

²⁵ Définition du dictionnaire juridique : <https://www.dictionnaire-juridique.com/definition/dol.php>

III. L'intéressante application de l'article 2 de la CMR au regard du régime de responsabilité applicable

En cas de transport multimodal impliquant une phase maritime, le transporteur réalisant le voyage de bout en bout pourra rester sous l'application du régime de la CMR à condition qu'aucune rupture de charge n'intervienne. En effet, l'article 2 de la CMR dispose que la convention garde son emprise si la semi bétailère est chargée avec son tracteur et qu'aucun évènement dommageable à la marchandise ou au véhicule ne survient. En effet, dans cette dernière hypothèse, la seconde partie de l'article vient préciser que si le transporteur n'a pas été le fait générateur de l'avarie, perte, retard, le régime maritime de responsabilité prendrait le relais.

Le transporteur routier serait alors soumis au régime maritime applicable au transport d'animaux vivants. Cet article permet de faire la passerelle entre les deux régimes de responsabilité. L'appréciation plus globale de la chaîne de transport au travers de cet article facilite par la suite les recours et permet au voiturier de ne pas supporter la charge finale de l'évènement. Si un recours survenait à son encontre, il pourrait opposer le régime de responsabilité du transporteur maritime afin de limiter son exposition et par la suite tenter un recours contre le transporteur maritime effectif.

L'application de la CMR au transport d'animaux vivants, est aujourd'hui obligatoire dans le cadre d'un transport international. Cette convention apporte une véritable solution d'unification entre les régimes de transport existant à travers le monde, en universalisant les documents de transport ainsi que les mentions devant y figurer. Elle permet d'encadrer plus précisément les obligations des parties pour ce type de transport en parallèle des textes de l'Union européenne. Cette dernière a édicté un règlement qui a su prendre une place fondamentale dans le transport d'animaux vivants.

Chapitre II : Le régime applicable au transport routier de l'Union européenne ; La mise en œuvre du règlement (CE) 1/2005 du Conseil du 22 décembre 2004 relatif à la protection des animaux pendant le transport et les opérations annexes et modifiant les directives 64/432/CEE et 93/119/CE et le règlement (CE) n° 1255/97

Le règlement 1/2005 du 22 décembre 2004, issu de la réflexion du Conseil de l'Europe, a pour objectif d'encadrer le transport d'animaux vivants entre pays de l'Union européenne afin d'en améliorer ses conditions. L'esprit général de ce texte étant de maintenir un niveau de confort permettant d'éviter les blessures ou souffrances inutiles à l'animal, il apparaît dans son adoption un réel consensus. Les législateurs européens n'ont pas voulu superposer des normes aux normes, ainsi, l'édiction de ce règlement a permis une refonte du système juridique applicable au transport de *livestock* au sein de l'UE mais également au départ ou à l'arrivée de cette dernière.

En effet, son champ d'application, bien qu'apparemment limité aux flux Union européenne – Union européenne, se voit largement élargi par la mise en œuvre de son article premier. Ce dernier envisage dès lors que les transports d'animaux quittant ou entrant sur le territoire de l'union sont soumis au présent règlement notamment dans leur procédure de contrôle. Cette extension de compétence apparaît très intéressante pour le transport maritime qui représente très souvent le mode de transport permettant l'entrée ou la sortie des animaux sur le territoire.

Dépassant le cadre contractuel, ce règlement vient poser toute une série d'obligations sur les épaules des parties au transport. Intégré pour beaucoup au sein des systèmes juridiques internes des pays membres, il apparaît que le règlement 1/2005 du 22 décembre 2004 a su prendre sa place de référent en matière de transport d'animaux vivants. Il s'intègre dans une logique européenne instaurée depuis de nombreuses années et qui trouve son point d'origine dans une Convention du conseil de l'Europe de 1968. Ainsi, tout comme ce texte initial et les règlements qui en ont découlé, le champ d'application de ces normes ne se cantonne pas au domaine routier. Il aborde des notions générales du transport d'animaux vivants en insistant ponctuellement sur des spécificités propres au secteur routier, aérien ou maritime.

Nous nous intéresserons en l'espèce à l'étude des obligations applicables au transporteur d'animaux vivants par route (Section I) en évoquant par la suite le régime de responsabilité qui en découle (Section II).

Section I. Un régime d'obligation général qui varie en fonction du trajet

Le règlement (CE) 1/2005 relatif à la protection des animaux pendant le transport et les opérations annexes trouve aujourd'hui une place essentielle dans la régulation effective du transport d'animaux vivants par route. Il met en place une série d'obligation générale sur les épaules du transporteur (I) tout en établissant des obligations particulières selon la durée et la distance du transport à effectuer (II).

I. L'adoption de dispositions générales aux transports d'animaux vivants

Le voiturier, afin de pouvoir effectuer son activité de transporteur routier d'animaux vivants est obligé de détenir un niveau de formation répondant aux spécificités de la pratique (A). Cette obligation de formation qui s'impose à tous les acteurs réalisant de manière effective le transport s'intègre dans une logique générale de respect de l'animal (B). Il faut être formé pour connaître les particularités du transport animalier et savoir comment se comporter vis-à-vis de la spécificité de la marchandise.

A. La nécessaire formation des opérateurs de transport

Tout comme les exigences réglementaires nationales qui établissaient en ses article R.214-55 et Article R.214-51 du code rural et de la pêche une obligation de formation pour les convoyeurs mais aussi pour les transporteurs, le règlement 1/2005

pose un principe général de compétence s'illustrant par la mise en place d'un modèle unique de document ; le CAPTAV²⁶.

L'article 6 paragraphe 5 du règlement vient dès lors rappeler que « *seules sont habilitées à conduire ou à convoier un véhicule routier transportant des équidés domestiques, des animaux domestiques des espèces bovine, ovine, caprine et porcine ou des volailles les personnes détentrices d'un certificat d'aptitude professionnelle conformément à l'article 17, paragraphe 2* ²⁷ ». A compter de la date d'entrée en vigueur de cette disposition (5 janvier 2008) il a donc été convenu que tout transporteur désireux de réaliser du transport routier d'animaux vivants devra au préalable prouver sa capacité à le faire en rapportant la preuve de possession du CAPTAV. Cette preuve devra naturellement se réitérer en cas de contrôle en cour de transport. L'obligation de posséder le CAPTAV joue pour tout transporteur « *d'animaux domestiques des espèces bovine, ovine, caprine et porcine ou des volailles quel que soit la durée du transport* ²⁸ » sauf pour les éleveurs réalisant eux-mêmes le transport de leurs bêtes sur une distance de moins de cinquante kilomètres. L'article 6 paragraphe 7 dispose également que ne sont pas concernées par cette obligation documentaire les « *personnes qui transportent des animaux sur une distance maximale de 65 km entre le lieu de départ et le lieu de destination.* »

Les opérateurs concernés par cette mesure devront alors suivre une formation agréée par la DGAL²⁹ et la DGER³⁰ permettant d'acquérir les points énoncés à l'annexe IV³¹ du règlement CE 1/2005. Pour se faire, L'arrêté AGRE1522528A du 12

²⁶ Certificat d'Aptitude Professionnelle au Transport d'Animaux Vivants

²⁷ Référence en droit interne à l'article R214-51 du code rural et de la pêche maritime

²⁸ Article 6 paragraphe 5 du règlement CE 1/2005.

²⁹ La direction générale de l'alimentation

³⁰ La direction générale de l'enseignement et de la recherche

³¹ Règlement disponible en annexe 1 de ce mémoire

novembre 2015 établit notamment une liste de diplômes, titres, certificats permettant pour les convoyeurs d'obtenir le document unique³².

L'obligation d'être détenteur de ce Certificat d'Aptitude Professionnelle au Transport d'Animaux Vivants s'insère dans une volonté générale de formation des opérateurs de transport afin que ces derniers exercent leur profession dans le respect de l'animal (B). Ce dernier, représentant une marchandise très particulière, se doit d'être traité différemment des autres marchandises inertes usuellement acheminées par voie routière.

B. Le respect de la condition animale durant toute la durée du transport

Le règlement du 22 décembre 2004 vient imposer dans son texte toute une série d'obligations visant à rendre le transport le moins pesant possible pour l'animal. Il impose ainsi, en plus d'un comportement ne faisant pas supporter des « *souffrances inutiles* » à l'animal, des conditions de transport particulières notamment en ce qui concerne l'équipement du véhicule ou les temps de transport. Il apparaît ainsi au sein du règlement des lignes directrices devant se mettre en œuvre en fonction du transport envisagé.

Plus précisément, le règlement dispose en son annexe I des obligations s'imposant à tout type de transport sans distinction d'espèces. En effet, « *seuls les animaux aptes à supporter le voyage prévu peuvent être transportés dans des conditions telles qu'ils ne puissent être blessés ou subir des souffrances inutiles*³³. » Le chapitre I de l'annexe pré-citée vient dès lors établir ce à quoi « l'aptitude au transport » des animaux renvoie. Il liste ainsi de manière exhaustive les hypothèses dans lesquelles les animaux ne sont pas aptes à voyager mais également les cas où les

³² Arrêté du 12 novembre 2015 relatif aux habilitations ou enregistrements des organismes de formation mettant en œuvre les formations requises pour les personnes exerçant une fonction de convoyeur d'animaux vivants ; JORF n°0273 du 25 novembre 2015 page 21851 texte n° 31

³³ Annexe I, Chapitre I, paragraphe 1

animaux, bien que malades ou blessés, sont considérés comme aptes au transport. Ces dispositions s'appliquent uniformément en ne distinguant pas le moyen de transport utilisé. Nous reviendrons sur cet aspect lorsque nous aborderons le transport maritime d'animaux vivants en mettant notamment en avant le rôle du vétérinaire dans la délivrance des autorisations sanitaires obligatoires.

Le chapitre II s'intègre également dans cette même logique généraliste mais aborde cette fois-ci les « *moyens de transport* » et les « dispositions qui leur sont applicables ». Ce chapitre énonce comment les moyens de transports doivent être « *conçus, construits, entretenus et utilisés*³⁴ » toujours dans cet objectif général de protection de l'animal. Il pose ainsi une assise généraliste d'obligations relatives aux moyens de transport qui est, par la suite, affinée en fonction des spécificités propres à chacun. En ce qui concerne les navires de transport du bétail, il faudra se référer au chapitre IV de la même annexe pour avoir une vision globale des exigences de construction et d'équipement auxquelles ils sont soumis.

Ainsi, le règlement pose une base générale d'obligations propres à l'ensemble du transport d'animaux vivants mais garde malgré tout un regard plus particulier sur son application effective. En ce qui concerne le transport routier d'animaux vivants, il met en œuvre un double régime d'obligations en fonction de la durée et de la distance à parcourir (II).

II. La mise en œuvre d'un double régime d'obligations en fonction de la durée et de la distance du transport

Tous les transporteurs routiers ne sont pas soumis aux mêmes obligations. En effet, plus le trajet est long, plus le voiturier doit répondre à un ensemble d'exigences précis. Le législateur a, dès lors, fait un parallèle évident entre la durée du transport et la qualité de ce dernier pour les animaux. Il a ainsi distingué les trajets de moins de

³⁴ Annexe I, Chapitre II, Paragraphe 1, point 1.1 du règlement 1/2005 du 22 décembre 2004.

soixante-cinq kilomètres, les trajets de courte durée (A), des autres, les trajets de longue durée (B).

A. La nécessaire prise en compte du kilométrage parcouru

Cette prise en compte du kilométrage parcouru joue un rôle très important pour le transporteur. En effet, il apparait un régime d'obligations et de responsabilité minimum pour les trajets de moins de soixante-cinq kilomètres (1) tandis que ceux dépassant cette limite se voient soumis à la procédure des trajets de longue durée (2).

1. *Les transports routiers de moins de soixante-cinq kilomètres*

Afin que le régime juridique mis en œuvre ne vienne pas imposer des normes trop restrictives aboutissant à la paralysie du secteur de l'élevage, des dispositions particulières sont intervenues dans le but de faciliter les transports d'animaux vivants par route sur de courtes distances.

Les éleveurs transportant leurs animaux sur une distance inférieure à cinquante kilomètres de leur exploitation se voient uniquement soumis aux dispositions générales de l'article 3 du règlement³⁵. Dans l'hypothèse où le trajet envisagé s'étend jusqu'à soixante-cinq kilomètre, l'éleveur devra, en plus des dispositions de l'article 3, respecter les obligations des articles 4 et 6.3 du règlement. Il devra dès lors être en possession des documents de transport réglementaires et mettre en œuvre les spécifications techniques de l'annexe I.

Ces obligations ne s'imposent pas uniquement à l'éleveur exploitant. Toute personne réalisant un transport routier d'animaux vivants sur une distance inférieure à soixante-cinq kilomètres est soumise aux mêmes obligations qui dans les faits sont minimales. L'article 6.7 du règlement 1/2005 rappelle que dans cette hypothèse, le transporteur n'est pas soumis à une obligation d'agrément de son moyen de transport ni même de

³⁵ Disposition de l'article premier du règlement 1/2005 du 22 décembre 2004.

son entreprise. Ce dernier n'est également pas obligé de former son personnel à la manipulation des animaux ni d'être détenteur du CAPTAV.

Ce régime allégé disparaît au profit de dispositions beaucoup plus restrictives dès l'instant où le transport dépasse la barre des soixante-cinq kilomètres (2).

2. La barre des soixante-cinq kilomètres dans l'identification des obligations du transporteur

Le règlement européen distingue les trajets de courte et de longue durée. Un trajet de plus de soixante-cinq kilomètres peut aisément se voir qualifier de trajet de courte durée puisque ce n'est pas la distance mais le temps de route qui permet de qualifier un tel transport. Il est dès lors décidé que pour les trajets internationaux, tout trajet de plus de huit heures serait un trajet de longue durée. Ce délai passe à douze heures pour les transports nationaux.

Les trajets de courte durée effectués sur une distance supérieure à soixante-cinq kilomètres se voient soumis à des obligations se rapprochant de celles imposées aux trajets de longue durée. En effet, pour les deux types de trajets, une autorisation départementale sera nécessaire, les véhicules devront faire l'objet d'un aménagement spécial et les transporteurs devront tous deux être titulaires du CAPTAV. Les obligations de base devront également être respectées notamment en ce qui concerne l'aptitude des animaux au transport. Néanmoins, il apparaît quelques aménagements au niveau de l'équipement imposé au véhicule, de son agrément ou encore des temps de pause à mettre en place.

Ainsi, le transporteur effectuer un trajet de courte durée devra d'une part être titulaire de son certificat d'aptitude professionnelle pour le transport des animaux vivants mais devra également être titulaire d'une autorisation de type 1 délivrée par la DD(CS)PP du département de la raison sociale du transporteur pour une durée de cinq ans. Sa compagnie de transport devra effectivement être titulaire de cette autorisation envisagée à l'article 10 du règlement dès lors qu'elle effectue des trajets de maximum huit heures à l'internationale ou douze heures en national. A l'issue de cette période, les animaux doivent être déchargés pour une période de repos de quarante-huit heures avec alimentation et abreuvement avant de pouvoir reprendre un nouveau voyage dans

les mêmes limites de temps. Pour éviter cette contrainte d'arrêt, l'entreprise en question devra être titulaire d'une autorisation de type 2 réservée au transport de longue durée (B).

B. La régulation des transports de longue durée

Le transport de longue durée a été au centre des discussions lors de l'édiction du règlement 1/2005. Ce type de transport représente un risque non négligeable pour les animaux, justifiant la mise en œuvre de nombreuses procédures contraignantes. Elles se superposent à celles déjà énoncées précédemment et forment ainsi un ensemble normatif complet. Le règlement (CE) 1/2005 vient donc poser les obligations du transporteur quant à son véhicule (1) mais également quant au déroulé effectif du transport (2).

1. *Les exigences réglementaires du transporteur de longue durée*

Afin de pouvoir réaliser ce type de transport sur de longues distances, le transporteur se doit d'être en possession d'une autorisation de type 2 délivrée par la DD(CS)PP. Cette autorisation, spécifique au trajet de longue durée, est insuffisante en soi, pour réaliser ce type de transport. En plus de cette autorisation envisagée à l'article 11 du règlement, chaque véhicule utilisé devra faire l'objet d'un certificat d'agrément particulier comme le dispose l'article 7 du règlement.

Ce certificat, envisagé en son article 18, est délivré par l'autorité départementale précédemment citée après inspection du moyen de transport. Afin de considérer comme conforme le véhicule, ce dernier se doit d'être spécialement adapté à l'espèce transportée que ce soit au niveau de l'abreuvement, de l'alimentaire mais aussi au niveau de la ventilation, de la température et de la navigation. Il apparaît ainsi une obligation pour le moyen de transport, d'être spécifiquement équipé afin de réaliser un trajet sous contrôle n'infligeant pas de souffrance inutile aux animaux. Le contrôle du trajet via la mise en place d'un système de navigation fait partie des innovations technologiques applicables à tous à compter du 1er janvier 2009.

Prévue à l'article 6.9 du règlement, cette obligation est propre au transport de longue durée et permet un contrôle effectif des conditions dans lesquelles le transport est effectué. Il permet notamment de vérifier le bon respect des temps de transports et des temps de repos des animaux (2) réglementairement prévu.

2. L'obligation d'alimentation, d'abreuvement de repos des animaux

La réglementation prévoit nécessairement pour le transporteur l'obligation de pourvoir aux besoins naturels des animaux transportés. Ces derniers, en fonction de leur espèce, n'ont pas les mêmes besoins. Il importe ainsi de mettre en œuvre de manière individualisée des temps de transport maximaux liés à des temps de repos obligatoires. Je vous propose de vous référer au schéma ci-dessous afin d'avoir une vision précise des dispositions en vigueur.

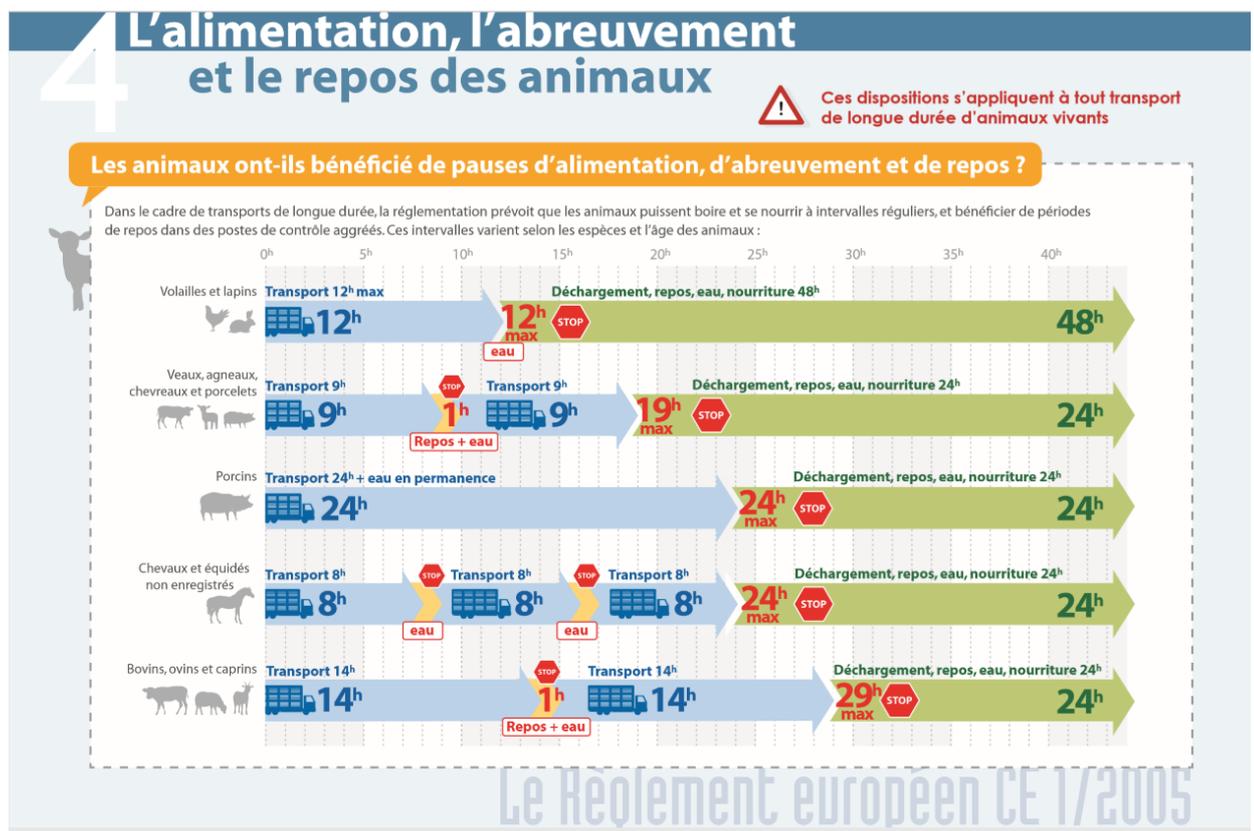


Schéma issu du guide pour le contrôle sur route réalisé par la PMAP en collaboration avec Animals'Angels

Le respect de ces obligations est régulièrement amené à être contrôlé, notamment au travers de la mise en place de contrôle et de nouveaux documents de route (Section II).

Section II. Le renforcement des contrôles sur les territoires

La réglementation en matière de transport d'animaux vivants n'a eu de cesse d'évoluer depuis les premiers textes en la matière dans les années 1960. Aujourd'hui de plus en plus précise, il apparaît nécessaire de mettre en œuvre des moyens de contrôles permettant d'assurer un respect des normes établies. Le règlement 1/2005 répond à ce besoin en instaurant un maillage de postes de contrôle (I) permettant un contrôle vétérinaire en parallèle des inspections de véhicules (II).

I. La mise en œuvre d'un maillage de postes de contrôle

Les postes de contrôle ne sont pas une invention du règlement 1/2005. Ce dernier vient modifier le règlement 1255/97 concernant les critères communautaires requis aux postes de contrôle.

Ces derniers se voient ainsi soumis à un ensemble de normes devant être respectées afin de garantir un niveau sanitaire optimal. Ils doivent avoir été conçus afin de pouvoir accueillir les animaux dans des conditions propres à leur éviter toute souffrance. Le temps passé au poste de contrôle permet ainsi aux animaux de se reposer, s'alimenter, et fait l'objet d'une supervision vétérinaire permanente.

Il existe de nombreux postes de contrôle en France et en Europe ; ils permettent un respect de l'animal dans le processus de transport de longue durée et se voient souvent complétés par un contrôle du véhicule en cas de transport international (II).

II. Le contrôle du respect de la réglementation européenne

Le règlement européen (CE) 1/2005, prévoit en ses articles 14, 15 et 21 différents contrôles devant intervenir afin de s'assurer du respect de la réglementation. Il est important de rappeler en préambule que les contrôles sur le territoire national ne se limitent pas aux postes frontaliers ou aux postes de contrôle ; ils interviennent « à tout stade d'un voyage de longue durée ». L'article 15 du règlement rappelle cette liberté laissée aux états membres de l'Union européenne afin d'organiser des contrôles de police ou douanier en collaboration avec les services vétérinaires.

Dès lors, un ensemble de contrôles est susceptible d'intervenir tout au long du transport. La réglementation prévoit notamment la réalisation d'un contrôle vétérinaire au départ, afin d'attester de l'aptitude des animaux à réaliser le transport. Ce contrôle se compose d'une vérification documentaire des différents documents obligatoires pour le transporteur. Ainsi, l'article 14 du règlement porte un regard attentif au carnet de route afin de s'assurer que celui-ci est « réaliste et permet de penser que le transport est conforme au présent règlement ».

Nous reviendrons sur ces contrôles dans le Titre II consacré au transport maritime.

Nous avons ainsi vu la place que pouvait prendre le transport routier dans le processus global du transport d'animaux vivants. En effet, chaque expédition maritime est dans l'obligation de compter sur l'efficacité du réseau de transporteurs permettant le pré et le post acheminement de la marchandise jusqu'au port.

Les ports étant souvent des grands lieux de transit, ils jouent un rôle important dans la mise en œuvre de ces contrôles. Il apparaît en effet au vu des flux commerciaux du secteur, d'importants mouvements d'exportations destinés au grand bassin méditerranéen. Ainsi, le port de Sète a su prendre sa place dans un marché du *livestock* de plus en plus concurrentiel en demande d'uniformisation (Titre II).

TITRE II. L'ENCADREMENT NORMATIF DU TRANSPORT D'ANIMAUX VIVANTS PAR VOIE MARITIME : UN ENSEMBLE COMPLEXE EN DEMANDE D'UNIFORMISATION

Le jeu du commerce international s'intègre aujourd'hui dans un ensemble complexe plaçant le transport maritime au centre de la partie. Il apparaît en effet que quatre-vingts pourcents du volume total des marchandises transportées dans le monde le sont par voie maritime. Presque l'intégralité de ce que nous consommons aujourd'hui possède à un moment ou un autre au sein de son code génétique une phase maritime. Cette réalité contemporaine est rendue possible par la mise en œuvre d'un réseau efficace de transporteurs maritimes qui, bien évidemment se doit d'être encadré.

L'accroissement progressif mais évident de la place du transport maritime dans l'économie mondiale a ainsi poussé les pays à s'organiser, légiférer, afin de mettre en œuvre des règles uniformes permettant une prise en compte mondiale et non plus individuelle des défis de ce secteur. Il est ainsi apparu au début du siècle dernier un véritable engouement législatif autour du secteur maritime notamment autour du transport de marchandises par voie maritime. Nous avons ainsi assisté à la régulation du secteur via la mise en œuvre des plus grandes conventions internationale maritimes encore pleinement effectives aujourd'hui. Cet encadrement international, reconnu et partagé par un très grand nombre d'états, pose un système juridique supranational général n'intégrant pas les animaux vivants dans son champ d'application.

En effet, de nombreux transports spécialisés qui ne s'intègrent pas dans les champs d'application des textes établis sont marginalisés. Le transport par voie maritime d'animaux vivants reste dès lors spectateur de cette régulation et doit ainsi compter sur la volonté d'Organisations supranationales désireuses de maintenir un niveau de sécurité sanitaire essentiel à la viabilité du secteur.

Ce constat se révèle par l'observation de la timidité des textes internationaux dans l'intégration du transport d'animaux vivants dans leur champ d'application (Chapitre D). En effet, cette carence internationale maladroitement comblée par les nouvelles

conventions faisant leur apparition, a fait prendre conscience de la nécessité de prendre en compte le secteur au niveau régional (Chapitre II). Cette prise de conscience de la nécessité de réguler ce type de transport à un niveau plus restreint se révèle aujourd'hui par une volonté politique forte des régimes internes de chaque pays (Chapitre III).

Chapitre I. La timidité des textes internationaux quant à l'imposition d'une réglementation universelle en matière de transport international d'animaux vivants par voie maritime

Les grands textes fondateurs du transport maritime ont pour beaucoup exclus purement et simplement le transport d'animaux vivants de leur champ d'application (Section I). L'animal est alors exclu de la définition de marchandise ; l'organisation de son acheminement restant soumise à une très forte liberté contractuelle entre les parties. Il faut attendre le 18 mars 1978 et la convention de Hambourg pour voir apparaître une timide prise en compte du transport d'animaux vivants dans son champ d'application (Section II). Il se dessine ainsi un constat plutôt mitigé sur la volonté ou tout du moins les moyens politiques mis en œuvre au niveau international afin de réguler d'une manière globalisée le transport d'animaux vivants par voie maritime. Le choix d'un texte unique et partagé de tous ne semble pas avoir été le chemin emprunté afin de venir encadrer les flux commerciaux d'animaux vivants.

Il existe ainsi des organisations supranationales qui permettent d'introduire une réflexion visant à apporter de la sécurité dans le commerce international d'animaux vivants.

Nous verrons que cette Organisation joue un rôle d'animatrice dans la production effective de lois et règlements au sein des états membres de l'Organisation Mondiale du Commerce³⁶ ayant ratifiés les Accords³⁷ de cette dernière (Section III).

³⁶ L'OMC est une organisation internationale qui voit le jour en 1995. Elle pose les règles régissant le commerce entre les pays.

³⁷ Notamment l'Accord sur l'application des mesures sanitaires et phytosanitaires (Accord SPS) qui permet de rendre exécutoire les normes issues de l'OIE. L'OMC a en effet le pouvoir d'imposer le respect des dispositions issues de ses Accords.

Section I. L'exclusion quasi systématique du transport d'animaux vivants des conventions maritimes en vigueur

La Convention de Bruxelles de 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement représente la première tentative de la communauté internationale afin de venir réguler uniformément les questions relatives à la responsabilité des armateurs mais aussi des transporteurs. Elle incarne la place de chef de file et est considérée comme la Convention Originelle du droit maritime. Cette dernière a connu un engouement général de la part des grandes nations maritimes et s'applique aujourd'hui dans quatre-vingt-dix pourcents du commerce mondial.

Bien qu'ayant fait l'objet de modifications via la mise en œuvre de deux protocoles en 1968 et 1979, ces règles de La Haye, devenu donc règles de La Haye-Visby en 1968, n'ont jamais su intégrer dans leur champ d'application le transport d'animaux vivants par voie maritime.

L'article premier de la convention amendée de ses deux protocoles exclue ainsi d'emblée les animaux vivants de sa définition de marchandise. Dès lors, quand bien même le port de chargement serait situé dans un Etat contractant, les règles de la Haye-Visby ne sauraient être considérées comme applicables au regard de leur qualification de loi de police. En cas de litige aboutissant à la saisie d'un juge français, ce dernier ne pourra pas imposer la convention et devra se réfugier derrière la mise en œuvre de sa règle de conflit³⁸.

Il faut attendre le 18 mars 1978 pour voir intégrer le transport d'animaux vivants par voie maritime au sein d'un texte de portée internationale (Section II).

³⁸ Dans notre exemple, le juge français sera tenu par sa propre règle de conflit se matérialisant par la mise en œuvre du Règlement (CE) n° 593/2008 du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles (Rome I)

Section II. La timide prise en compte du transport d'animaux vivants au sein de la convention de Hambourg du 18 mars 1978

Cette convention, issue de la volonté de mettre en place de nouvelles normes internationales plus respectueuses intérêts des pays historiquement chargeurs, a permis une appréhension plus globale du transport maritime de marchandises. Elle permet une intégration du transport d'animaux vivants dans son champ d'application (I) tout en lui envisageant un régime de responsabilité particulier. La portée de ces dispositions sera dès lors à mettre en parallèle avec le succès en demi-teinte de la convention (II).

I. Une intégration novatrice du transport d'animaux vivants au sein d'une convention internationale

La Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer en date du 18 mars 1978 adopte une nouvelle approche du régime de responsabilité du transporteur maritime.

Auparavant appréhendée par les règles de La Haye-Visby comme une présomption de responsabilité objective pouvant être écartée uniquement par la preuve de la survenance de cas exceptés, le régime de responsabilité du transporteur qui découle des Règles de Hambourg laisse apparaître une présomption de faute qui prend à contre-pied ce qui était jusqu'alors établi.

L'article 5.1 de cette convention pose effectivement une présomption de faute sur les épaules du transporteur « *à moins qu'il ne prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences* ». Les Règles de Hambourg réduisent ainsi de façon drastique le nombre de cas exceptés et soumettent le transporteur à la preuve du « *due diligence* » dans l'accomplissement de ses obligations. Elles maintiennent néanmoins l'assistance et l'incendie non fautif et intègrent entre les deux le transport d'animaux vivants.

Ce dernier apparaît ainsi comme un cas excepté particulier soumis à la simple preuve du respect des instructions du donneur d'ordre (A). Le transporteur se doit ainsi d'assumer la charge de la preuve et peut, le cas échéant, faire appel aux limitations de responsabilités envisagées afin de limiter son exposition financière (B).

A. L'institutionnalisation d'un régime de responsabilité allégé au profit du transporteur

Les Règles de Hambourg, bien qu'ayant fait preuve d'ouverture en intégrant le transport d'animaux vivants par voie maritime dans leur champ d'application, ne l'ont pas assimilé à un transport de marchandises classique.

En effet, contrairement à l'article cinq qui, en son paragraphe premier dispose que « *le transporteur est responsable du préjudice des pertes ou dommages subis par la marchandise ainsi que du retard à la livraison* », le paragraphe cinq vient poser le préambule inverse. Ce dernier dispose que « *le transporteur n'est pas responsable des pertes, dommages ou retards à la livraison qui tiennent aux risques particuliers inhérents à ce genre de transport* ». Il soumet malgré tout cette irresponsabilité à la preuve du respect des « *instructions concernant les animaux qui lui ont été données par le chargeur* ».

La Convention des nations unies n'instaure dès lors pas une présomption d'irresponsabilité mais met en place un régime de responsabilité allégé au profit du transporteur d'animaux vivants.

Dans l'hypothèse inverse où le dommage à la marchandise est la conséquence « *d'une faute ou d'une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires* », le transporteur pourra toujours opposer à la réparation du préjudice une limitation de responsabilité prévue à l'article six des Règles de Hambourg (B).

B. La mise en œuvre d'une limitation de responsabilité du transporteur

Tout comme les Règles de La Haye-Visby, une limitation de responsabilité au profit du transporteur est envisagée. Cette dernière propose d'une manière similaire le choix entre une limitation au colis ou au kilogramme.

Il est ainsi prévu une limitation de réparation à 835 DTS³⁹ par colis ou 2,5 DTS par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées⁴⁰. La limitation la plus élevée sera dès lors retenue, en application de l'article 6.2, pour le calcul de la limitation. Il importera de se référer à la déclaration faite par le chargeur sur le connaissement afin de connaître ce qu'il faut apprécier dans la notion de « colis ». Une bête pourra rentrer dans cette notion de « colis » s'il elle apparaît comme telle sur le document de transport qui lui est attaché.

Les règles de Hambourg prévoient également une limitation de responsabilité nouvelle, applicable en cas de retard dans l'acheminement de la marchandise. Cette dernière est dès lors limitée à « *deux fois et demie le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard* » dans la limite du montant total du fret payable en vertu du contrat de transport.

Cette limitation de réparation proposée ne semble pas parfaitement convenir aux animaux vivants, c'est pourquoi l'article 6.4 accorde la possibilité au transporteur et au chargeur de venir, d'un commun accord, « *fixer des limites de responsabilité supérieures à celles qui sont prévues au paragraphe 1* ». Les parties pourront dès lors prévoir qu'une bête sera assimilable à un colis et que la limitation de réparation au colis sera de l'ordre de 1200 DTS⁴¹.

³⁹ Le DTS est un actif de réserve international, créé en 1969 par le FMI pour compléter les réserves de change officielles de ses pays membres. À compter du 1er octobre 2016, la valeur du DTS repose sur un panier de cinq grandes devises : le dollar des États-Unis, l'euro, le renminbi chinois (RMB), le yen japonais et la livre sterling. Aujourd'hui 1 DTS = 1,21 euros.

⁴⁰ Article 6.1(a) des Règles de Hambourg.

⁴¹ Montant indicatif correspondant approximativement au montant assuré pour un animal bovin adulte. Information obtenue après un entretien téléphonique avec Madame DUPUY, gestionnaire de sinistre chez SIACI ST HONORE.

Le transport d'animaux vivants par voie maritime semble ainsi avoir trouvé un texte d'envergure internationale permettant d'encadrer certaines dispositions relatives à la responsabilité de ses opérateurs. L'engouement très mitigé de la part des acteurs internationaux du secteur, se manifestant par un faible taux de ratification, fait néanmoins de ce texte une norme supranationale non universelle qui s'applique à condition de rentrer dans son champ d'application prévu en son article deux (II).

II. Une prise en compte du transport d'animaux vivants conditionnée à l'application de la Convention

La lettre du texte, appréciée comme étant pro-chargeur, n'a pas su emporter l'adhésion de la communauté maritime internationale qui y a fort peu adhéré (A). L'exclusion dans l'application de cette convention peut également découler de l'éviction, dans son champ d'application, des contrats d'affrètements. Ce type de contrat étant largement utilisé dans le cadre du transport maritime d'animaux vivants (B).

A. Une convention engagée qui ne fait pas l'unanimité

A ce jour, trente-quatre pays ont ratifié les Règles de Hambourg. Cette adhésion, réalisée principalement par des pays traditionnellement chargeur, ne représente qu'un très faible pourcentage du tonnage mondial (entre 5 et 10 pourcents). La portée de ce texte peut ainsi paraître marginale néanmoins, son champ d'application très large lui permet de se maintenir sur la scène internationale comme un texte de premier plan, particulièrement en ce qui concerne le transport maritime d'animaux vivants, qui ne possède pas d'équivalent sur la scène internationale.

L'article deux de la Convention prévoit en effet un champ d'application très large lui permettant de trouver une emprise dès lors que l'expédition maritime à pour départ ou destination un port situé dans un Etat contractant mais également lorsque le connaissement est émis dans un état contractant ou que ce dernier comporte une clause

paramount. Cette diversité de situations peut largement aboutir à l'application de cette Convention sous réserve que le juge saisi soit tenu par les termes de cette dernière.

Dans les faits, il est important de rappeler que les Conventions Internationales forment des lois de police en droit interne des états qui les ont ratifiées. Ainsi, malgré l'absence de ratification des grands pays marin historiquement armateurs, les Règles de Hambourg peuvent trouver à s'appliquer du simple fait que l'expédition maritime ait comme port de destination un pays ayant ratifié la convention en présence. En effet, si un juge de l'un de ses états est saisi dans le cadre d'un litige qui attrait au transport maritime d'animaux vivants, ce juge sera tenu d'appliquer la convention.

Cette affirmation ne trouvera néanmoins pas d'issue favorable si le contrat de transport en présence est un contrat d'affrètement, comme cela est très souvent le cas (B).

B. L'exclusion des contrats d'affrètement du champ d'application de la convention

D'une manière générale, les Conventions Internationales n'ont pas pour objectif de venir réguler les rapports contractuels issus d'un contrat d'affrètement. Ce type de contrat, reposant largement sur des notions de libertés contractuelles ne saurait être tenu à des considérations supranationales découlant des conventions. La Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer de 1978 ne fait pas exception à la règle. Elle dispose en son article deux paragraphe trois que *«les dispositions de la présente Convention ne s'appliquent pas aux contrats d'affrètement»*. Elle vient immédiatement relativiser cette affirmation en prévoyant toutefois que *« lorsqu'un connaissement est émis en vertu d'un contrat d'affrètement, il est soumis aux dispositions de la présente Convention pour autant qu'il régit les relations entre le transporteur et le porteur du connaissement, si ce dernier n'est pas l'affréteur. »*

Cette précision quant au champ d'application de la Convention trouve une importance dans le processus du transport d'animaux vivants par voie maritime. Il est important

de souligner qu'une très grande majorité des navires bétaillères font l'objet d'un contrat d'affrètement au voyage dans la réalisation de leur expédition. Dans cette hypothèse, la Convention peut encore trouver à s'appliquer dans les relations entre le transporteur et le porteur du connaissement mais uniquement « *si ce dernier n'est pas l'affréteur* » or, dans le cas d'un affrètement au voyage, il arrive régulièrement que l'ayant droit à la marchandise soit également l'affréteur du navire. Ainsi, si un dommage survient alors que le chargeur endosse également le rôle de l'affréteur au voyage, le transporteur ne pourra pas lui opposer les dispositions de la Convention. Le juge saisi devra mettre en œuvre sa règle de conflit afin de déterminer l'issue du litige. Si un contrat existe, et que la règle de conflit utilisée est le Règlement Rome 1, la loi d'autonomie retrouvera son emprise.

Il est également régulier d'observer des affrètements au voyage contractés non pas directement par le client ayant droit de la marchandise mais par l'agent maritime⁴². Dans cette hypothèse, le porteur du connaissement ne serait pas l'affréteur, il serait seulement un client de l'agent affréteur qui lui fournit une prestation de service clé en main rémunérée. Il est ainsi possible de penser que dans ce cas, la Convention d'Hambourg pourrait régir les relations contractuelles existantes entre le Transporteur et l'ayant droit à la marchandise porteur effectif du connaissement.

Le transport d'animaux vivants par voie maritime semble dès lors maladroitement trouver sa place au sein d'un texte d'envergure internationale réussissant à encadrer les relations contractuelles qui en découlent. Il est ainsi constaté une timidité de la part des textes en vigueur qui n'ont pas su, contrairement à l'Organisation Mondiale pour la Santé Animale, mettre en œuvre une véritable réflexion découlant sur la production de textes coercitifs reconnus par la communauté internationale (Section III).

⁴² Interview de Monsieur Nazim BENZOHRRA, agent maritime en charge des bétaillères sur le port de SETE, Entreprise DELOM.

Section III. La place névralgique de l'Organisation Mondiale pour la Santé Animale dans la régulation des transports internationaux d'animaux vivants

Cette organisation animée d'une véritable volonté de changement a su depuis sa création harmoniser les mesures sanitaires applicables au transport d'animaux vivants (I) en intégrant d'une manière novatrice la notion de bien-être animal (II).

I. L'harmonisation des mesures sanitaires applicables au transport d'animaux vivants par voie maritime

L'Organisation Mondiale pour la Santé Animale fait son apparition à la sortie de la guerre et répond à un besoin urgent de régulation sanitaire afin de limiter l'importation et la propagation de maladie épizootiques⁴³ dans le monde.

Cette organisation apparait ainsi en 1920 à la suite d'une épizootie de peste bovine survenue en Belgique après le transit de zébus d'Asie du Sud par le port d'Anvers. Elle voit alors le jour sous le nom d'Office international des épizooties (OIE) et s'impose très vite comme la référence en matière d'élaboration de normes intergouvernementales relatives à la santé et au bien-être animal.

Aujourd'hui composée de 180 pays, elle a su garder son acronyme d'origine tout en développant son influence auprès de ses membres. Elle ne souffre d'aucune concurrence et représente aujourd'hui la seule organisation supranationale qui édicte des normes et des recommandations reconnues mondialement.

Initialement non exécutoires, les normes découlant du travail des meilleurs experts scientifiques mondiaux ont progressivement su s'imposer. La création de l'OMC en 1995 ainsi que la signature de son Accord sur l'application des mesures sanitaires et phytosanitaires (Accord SPS) ont véritablement joué en ce sens.

⁴³ ⁴³ Definition Encyclopaedia universalis : Epizootie : « *Maladie affectant brutalement un grand nombre d'animaux, dans une région donnée. Elle correspond pour l'animal à ce qu'est une épidémie pour l'homme.* »

En effet, contrairement à l'OIE, l'OMC a le pouvoir de contraindre ses membres au respect et à la mise en œuvre des exigences issues de ses Accords. Dès lors, étant donné que l'Accord SPS reconnaît à l'OIE le statut d'organisation de référence en matière de normalisation de la santé animale, ses membres sont contraints de transposer dans leurs droits internes les normes intergouvernementales.

Cette capacité d'édicter des normes qui jouera immédiatement un rôle dans les productions normatives étatiques a permis à cette organisation d'orienter durablement les comportements.

En ce qui concerne ce qui nous intéresse, à savoir la régulation du transport d'animaux vivants par voie maritime, il est intéressant de se focaliser sur l'un des points développés par l'OIE : Le bien-être animal (II).

II. Une intégration novatrice de la notion de bien-être animal dans la normalisation du secteur

Cette notion, difficile à appréhender dans sa définition, renvoie à des considérations scientifiques, éthiques mais également politiques, économiques et culturelles. La régulation de cette notion, via la mise en œuvre de codes et recommandations, irradie l'ensemble du secteur du transport d'animaux vivants qui se voit soumis à des obligations sanitaires de plus en plus précises et respectueuses de la sensibilité de l'animal.

L'emploi, mais surtout l'étude de la notion de « bien-être animal », est quelque chose de novateur pour une instance d'envergure internationale. En effet, encore aujourd'hui, l'OIE est la seule organisation à porter un regard très attentif sur la régulation de cette notion appliquée au transport d'animaux vivants. On assiste ainsi à une mondialisation du bien-être animal notamment grâce aux travaux scientifiques qui ont permis de dégager de nouvelles techniques de manipulations des animaux mais également de nouvelles normes relatives, d'une manière globale, à la gestion de l'animal et de ses besoins.

L'OIE a d'ailleurs décidé depuis les années 2000 d'élaborer des normes internationales en la matière. Ces normes, destinées au Code terrestre et au Code aquatique de l'OIE, apparaissent au sein des Titres sept de ces derniers intitulés « Bien-être animal ». Ce chapitre vient établir des recommandations très complètes en ce qui a trait au transport d'animaux vivants⁴⁴.

Ainsi, le respect des conditions de bien-être des animaux tout au long du voyage est un objectif d'importance primordiale et relève de la responsabilité partagée de tous les opérateurs prenant part à l'opération. Le code terrestre vient ainsi poser des lignes directrices permettant aux états de mettre en place un système harmonisé notamment au vue de son article 7.2 spécialement destiné au transport d'animaux vivants par voie maritime. Cet article liste de manière exhaustive les obligations de chacun quant à la réalisation de l'expédition maritime.

Il prévoit ainsi de façon anticipée des obligations relatives à la construction du navire ou encore à la formation du personnel en ce qui concerne la gestion des espèces. Il est intéressant de noter que nombre de ces dispositions ont fait l'objet d'une transcrit au niveau européen. En effet, nous avons vu que le règlement 1/2005 du conseil du 22 décembre 2004 énonce un ensemble d'exigences strictes allant dans le sens du respect de l'animal durant les phases de transport.

L'OIE a également fait un très gros travail sur la place à donner aux contrôles vétérinaires au sein des pays membres. Il est important de préciser ce point au vue de la place que ces derniers prennent dans le processus d'agrémentation des navires bétaillères.

Ainsi, avant cette prise de position ferme en faveur du respect de la condition animale, nous constatons une absence de prise en compte de cette notion de bien-être animal. Cette dernière, intrinsèquement liée au transport d'animaux vivants, conditionne, comme nous le verrons par la suite, l'organisation générale de la filiale. Il est heureux de constater que cette notion est de plus en plus prise en compte par les textes normatifs

⁴⁴ Chapitre 7 du Code sanitaire pour les animaux terrestres

afin de venir encadrer les droits et obligations des acteurs du transport d'animaux vivants. Le « bien être-animal » renvoie dès lors de plus en plus à une série d'obligations à mettre en œuvre afin d'effectuer un voyage dans des conditions décentes pour l'animal. On assiste alors à une normalisation de la notion via la mise en œuvre de textes principalement régionaux qui édictent un système juridique centré sur l'animal.

L'Europe a toujours été une bonne élève dans la production et la mise en œuvre de politiques visant le bien-être animal. Aujourd'hui orientée dans ses travaux par les dispositions de l'OIE, elle a su rapidement se positionner comme un ensemble régional désireux de ne pas reproduire les pratiques de transport observables outre Atlantique ou bien en Océanie (Chapitre II).

Chapitre II. La nécessaire normalisation régionale du secteur, le renforcement progressif de la notion de « bien-être » animal

Malgré la timidité des différentes instances internationales à établir un régime de responsabilité uniforme mais aussi un niveau partagé de contrôle, une volonté commune de réguler le secteur du transport de *livestock* apparaît.

Les travaux de l'OIE, aujourd'hui reconnus de tous et inspirant nombre de législations, ont permis la diffusion de notions encadrant aujourd'hui le transport d'animaux vivants. L'exemple le plus criant est la diffusion de la notion de bien-être animal qui, bien que déjà présente depuis longtemps au sein de textes européens, n'avait pas la portée que nous lui accordons aujourd'hui.

La communauté européenne, depuis sa création en 1957, a toujours porté une grande attention à la protection des animaux en cours de transport. En effet, elle a très vite appréhendé les enjeux du secteur en proposant des dispositions réglementaires dès 1961. La recommandation 287 relative aux transports internationaux d'animaux, vient dès lors considérer en préambule que « *le traitement humain des animaux constitue l'une des caractéristiques de la civilisation occidentale, mais que, même dans les Etats membres du Conseil de l'Europe, les normes nécessaires ne sont pas toujours observées* ». Au travers de cette observation en date de 1961, il apparaît une réelle volonté de réglementer le secteur afin « *de protéger les animaux transportés contre toute souffrance inutile.* »

De ce désir découle la mise en œuvre d'une production normative fertile. Cette recommandation de 1961 vient dans les faits demander aux parties de l'Union Européenne naissante de mettre en place une législation permettant d'empêcher le transport d'animaux vivants réalisé dans des « *conditions susceptibles d'être cruelles ou de causer inutilement de la souffrance*⁴⁵ ». Au vu de l'évolution de la

⁴⁵ Article 1^{er} de la recommandation 287 adopté par l'Assemblée le 22 septembre 1961.

réglementation européenne, il n'est pas absurde de penser que ce texte représente la première pierre à l'édifice réglementaire qui allait se former par la suite.

Elle a d'ailleurs abouti à la création d'une Convention en 1968 posant les bases réglementaires des textes actuels. Cette « *Convention européenne sur la protection des animaux en transport international* » apporte un regard plus global en la matière. Elle est l'un des premiers textes de cette envergure à avoir eu la volonté de mettre en place un système permettant d'assurer « le bien-être animal » (Section I). En effet, ce texte promeut la diffusion de ce concept qui, depuis le traité d'Amsterdam en 2007, s'est vu annexé au traité instituant le Communauté européenne (Section II).

Depuis, l'Union européenne a mis en œuvre une véritable politique en matière de transport d'animaux vivants. Elle a intégré la notion de bien-être animal en l'imposant dans sa logique réglementaire. Cette dernière transparait notamment au travers des différents règlements produits par les instances de l'Union en matière de transport d'animaux vivants. Le dernier en date a rapidement su prendre sa place ; il permet de remettre à plat les dispositions déjà existantes tout en renforçant les mesures de surveillance, d'autorisation et de contrôle. Ce règlement vient dès lors centraliser les dispositions d'anciennes directives en y ajoutant des normes supplémentaires. Le règlement numéro 1/2005 du Conseil du 22 décembre 2004 apparait aujourd'hui comme la référence dans la régulation du transport d'animaux vivants sur – au départ ou à l'arrivé du territoire européen (Section III).

Section I. Convention européenne sur la protection des animaux en transport international de 1968 révisée en 2003

Cette Convention européenne, en désirant promouvoir la diffusion du concept de « bien-être animal », marque la volonté de protéger les animaux en considération de leur sensibilité. Elle est ratifiée par la France dès le 01 juillet 1974 et porte une attention particulière à la conception des véhicules, aux contrôles vétérinaires ou encore au traitement des animaux.

Depuis 1968, ce texte a connu beaucoup de modifications. La Convention s'est étoffée en devenant de plus en plus précise via l'édition de protocoles techniques concrètement repris par le règlement 1/2005.

La Convention de 1968, en sa version de 2003, se compose alors de quarante et un articles et aborde les grands sujets du transport international d'animaux vivants. Elle s'applique uniquement entre les états signataires membres du Conseil de l'Europe mais joue, comme rappelé précédemment, un vrai rôle dans les productions normatives postérieures.

Cette volonté de replacer l'animal dans le respect qui lui est dû prend un virage particulier lors de l'incorporation du protocole numéro 33 au traité instituant la Communauté Européenne. (Section II)

Section II. La volonté d'assurer le bien-être animal rappelée dans la lettre des textes fondateurs du marché unique

La volonté de se regrouper au sein d'un espace économique unique pacifié s'exprime initialement par l'institution du traité de Rome de 1957. Ce traité fondateur, modifié une première fois en 1992 par le traité de Maastricht, a pour objectif de mettre en œuvre des politiques et actions communes dans le but de créer un espace économique attractif et compétitif d'un point de vue économique mais également social. Il édicte ainsi des principes généraux visant à orienter les réglementations européennes mais aussi nationales postérieures.

La version de 1992 n'est pas restée en l'état bien longtemps. Le traité d'Amsterdam, signé le 2 octobre 1997 complète la lettre du texte en intégrant notamment des protocoles s'intégrant dans une logique générale de mise en œuvre d'un système économique « durable » et humainement responsable.

L'intégration du protocole numéro 33 vient ainsi préciser l'esprit de la communauté européenne en rappelant l'obligation de prendre en compte le bien-être animal dans les travaux de développement de son marché intérieur. Ce protocole énonce en effet que ce sont les Etats qui sont « *désireux d'assurer une plus grande protection et un meilleur respect du bien-être des animaux en tant qu'êtres sensibles* » et dispose que « *la politique communautaire dans les domaines de l'agriculture, des transports, du marché intérieur et de la recherche* » devra pleinement « *prendre en compte des exigences de bien-être des animaux* ». Cette exigence générale qui a pour but d'améliorer l'effectivité de la portée de la notion, ne pose pas un principe général au sens du droit communautaire mais viendra éclairer plus tard les travaux de la Commission notamment dans la réalisation de son règlement 1/2005 (Section III).

Section III. Une volonté de régulation régionale permettant une meilleure mise en œuvre des transports d'animaux vivants par voie maritime

Le règlement 1/2005 du 22 décembre 2004 s'intègre dans un ensemble normatif qui prend essence fin des années 1960 avec la parution de la Convention européenne sur la protection des animaux en transport international. La mise en œuvre de ce texte a par la suite inspiré la réglementation européenne afin de venir affiner sa législation en matière de transport d'animaux vivants. L'amélioration des conditions de transport des animaux est une considération très ancienne de l'Union qui a été l'une des premières à légiférer en la matière.

L'apparition du règlement (CE) 1/2005 apporte ainsi de la visibilité quant à la législation applicable en matière de transport d'animaux vivants. Il vient remplacer les directives successivement mises en œuvre en permettant d'en imposer des nouvelles via sa forme réglementaire. Il représente aujourd'hui la référence en la matière et, contrairement à ses prédécesseurs, ne se contente pas de légiférer en un domaine unique. Il aborde le transport d'animaux vivants dans sa globalité sans toutefois se perdre dans des notions de responsabilité financière qui relèvent de l'économie du contrat.

Il rentre en application le 5 janvier 2007 et poursuit les travaux précédents engagés en allant dans le sens d'une prise en compte de plus en plus fine de la notion de « bien-être animal » et de la sensibilité de l'animal.

Nous avons déjà abordé certaines notions générales et particulières (applicables au transport routier) de ce règlement au sein de la première partie du présent mémoire⁴⁶. Il conviendra ici de venir rappeler les obligations générales du secteur avant de préciser les dispositions de ce règlement spécifiquement applicables au transport d'animaux vivants par voie maritime.

⁴⁶ Section II du Chapitre premier du présent Mémoire

Le considérant numéro 23 du règlement (CE) 1/2005 vient d'une manière introductive préciser certains points nécessaires à rappeler. Ainsi, il dispose qu'« *un nombre considérable d'animaux sont transportés sur des navires de transport du bétail pour de très longues durées, au départ et à l'intérieur de la Communauté* ». De par cette observation, il vient mettre en évidence l'importante place qu'a le maritime dans le commerce international de *livestock*. Ce considérant rappelle également que « *le transport par mer peut être contrôlé sur le lieu de départ. Il est donc essentiel d'arrêter des mesures et des normes spécifiques pour ce mode de transport* ».

Le règlement (CE) 1/2005 du Conseil du 22 décembre 2004 régit dès lors les transports maritimes intra-union européenne mais également beaucoup plus largement les transports à destination ou au départ d'un port d'un Etat signataire. Son champ d'application apparaît aujourd'hui très large de sorte que le règlement trouve très facilement à s'appliquer. La mise en œuvre de ce dernier se manifeste principalement par l'accroissement des contrôles et des normes dans une logique générale de respect de la condition animale.

Il est néanmoins possible d'identifier un vide juridique en ce qui concerne la formation des marins qui, contrairement aux transporteurs routiers étant soumis à l'obtention du CAPTAV, n'ont aucune obligation de formation particulière. Dans la logique du texte, toutes les personnes amenées à manipuler des animaux doivent être en possession du CAPTAV. Néanmoins, les différentes formulations précisent bien à chaque fois qu'il s'agit d'une obligation propre au « transporteur routier » effectuant des trajets de plus de soixante-cinq kilomètres (I).

Malgré cette lacune dans l'encadrement du personnel navigant, la volonté d'accorder aux animaux une traversée la moins stressante possible reste un objectif général du règlement. Ainsi, les navires se voient soumis à un système d'agrément particulier faisant intervenir la majeure partie du temps les autorités vétérinaires du port.

Ainsi, le navire se doit d'avoir une agrémentation spéciale s'il veut pouvoir pratiquer certaines lignes maritimes au départ ou à destination d'un pays de l'Union Européenne (II). Au-delà de ces considérations propres aux navires et au secteur maritime, il est

nécessaire de rappeler certains principes précédemment énoncés, relatifs au traitement des animaux.

Dès lors, peu importe le moyen de transport utilisé, il existe un principe général visant au respect des animaux durant le transport. Il est ainsi totalement interdit d'infliger de « la souffrance inutile » aux animaux. Cette notion, très présente dans les textes et notamment le règlement (CE) 1/2005, laisse supposer qu'il existe une souffrance utile. Néanmoins, elle renvoie à une obligation de comportement positif comme énoncé au sein de l'article trois du texte européen. La mise en œuvre du règlement (CE) 1/2005, a permis de réhausser le niveau normatif de façon diffuse. Reprenant pour beaucoup des dispositions antérieures, ce règlement semble, parallèlement à la prise de conscience de l'opinion publique, aujourd'hui avoir plus d'écho que ses prédécesseurs.

I. La surprenante absence de régulation quant à la formation du bord

Les animaux vivants, notamment les espèces bovines, caprines, ovines ou porcines, ne peuvent être considérés comme des marchandises lambda. Leur manipulation ainsi que leur stockage nécessitent un ensemble de règles très strictes qui, si elles ne sont pas respectées, peuvent aboutir au décès de l'animal. Cette observation devrait aboutir à une mise en parallèle du système CAPTAV appliqué aux transporteurs routiers et du système imposé aux marins. Ce n'est pas le cas. Le règlement (CE) 1/2005 ne prévoit rien concernant une quelconque formation du personnel navigant en ce qui concerne la manipulation des animaux vivants en cours de transport. Cette carence du texte, qui dénote avec l'esprit du règlement, peut timidement se justifier par le fait que l'imposition du CAPTAV aux marins exerçant une activité de transporteur maritime entraînerait une augmentation des coûts du transport.

Une autre différence qui, en l'espèce, ne peut pas être qualifiée de carence, apparaît entre le régime routier et maritime. Ainsi, contrairement au transport par route d'animaux vivants, le régime de responsabilités est simplifié ; à partir du moment où

le navire parcourt plus de dix milles marins, il se voit soumis à toutes les obligations de conformités issues du règlement (II).

II. La nécessaire agrémentation du navire par l'autorité compétente du pays

L'article sept du règlement définit une distinction entre l'agrémentation des véhicules de transport routier et celle des transports maritimes. Il consacre dès lors son paragraphe deux spécialement aux navires et sort ainsi des recommandations générales des premiers articles du règlement. Celui-ci impose sans détour l'obligation, pour le navire et afin de transporter des « équidés domestiques » et des « animaux domestiques des espèces bovines, ovines, caprines ou porcines par voie maritime », d'avoir été inspecté et d'être en possession d'un agrément. Pour ce faire, l'article dix-neuf du règlement intitulé « Certificat d'agrément des navires de transport du bétail » prévoit la procédure d'agrémentation qui sera complétée par les dispositions nationales, notamment en ce qui a trait à l'identification de l'autorité compétente en charge de la délivrance de ladite agrémentation.

Ainsi, afin d'obtenir l'autorisation d'exercer cette activité de transporteur maritime d'animaux vivants, ce dernier se doit d'en faire la demande auprès de « *l'autorité compétente ou l'organisme désigné par l'État membre*⁴⁷ ». Pour ce faire, trois conditions cumulatives sont exigées ; la première, est que le navire est « *exploité à partir de l'Etat membre où la demande est formulée* ». Ainsi, il est possible pour un demandeur provenant d'un pays tiers à l'UE de faire la demande auprès d'un Etat membre seulement s'il est fiscalement représenté dans ce dernier. Comme l'indique la seconde condition, une seule demande pourra être faite par navire. Enfin, la dernière condition soumet logiquement l'obtention de l'agrémentation à « une inspection » de l'autorité compétente conformément aux dispositions « *de l'annexe I, chapitre IV, Section 1 applicable à la construction et à l'équipement des navires de transport du*

⁴⁷ Article 19 du règlement 1/2005 du Conseil du 22 décembre 2004 ; Paragraphe 1.

bétail ». Une note de service provenant du ministère de l'agriculture en date du 6 mars 2012 précise les modalités de délivrance des agrémentations⁴⁸ .

En France, il faut se référer à l'article R214-51 du code rural et de la pêche maritime afin de connaître l'autorité en charge de l'agrémentation. Ce dernier dispose en son alinéa trois que « *pour tout transporteur établi dans un pays tiers effectuant des transports sur le territoire de l'Union européenne et ayant choisi d'être agréé par les autorités françaises, l'agrément est attribué par le préfet du département d'un point d'entrée ou de sortie du territoire national ou, le cas échéant, par les services vétérinaires du département dans lequel des animaux importés ou exportés doivent être respectivement déchargés ou chargés* ».

Ainsi, dans la pratique, c'est la DD(CS)PP⁴⁹ qui est compétente. Elle se compose d'un ensemble de vétérinaires officiels au sens du règlement (CE) 1/2005 afin de mettre en œuvre ce contrôle. En l'espèce, la demande d'agrément découle de l'armateur qui donne mandat à l'agent maritime afin que ce dernier remplisse les formalités administratives. Ainsi, l'agent maritime demande l'agrémentation auprès de la DD(CS)PP qui réalise son inspection à quai. Pour se faire, « *le demandeur devra prévoir une immobilisation du navire pendant un délai minimum de quarante-huit heures en semaine*⁵⁰ ». Une fois l'inspection réalisée sur le fondement de l'annexe I du règlement, le vétérinaire en chef délivre ou non l'agrémentation pour une durée de cinq ans.

Les services vétérinaires ont véritablement pris une place névralgique dans le processus d'exportation des animaux vivants. Ils interviennent donc une fois pour l'agrémentation du navire mais également au moment des chargements et déchargements, dès lors que le navire a son agrémentation. En effet, la présence vétérinaire est également nécessaire avant le chargement afin de mettre en œuvre une

⁴⁸ NOTE DE SERVICE - DGAL/SDSPA/N2012-8051 - 06 mars 2012

⁴⁹ Direction Départementale de la Cohésion Sociale et de la Protection des Population

⁵⁰ NOTE DE SERVICE DGAL/SDSPA/N2012-8051 - III. Modalités de demande d'agrément d'un navire de transport du bétail au départ d'un port de l'Union européenne pour des distances supérieures à dix milles marins

inspection à vide du navire (qui ressemble beaucoup à l'inspection de l'expert) visant à détecter certains désordres incompatibles avec l'idée d'une expédition maritime sûre pour l'équipage mais également pour la marchandise. Cette inspection est finalement complétée par un contrôle après le chargement qui intervient afin de constater l'arrimage des animaux ainsi que la fourniture en eau – nourriture – ventilation.

En cas d'inspection négative, que ce soit pour l'agrément ou au moment des opérations de chargement/déchargement, le vétérinaire a le pouvoir de mettre en demeure le navire et de prendre les mesures adéquates afin de surmonter le désordre constaté. Cette mise en demeure peut également amener à une saisie conservatoire du navire qui empêche ce dernier de reprendre la mer avant d'avoir résolu les désordres observés.

Il nous est arrivé d'intervenir sur un navire qui a fait l'objet d'une mise en demeure de la part des services vétérinaires français. Ils avaient empêché le chargement du navire après avoir constaté des désordres au niveau des cales du navire. Dans un premier temps, les services vétérinaires qui étaient intervenus ont ordonné de réparer les désordres observés dans les trente jours mais, au vu de l'importance de ceux-ci, cette mise en demeure s'est transformée en saisie conservatoire. Dès lors, le bord a pris ses dispositions afin qu'en deux jours, tout le pont soit remis en état.

Il apparaît ainsi que le règlement précédemment énoncé joue un véritable rôle dans le contrôle et l'appréciation de la navigabilité du navire. Il a permis de maintenir ce mouvement de normalisation de la notion de « bien-être » animal. Cette volonté de la placer au centre de la législation du secteur a été rappelée au sein de l'article 13 du traité de Lisbonne régissant actuellement le fonctionnement de l'Union européenne (Section IV).

Section IV. L'article 13 du Traité de Lisbonne

Le traité de Lisbonne, rentré en application le 1^{er} décembre 2009 a pour but d'actualiser les dispositions déjà en vigueur au travers des anciens traités fondateurs. Appelé « traité modificatif » il rappelle les grands principes européens en édictant de nouvelles mesures qui modifient notamment le traité de Rome de 1957. Il précise ainsi les orientations de la politique européenne et rappelle au sein de son article treize des dispositions mises en place d'une manière effective par le règlement 1/2005.

Ainsi, ce dernier dispose que « *Lorsqu'ils formulent et mettent en œuvre la politique de l'Union dans les domaines de l'agriculture, de la pêche, des transports, du marché intérieur, de la recherche et développement technologique et de l'espace, l'Union et les États membres tiennent pleinement compte des exigences du bien-être des animaux en tant qu'êtres sensibles, tout en respectant les dispositions législatives ou administratives et les usages des États membres en matière notamment de rites religieux, de traditions culturelles et de patrimoines régionaux.* » Le protocole numéro 33 trouve ainsi une véritable place au sein d'un article permettant de rappeler la nécessaire prise en compte systématique de la notion de bien-être animal.

Ces dispositions édictées à un niveau européen, ont logiquement pour objectif de réguler les législations nationales dans un sens commun. Il apparaît ainsi depuis quelques années une véritable volonté de la part de certains pays membres d'imposer un contrôle accru du transport d'animaux vivants qui, malgré cet ensemble législatif conséquent, semble parfois encore souffrir d'une très mauvaise réputation (Chapitre III).

Chapitre III. La volonté d'imposer, en droit interne, un contrôle accru du transport d'animaux vivants

La France considère depuis un certain temps l'animal domestiqué comme un être doté de sensibilité. Cette vision du monde animal transparait notamment au travers de l'article L214.1 du code rural et de la pêche maritime qui rappelle que l'animal domestiqué « doit être placé par son propriétaire dans des conditions compatibles avec les impératifs biologiques de son espèce ».

Cette affirmation du statut de l'animal ainsi que l'importante législation internationale, régionale mais également nationale qui s'y rapporte ne semble pas, au sein de l'opinion publique, permettre la mise en œuvre d'un transport d'animaux vivants propre à éviter toute souffrance. Ainsi, de nombreuses associations de protection animale ont commencé à mettre en place de véritables campagnes de communication qui, bien qu'ayant le bénéfice de s'interroger sur l'efficacité des mesures jusqu'alors développées, jouent parfois sur la sensibilité de l'opinion publique pour dénoncer des faits épisodiques.

Cette communication très active, passant principalement par le biais des réseaux sociaux, a eu une répercussion au niveau de la politique nationale. En effet, on remarque un mouvement de réaction au niveau des instances de l'Etat qui, au travers de l'initiative du député Philippe Noguès, proposent un durcissement des dispositions en lien avec le transport maritime d'animaux vivants (Section II). Il apparait néanmoins que la mise en œuvre de mesures nationales plus contraignantes n'est pas toujours possible en raison de considérations plus grandes apparaissant ici dans la liberté de commercer (Section I).

Section I. La possibilité encadrée d'accroître la portée des règles relatives au « bien-être » animal durant le transport

Il est de jurisprudence constante de laisser une certaine zone de manœuvre aux Etats membres dans la mise en œuvre de leur politique publique. En effet, l'Union européenne laisse à ses Etats membres une certaine liberté dans l'adoption de ses règlements. Ces derniers doivent par la suite prendre les mesures d'application nécessaires afin que les dispositions du texte entrent en vigueur. Il est courant de voir inscrit dans les articles préliminaires des textes de l'Union la possibilité pour les Etats membres de prendre toute mesure allant dans le sens d'un durcissement des mesures. Un arrêt de la Cour de justice du 14 octobre 2004⁵¹ rappelle cette liberté en précisant que l'Etat membre désireux d'adapter la législation européenne (règlement) à son régime interne, devra préciser « *l'exercice de la marge d'appréciation conférée par ledit règlement tout en restant dans les limites de ses dispositions* ».

Dans les faits, le règlement (CE) 1/2005 du Conseil du 22 décembre 2004 « *ne fait pas obstacle à d'éventuelles mesures nationales plus contraignantes visant à améliorer le bien-être des animaux au cours des transports* ». Cette affirmation qui apparaît au paragraphe 3 du premier article du règlement (CE) 1/2005 est cependant à nuancer. En effet, il reste que le poids politique de certains groupements professionnels, cumulé à l'interprétation qui est faite de la notion de « bien-être », pousse parfois cette dernière à s'incliner.

Dans un arrêt en date du 8 mai 2008⁵², la Cour de justice de l'union Européenne encadre la liberté des Etats à mettre en œuvre une politique plus contraignante que celle prévue par les textes. En l'espèce, il était question de savoir si les Etats membres pouvaient, au regard de la directive 91/628/CEE du 19 novembre 1991 *relative à la protection des animaux en cours de transport et modifiant les directives 90/425/CEE et 91/496/CEE*, imposer des mesures nationales allant au-delà du texte original. Dans

⁵¹ Arrêt du 14 octobre 2004, *Commission/Pays-Bas*, C-113/02, Rec. p. I-9707, point 16 et jurisprudence citée

⁵² *Danske Svineproducenter c. le Justitsministeriet*, N°C-491/06

les faits, la Cour a décidé de répondre par la négative au regard des dispositions avancées. En effet, il était question de la hauteur minimale des compartiments, la hauteur minimale d'inspection et de la densité maximale de chargement pour le transport routier de porcins. Un recours préjudiciel est alors intervenu afin de connaître la portée de la directive danoise. Ce dernier a abouti à la décision que « *les difficultés techniques que pouvait entraîner une telle réglementation favorable aux animaux étaient de nature à empêcher la réalisation des objectifs d'élimination des entraves techniques aux échanges d'animaux vivants et à restreindre la libre circulation des marchandises* ». La logique économique du marché est alors privilégiée vis-à-vis de la notion de « bien-être ».

Ainsi, pour être valablement admise au regard des exigences internationales qu'elle met en place, la disposition nationale se doit de s'inscrire dans le champ d'appréciation accordée à chaque Etat membre pour mettre en œuvre la mesure en droit interne. La mesure nationale n'est que l'application matérielle des mesures européennes. Ainsi, il est nécessaire qu'elle réponde aux objectifs du règlement pour pouvoir entrer en vigueur. Les Etats ne pourront par exemple, pas imposer des mesures chiffrées (côtes de construction, nombre de mètres carrés disponible à la baisse ...) qui contredisent des normes établies par le règlement.

Cette limitation dans la capacité des Etats membres à mettre en œuvre de manière effective le règlement ne signifie pas nécessairement que toute mesure nationale sera proscrite. Cette possibilité de légiférer au-delà du texte original apparaît en France par le biais du projet de loi du député Philippe Noguès (Section II).

Section II. Le projet de loi du député Philippe Noguès : Un désir de rejoindre les meilleurs élèves en matière de transport d'animaux vivants (All/ Holl)

Le député Philippe Noguès, accompagné de trente-deux autres députés, a déposé le 18 janvier 2017 une proposition de loi visant à rejoindre l'Allemagne, les Pays-Bas ou encore la Belgique sur le banc des meilleurs élèves en matière de transport de *livestock*. Cette proposition de loi vise principalement le transport routier d'animaux vivants qui, selon le principal intéressé, met « *sur la route, au mépris du danger et de toute règle écologique, des centaines de camions surchargés* ». Il désire ainsi faire passer trois articles permettant de limiter le temps de transport mais également d'apporter un regard plus attentif aux animaux. En matière maritime, ce dernier propose en son article premier d'imposer la présence d'un responsable de protection animale sur les navires bétailières pour les voyages de plus de huit heures au départ d'un port français.

Ce projet montre une réelle volonté de faire respecter les dispositions déjà en vigueur en prévoyant d'étendre le délit de mauvais traitement à l'ensemble des acteurs du transport d'animaux vivants. On a cependant l'impression qu'elle intervient en réaction aux différentes communications associatives choc, sans réellement se concentrer sur ce qui est déjà mis en place et qui trouve de plus en plus d'effectivité.

Il est vrai que le respect de l'intégralité des normes en vigueur a encore une marge importante de progression. Il est toutefois important de ne pas stigmatiser tout un secteur d'activité au regard de quelques praticiens peu scrupuleux. En effet, la sur-communication qu'il existe autour de certains cas particuliers laisse penser que l'intégralité du marché est corrompu par des pratiques atteignant directement le bien-être animal alors que cela ne saurait être l'usage.

Il est important de rappeler, qu'au-delà de ce constat de surface l'UE et notamment la France sont des territoires historiquement agricoles et éleveurs qui comptent sur les exportations pour faire vivre ces secteurs. La France avait d'ailleurs mis en place un système de restitution douanière à l'exportation qui a permis de structurer des courants commerciaux durables. A elle seule, la France a exporté plus d'un million de bovins

adultes en 2017 et se doit d'appliquer concrètement les dispositions du règlement 1/2005, afin d'organiser au mieux toutes les exportations que cela implique.

Dès lors, il ne faut pas oublier que les autorités sanitaires françaises ainsi que le professionnalisme des transporteurs permettent de jouer très positivement dans la balance. Les contrôles quant à la formation du personnel, l'état des animaux ainsi que de l'état des véhicules permettent de rehausser les normes et d'encourager leur application. La mise en œuvre de sanctions administratives en cas de manquement ainsi que le regard attentif des agents de douane et des services vétérinaires permettent réellement d'accroître le respect des normes dans le milieu.

Au travers de l'activité normative qui gravite autour de l'organisation des transports d'animaux vivants, il apparait une réelle volonté de réorganiser un secteur victime de sa pratique.

La multiplication des scandales sanitaires ces dernières années a fait prendre conscience aux autorités étatiques de l'urgence de prendre des mesures afin de faire respecter les normes existantes. En effet, le règlement (CE) 1/2005 est rentré en vigueur en 2007 mais ne trouve d'effectivité que depuis quelques mois/années à la vue des scandales qui ont touché le secteur, notamment en Australie.

La régulation régionale, d'inspiration supranationale, est ainsi venue s'imposer dans l'encadrement sanitaire des transports d'animaux vivants en maintenant néanmoins une très grande place à la liberté contractuelle. Cette dernière continue de régir l'aspect économique de l'opération mais aussi dans de nombreux cas le régime de responsabilité découlant de la mise en œuvre du contrat de transport.

Cette liberté, laissée à la charge des parties, a permis d'introduire la place à d'autres notions permettant de sécuriser le transport. Le régime de responsabilité allégé dont bénéficient les transporteurs maritimes entraîne effectivement de la part des ayants droits à la marchandise un réel besoin « d'intermédiation » des risques. L'assurance semble dès lors toute désignée afin de venir répondre à son objet intrinsèque qui est de couvrir un risque dont la survenance est soumise à l'existence d'un aléa dans une opération économique (Partie II) ;

PARTIE II. L'EXPERTISE MARITIME ET LE TRANSPORT D'ANIMAUX VIVANTS ; UN DUO COMPLEMENTAIRE QUI N'EXISTERAIT PAS SANS L'ASSURANCE

Le consensus international existant autour du régime de responsabilité du transporteur d'animaux vivants et aboutissant plus ou moins systématiquement à son irresponsabilité ne permet pas une juste indemnisation de l'ayant droit en cas d'avarie durant le transport. En effet, les situations donnant droit à une indemnisation totale de la marchandise à raison d'un comportement fautif du transporteur sont assez rares pour souligner la nécessité d'assurer la marchandise de manière parallèle. Cette nécessité d'assurance permet de venir sécuriser l'opération, même en cas de pertes consécutives au transport d'animaux vivants par voie maritime.

Ainsi, plusieurs acteurs interviennent dans le but de permettre une traversée sécurisée pour les bêtes, mais également pour l'ayant droit à la marchandise : L'assurance (Titre I) et l'expertise avant chargement (Titre II).

TITRE I. L'ASSURANCE *LIVESTOCK* : UNE ASSURANCE DE NICHE ESSENTIELLE AU BON FONCTIONNEMENT DU MARCHE

Il apparaît aux vues des spécificités du transport d'animaux vivants pas voie maritime un régime assurantiel qui a dû s'adapter à la réalité du milieu. En effet, il est très vite apparu une contradiction entre les polices d'assurance généralistes et les particularités liées à la fragilité de la marchandise acheminée. Les carences de ces premières ont dès lors été comblées par l'édiction d'avenants particulièrement intéressants (Chapitre II).

Les ayants droit à la marchandise ont très vite su apprécier les risques intrinsèquement liés au transport de leurs animaux et on choisit la solution de l'assurance afin de sécuriser leur transport (Chapitre I).

Chapitre I. La nécessaire protection de la marchandise par l'ayant droit de cette dernière

Le marché de l'assurance *livestock* notamment celui portant sur le transport de celui-ci apparaît aujourd'hui encadré par un nombre limité d'acteur. Ce marché, abordé initialement par un grand nombre de compagnies d'assurances s'est au fur et à mesure grandement spécialisé de par sa spécificité. Ainsi, bien qu'ayant une place cruciale dans la réalisation effective du transport (Section I), il apparaît que ce secteur est pour tous les acteurs y participant synonymes de risques et d'imprévus (Section II).

Section I : La place cruciale de l'assurance dans l'organisation du marché du *livestock*

« Si cela m'était possible, j'écrirais le mot « ASSURANCE » dans chaque foyer et sur le front de chaque homme, tant je suis convaincu que l'assurance peut, à un prix modéré, libérer les familles de catastrophes irréparables. » Tel est le constat général dressé par Winston Churchill et qui trouvera pleinement sa place dans le secteur du transport maritime d'animaux vivants. En effet, il serait nécessaire que l'ensemble des opérateurs en liens avec le transport concerné ait recours à l'assurance afin de les libérer « de catastrophes irréparables ».

Il est alors apparu certains secteurs dans lesquels l'assurance est devenue obligatoire, néanmoins le transport d'animaux vivants ne fait pas partie de cet ensemble. En effet, l'ayant droit à la marchandise a le choix de recourir ou non à l'assurance, afin de s'assurer d'un trajet viable économiquement. Ainsi, il est de son devoir personnel de prendre conscience qu'il ne sera pas protégé par les Conventions internationales⁵³ en cas de survenance d'une avarie sur la marchandise. Il nous a ainsi été possible d'observer de nombreux transports maritimes au départ de SETE qui ne faisaient pas l'objet d'assurance faculté.

L'exportation des animaux ayant par nature un aspect international, l'ayant droit à la marchandise ne pourra pas se réfugier derrière un droit national afin d'obtenir réparation de son préjudice. Ceci-étant dit, même si c'est le droit français qui finit par être applicable au contrat via la mise en œuvre d'une règle de conflit, ce dernier renverra naturellement à la liberté des parties comme prévu dans la loi de 1966. Il sera encore une fois de l'initiative de l'ayant droit d'anticiper le dommage en intégrant dans le contrat des clauses d'indemnisations moyennant un cout du transport plus élevé.

Le transport maritime d'animaux vivants confirme être un transport intrinsèquement risqué qui, aujourd'hui, compte sur l'assurance pour le maintenir à flot (Section II).

⁵³ Convention maritimes internationales développées Partie I -Titre II

Section II. Le transport maritime d'animaux vivants : un transport intrinsèquement risqué sponsorisé par le système assurantiel

Comme précisé précédemment, la diligence de l'expéditeur est de mise afin que ce dernier prenne conscience qu'il ne sera pas protégé par les conventions régissant le transport maritime international. C'est parce qu'il existe ce régime de responsabilité du transporteur d'animaux vivants par voie maritime que le rôle de l'assurance est si important et que les primes sont si élevées. En effet, l'assurance vient s'engager financièrement sans possibilité de recours. Elle assumera ainsi presque systématiquement la charge finale du préjudice.

La multiplication des contrôles au départ ainsi que la mise en œuvre effective du règlement (CE) n° 1/2005 permet aujourd'hui de venir limiter les cas de réalisation des polices néanmoins, nul n'est à l'abri d'un évènement majeur du par exemple à un dysfonctionnement du système de ventilation du navire ou simplement à la survenance d'un évènement de mer.

Après entretien téléphonique avec Madame DUPUY, gestionnaire de sinistre dans la société de courtage SIACI SAINT HONORE, il m'est possible d'avancer quelques chiffres permettant d'illustrer cette sécurisation croissante de ce marché. Ainsi, en 2017, sur cent-trente voyages assurés seulement huit sinistres ont été déclarés. Sur ces huit sinistres, soixante-dix pourcents étaient dus à des avortements et trente pourcents à des cas de décès. Ces chiffres peuvent laisser penser que le transport d'animaux est finalement relativement sûr, néanmoins, comme énoncé précédemment la survenance d'un seul évènement peut entraîner de très lourdes conséquences financières. Pour preuve, avec seulement huit sinistres déclarés, 38.000 euros d'indemnisation ont été versés au titre de la réalisation des risques couverts par les polices d'assurance pour un montant de prime récoltée de 46.000 euros. Il ne faut pas faire de parallèle trop hâtif entre le faible nombre de sinistre enregistré et une hypothétique situation de rente pour la compagnie d'assurance.

Afin de répondre aux attentes des ayants droit à la marchandise, les assurances ont dûes s'adapter afin de créer des polices spéciales répondants aux besoins du secteur (Chapitre II).

Chapitre II : La diversité des contrats d'assurance

Le milieu de l'assurance fait l'objet d'une très forte productivité normative en ce qui concerne la création de polices. Il s'est posé la question de l'opportunité de créer une police type couvrant les risques *livestock* dans leur intégralité, sans toutefois aboutir à un résultat satisfaisant. On observe une couverture des risques via l'introduction d'avenants particuliers venant adapter les polices type générale au secteur du transport d'animaux vivants par voie maritime au cas par cas. Les très grands risques existants dans ce type de transport impliquent un recours quasi systématique à une police « tous risques » en dépit d'une police « FAP Sauf... » (Section I). Il se révèle ainsi une appréciation *in concreto* des différentes situations en présence.

Omniprésent au sein du milieu maritime, il sera également évoqué la place des *P&I clubs*⁵⁴ dans la couverture des risques liés à la responsabilité civile de l'affréteur ou de l'armateur (Section II).

Section I : le choix naturel de l'assurance « tous risques »

Il apparaît dans le monde de l'assurance deux modèles principaux de couverture : L'assurance dite « FAP Sauf... » et l'assurance dite « Tous risques ».

Le premier modèle énoncé prévoit une couverture limitée aux seuls événements nommément et limitativement énumérés au sein de la police. D'une manière générale, cette forme de couverture vient envisager les risques majeurs liés à l'exploitation d'un navire sans toutefois envisager les risques particuliers. Ainsi, le recours à ce type de contrat semble inutile afin de venir couvrir les risques liés au transport de *livestock*.

⁵⁴ Un *P&I club* pour *Protection and Indemnity* est une association à but non lucrative regroupant des armateurs qui couvrent mutuellement leurs risques de responsabilité civile.

Le recours à la deuxième option est ainsi tout désigné. Beaucoup plus complète que sa principale concurrente, cette garantie « tous risques » propose une couverture de l'intégralité des causes de dommages, sauf celles matériellement exclues. Moyennant le versement d'une prime plus importante, ce modèle est celui choisi par les ayants droits à la marchandise afin de venir sécuriser leur opération. Le modèle type ne renvoyant pas aux spécificités du secteur, les compagnies d'assurances ont mises en œuvre des nombreux avenants permettant une couverture précise et adaptée.

Ainsi, étant donné que ce modèle type exclu initialement le transport d'animaux vivants de ces conditions générales, la couverture des risques y afférant doit intervenir par le biais d'une demande spéciale de l'assuré qui se matérialisera par le rachat de la clause exclusive. En effet, il apparaît dans les modèles de polices et de clauses proposées par la fédération française de l'assurance, un modèle de *police française d'assurance maritime sur faculté (marchandise) Garantie « TOUS RISQUES »* excluant en sa clause quarante-neuf la couverture des animaux vivants. Cette clause, insérée dans la partie « *FACULTES NON COUVERTES* », doit ainsi faire l'objet d'un rachat afin d'être intégrée à la police souscrite. Néanmoins, l'aspect généraliste de cette dernière, prévoyant notamment une couverture du chargement des animaux jusqu'à leur déchargement au port de destination, ne correspond pas aux besoins des opérateurs qui se veulent être couverts de porte à porte. Ainsi, même cette clause devra faire l'objet d'adaptations dans sa rédaction afin de permettre cette couverture de bout en bout du transport.

En effet, la majorité des contrats de vente prévoient un contrat de vente « rendu à destination finale ». Cela signifie que le destinataire de la marchandise sera tenu d'acheter uniquement les animaux bel et bien livrés. Ainsi, si aucune adaptation n'est réalisée quant à la mise en œuvre de la clause quarante-neuf et qu'un événement se produit durant le post-acheminement, la charge finale du préjudice sera assumée par l'expéditeur dans sa totalité. Cette nécessité d'adapter consciencieusement et précisément les clauses figurantes dans le contrat d'assurance met en lumière la particularité de l'assurance *livestock*. Il sera ainsi possible, par le biais des avenants de venir adapter la police d'assurance en élargissant ou restreignant sa portée et son champ d'application.

Le contrat d'assurance final se composera dès lors d'une première partie « Garanties automatiques », d'une seconde partie « garanties optionnelles » (qui devront faire l'objet d'avenants afin de se voir couverts) et enfin, d'une troisième partie « Dispositions communes à toutes les garanties ».

La première, sous l'intitulé « Garanties automatiques » vient préciser le ou les contrats types auxquels il faudra se référer en fonction du mode de transport durant lequel intervient l'avarie. Ainsi, il est fait un renvoi aux polices types édictées par la fédération française de l'assurance et venant poser les conditions générales de la couverture. Il sera par exemple fait un renvoi à la « Police Française d'Assurance Maritime sur Facultés « TOUS RISQUES » (imprimé du 1^{er} juillet 2009) » ou encore, de manière cumulative à la « Police Française d'assurance des Marchandises transportées par voie terrestre, imprimé du 1^{er} juillet 2009 ». L'une ou l'autre trouvera à s'appliquer en fonction du moment de la survenance du préjudice.

Il est par ailleurs intégré à cette première partie toute une série de points que l'on peut directement mettre en parallèle avec les contrôles effectués durant l'expertise du navire avant chargement. Ces points, qui feront l'objet d'un développement plus approfondi dans la dernière partie de ce mémoire, transparaissent dans un premier temps au travers du contrôle réglementaire que l'assurance met en place. Cette dernière vérifie les certificats vétérinaires attestant du bon état des animaux mais également l'intégralité des documents permettant à un navire bétailier de convoier des animaux⁵⁵ en application du règlement (CE) 1/2005 du Conseil du 22 décembre 2004.

Il est aussi fait référence à ce règlement au travers du rappel de l'obligation de soins envers les animaux qui s'exprime notamment par l'apport continu d'eau et d'alimentation. Cette vérification de la part des assurances permet encore une fois d'illustrer le travail de l'expert maritime. Ce dernier va en effet fournir à ses mandants,

⁵⁵ Certificat de classification – *Port State Control* – agrémentations du navire

en se basant sur des constatations matérielles, toutes les informations nécessaires au sein de son rapport⁵⁶.

Il est enfin abordé les cas d'exclusions de garantie qui apparaissent de manière exhaustive au sein du contrat. Seules ces hypothèses de survenance du sinistre ainsi que celles présentes dans la police générale feront obstacles à la réalisation de la police. Il est dès lors possible d'identifier systématiquement une clause prévoyant une exclusion de garantie en cas de « *différence constatée entre le poids de l'animal au chargement et le poids de l'animal au déchargement* » qui est une conséquence normale du transport.

La seconde partie du contrat d'assurance se compose toujours des « garanties optionnelles ». Ce sont ces dernières qui devront faire l'objet d'un avenant d'une surprime afin d'être intégrées aux garanties automatiques. Il est ainsi possible d'identifier une garantie permettant d'étendre la police aux séjours en quarantaine. Il arrive assez régulièrement avec les pays du bassin méditerranéen d'avoir une période de quarantaine à l'arrivée afin de vérifier l'absence de maladie au sein des animaux. Dès lors, si un événement survient durant cette période, l'assuré sera couvert s'il a au préalable souscrit à cette garantie.

Il apparaît que chaque contrat est réalisé *intuitu personae* pour un voyage précis chargé d'une espèce bien particulière ainsi, les clauses y qui y figure varient en fonction de l'assuré. Il est néanmoins usuel de voir, dans les faits, des polices d'abonnement à reconduction tacite prévoyant des conditions pour une année. Cette méthode permet de gagner du temps pour les opérateurs de transports spécialisés qui seront couverts sous les mêmes conditions durant toute la durée du contrat.

En parallèle de cette assurance faculté portant sur les marchandises, il existe un système de mutuelle permettant une couverture des risques exclus, néanmoins, il

⁵⁶ Notions développées au sein du Partie II - Titre II de ce mémoire abordant Le rôle crucial de l'expertise dans le transport maritime d'animaux vivants

semble que les clubs soient plutôt réticents à s'engager sur ce marché au vue des risques qu'il implique (Section II).

Section I. La couverture P&I au regard du transport d'animaux vivants pas voie maritime

Le transport d'animaux vivants suscite la méfiance de la plupart des *P&I Clubs* de *l'International Group* compte tenu des difficultés et des risques de ce type de transport.

Lorsqu'un navire de transport de bétail est entré auprès d'un P&I Club pour la couverture des risques armateur ou affréteur, la police contient généralement des dispositions spécifiques concernant les responsabilités liées au transport d'animaux vivants pour les exclure.

Indépendamment des termes spécifiques de la police d'assurance en question (*cover note*), la couverture de ce risque par les Clubs ne doit pas être considérée comme automatiquement acquise compte tenu des éléments suivants :

Selon l'article 1(c) de la Convention de Bruxelles de 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement et des Protocoles, les animaux vivants sont exclus du terme « Marchandise ». Par conséquent, le transport d'animaux vivants n'est pas régi par cette convention.

Par ailleurs, les Clubs de *l'international Group* et, d'une manière générale, les autres assureurs (ceux qui offrent des primes fixes tels que Hydor, British Marine, Raets Club ou Charterama) édictent dans leurs Règles que la couverture *cargo liabilities* est exclue pour les responsabilités qui résulteraient de termes dans le contrat de transport qui imposeraient des responsabilités plus importantes que celles résultant

de l'application des Hague ou Hague Visby Rules sauf si lesdits termes sont obligatoirement applicables⁵⁷.

Ainsi, étant donné l'exclusion pure et simple de la notion d'animaux au sein de la définition de « marchandise », la prévision d'une indemnité particulière afin de venir couvrir les risques particuliers propres au transport d'animaux vivants ira forcément dans le sens d'un accroissement des responsabilités initialement prévues au sein de la Convention de la Haye ou de La Haye Visby.

Il appartient donc au transporteur de veiller à ce que des termes de transport spécifique n'imposent pas des responsabilités plus importantes que celles qui résultent de l'application des Hague ou Hague Visby Rules soient conclus pour le transport d'animaux vivants.

Si en revanche le transport est effectué à destination d'un Etat qui applique obligatoirement les Règles de Hambourg (Cameroun, Sénégal, Maroc), le terme « marchandise » comprend les animaux vivants. Par conséquent, en l'absence d'exclusion spécifique dans la police, le transport d'animaux vivants est couvert par les Clubs P&I dès lors que les Règles de Hambourg s'appliquent obligatoirement.

L'assurance faculté vient ainsi sécuriser un type de transport qui apparaît écarté par de nombreux systèmes. En effet, elle prend le relais des conventions internationales mais également dans certains cas des P&I club qui ne viendront pas systématiquement prendre en charge les conséquences financières découlant de la responsabilité civile de l'armateur ou de l'affrèteur. Un autre acteur qui a su prendre une place très importante dans ce processus de couverture est à aborder : l'expert.

L'expertise du navire avant chargement s'intègre dans cette logique générale de l'assurance faculté qui nécessite un état du navire afin d'anticiper un possible recours

⁵⁷ Par exemple Règle 34.1.iii du GARD dispose que « *liabilities, costs and expenses which would not have been incurred by the Member if the cargo had been carried on terms no less favourable to the Member than those laid down in the Hague or Hague-Visby Rules, save where the contract of carriage is on terms less favourable to the Member than those laid down in the Hague or Hague-Visby Rules solely because of the relevant terms of carriage being of mandatory application;* »

et prévoir, le cas échéant, une appréciation plus spécialisée de la police d'assurance (Titre II).

TITRE II. LE ROLE CRUCIAL DE L'EXPERTISE DANS LE TRANSPORT MARITIME D'ANIMAUX VIVANTS

L'expert, agissant sur mandat de la compagnie d'assurance, a pour mission générale de venir contrôler l'état du navire afin de s'assurer que ce dernier soit apte à entreprendre son expédition maritime. Apte vis-à-vis de sa capacité à affronter la mer mais également quant à sa capacité à accueillir la marchandise.

Il apparaît ainsi dans un premier temps une obligation, pour l'expert, de venir s'assurer que le navire soit *seaworthy* c'est-à-dire en état de navigabilité afin de réaliser son expédition maritime. Cette notion de navigabilité⁵⁸ est une notion essentielle pour tous ceux qui établissent un contrat de vente impliquant un contrat de transport avec une phase maritime. Elle renvoie à une série d'obligation et permet d'apprécier la capacité du navire à entreprendre en toute sécurité ce pourquoi il est destiné ; naviguer. La coque, la machine⁵⁹ mais également tous les instruments utiles à la navigation se doivent ainsi de fonctionner correctement au commencement de l'expédition maritime (Chapitre I).

Le contrôle à mettre en œuvre dans le cadre de la mission d'expertise n'a pas pour unique vocation à venir évaluer techniquement la capacité du navire à endurer la mer.

Il apparaît en effet que ce dernier reprend pour partie le processus mis en place par les autorités compétentes du pays (vétérinaires / services de l'Etat) dans le cadre des différentes procédures d'agrémentation. Il est ainsi porté, en parallèle de l'évaluation

⁵⁸ En anglais *Seaworthiness*

⁵⁹ Hull and machinery

de la navigabilité du navire, un regard tout particulier sur la capacité de ce dernier à accueillir sa marchandise (Chapitre II).

Cette notion, qui apparait en droit anglais sous le terme *cargoworthiness*, va de pair avec celle de *seaworthiness*. Ainsi, si l'une ou l'autre de ces obligations fait défaut, les autorités compétentes devront prendre les mesures nécessaires afin que l'armateur et/ou l'affréteur (suivant la nature de l'affrètement) régularise la situation avant le départ du navire. Si les désordres ou manquements observés se révèlent trop graves, une saisie administrative par référé peut intervenir afin d'immobiliser le navire le temps que ces derniers prennent les mesures nécessaires à surmonter les désordres.

Le transport d'animaux vivants par voie maritime s'organise autour d'une flotte de navires spécialisés, équipés afin d'accueillir dans des conditions acceptables les animaux. La très grande majorité de ces navires ne sont pas sortie bétaillère de leur chantier naval, ils ont subi une transformation dans le but de permettre l'accueil de la marchandise. Ce sont pour la plupart d'anciens *general cargo ships* reconvertis en bétaillère via l'ajout de ponts supérieurs et d'équipements adaptés. Il conviendra de venir vérifier le bon fonctionnement de ces équipements au cours de la mission d'expertise.



Transformation d'un general cargo ship en transport de bétail, avec création de pont supérieur.

Il est juste de souligner que les navires faisant escales à Sète afin de charger des animaux vivants sont plutôt en bon état ; la réglementation européenne ainsi que la manière de réaliser les contrôles sur le territoire français a permis d'éviter les grands scandales sanitaires, notamment observés en Océanie.

Chapitre I. Le contrôle de la capacité du navire à entreprendre son expédition maritime : Un contrôle technique et réglementaire

Comme énoncé précédemment, l'appréciation de la capacité du navire à entreprendre son expédition maritime se base sur plusieurs critères complémentaires et indissociables. Ainsi, le contrôle de la navigabilité du navire se divise en deux parties. Sans ordre hiérarchique, il est possible d'identifier d'une part l'aspect technique de la navigabilité (Section I) et d'autre part l'aspect réglementaire de la navigabilité (Section II).

Section I. La mise en œuvre d'un contrôle technique du navire

Le versant technique de l'expertise se matérialise par un contrôle des instruments de la timonerie⁶⁰ (I) ainsi que par une inspection des machines (II).

I. Contrôle de la passerelle⁶¹

Le contrôle de la passerelle s'oriente principalement sur les éléments permettant d'assurer la sécurité de la navigation. Dans cette optique, il est contrôlé le bon fonctionnement des différents radars équipant le navire ainsi que la bonne mise à jour des cartes de navigation. Les systèmes de télécommunication sont également contrôlés. Enfin, il n'est pas rare que l'expert croise le pilote débarquant du navire et qu'il puisse s'entretenir avec lui concernant les qualités manœuvrières du navire inspecté.

^{67 - 60} Définition passerelle – timonerie : La passerelle, ou encore timonerie dans la marine marchande, (parfois appelée à tort "poste de pilotage") est le compartiment d'un navire d'où l'on effectue la navigation sous les ordres de l'officier de quart et d'où le commandant ou un adjoint désigné, dirige les manœuvres d'appareillage, d'accostage, de mouillage, de remorquage ou de ravitaillement à la mer.



La mise à jour des corrections de cartes doit intervenir toutes les semaines afin que le personnel assurant le quart en passerelle (Commandant, Second Capitaine, Lieutenants) soit au fait des possibles obstacles, disfonctionnement /modification /travaux concernant les marques de navigation (balises, feux, phares, etc.) ainsi que de tout autre aléa pouvant être rencontré durant son expédition. Plusieurs méthodes sont utilisées afin de permettre le niveau d'information nécessaire ; le plus souvent, la compagnie maritime fait en sorte d'avoir les mises à jour dans les ports dans lesquels le navire fait escale. L'agent maritime joue alors un rôle important, il se charge d'apporter matériellement le support à bord (*Admiralty Notice to Marine* connu en France sous le nom de Groupe d'Avis aux Navigateurs) soit sous format CD-ROM soit sur clé USB, le recueil hebdomadaire papier devenant désuet.

Il est ensuite nécessaire d'aller contrôler la salle des machines, véritable cœur du navire, permettant sa propulsion mais également la fourniture de tous les besoins du bord et des animaux (eau – ventilation – lumière) (II).

II. Test machine

Les contrôles machines sont réalisés par le chef mécanicien ou le second mécanicien sous l'œil de l'expert qui en fait la demande. Toujours avec un regard porté sur l'aptitude du navire à prendre la mer, il est contrôlé les systèmes d'urgence mais également l'état général des différents éléments utiles à la navigation.

Un contrôle visuel de l'environnement machine permet dans un premier temps d'identifier le niveau de maintenance employé sur le navire ainsi que d'éventuelles fuites ou batardeaux⁶².



Prise de vue d'un moteur de propulsion

Il est par la suite contrôlé les systèmes permettant de faire face à une situation d'urgence. Un envahissement de la salle machine est ainsi simulé afin de tester les alarmes du navire.

Dans l'hypothèse d'une perte des commandes du système de direction du navire depuis la passerelle, un essai de la commande de barre est réalisé en prise manuelle d'urgence. Le safran est alors mobilisé sur tout son secteur bâbord puis de même sur tribord. Ce test permet de s'assurer qu'en cas de dysfonctionnement

⁶² Définition batardeau : Emplâtre ou cloison étanche réalisée le plus souvent en ciment prompt afin de colmater une voie d'eau.

électrique/électronique de la commande de barre depuis la passerelle, le navire puisse être quand même dirigé (bien évidemment sous les ordres du commandant grâce à des systèmes de communication interne).



Système de barre permettant une prise manuelle

Un autre point sensible de la salle des machines réside dans son circuit d’approvisionnement en carburant. Afin de pouvoir réagir rapidement à une éventuelle avarie, un système de vanne automatique⁶³ existe dans le but de couper le circuit d’approvisionnement en carburant de manière instantanée. Un test est alors réalisé en direct depuis la salle des commandes.



*Système de Vannes à fermeture rapide ou
Quick Closing Valve system*

⁶³ *Quick Closing Valve*

La salle des machines est également composée de plusieurs groupes électrogènes qu'il convient de contrôler. Ces équipements, au-delà de fournir l'électricité nécessaire à l'équipage pour vivre à bord et assurer les besoins vitaux techniques du navire dans le cadre de son expédition, trouvent une place toute particulière à bord d'un navire bétaillère. En effet, ils permettent particulièrement de fournir la puissance électrique permettant d'assurer une ventilation efficace des cales où sont entreposés les animaux. Cette composante est très importante dans le transport d'animaux vivants car un dysfonctionnement ou un manque de ventilation pourrait entraîner la perte d'une partie des bêtes du fait de l'augmentation de la température des cales de chargement ainsi qu'une mauvaise évacuation des gaz issus de déjections. Les groupes électrogènes sont contrôlés afin qu'ils puissent se substituer les uns des autres ou/et être placés en « parallèle », c'est-à-dire que plusieurs groupes électrogènes produisent de l'énergie en même temps sur les mêmes réseaux électriques à bord du navire.

La parfaite tenue de la salle des machines n'empêche pas un contrôle administratif afin d'aborder la conformité du navire à naviguer dans sa globalité (Section II)

Section II. La mise en œuvre d'un contrôle administratif du navire

Le contrôle documentaire mis en place permet de s'assurer de la conformité du navire au vu de la réglementation internationale. Cette liasse documentaire est obligatoire pour tous navires commerciaux et se voit en l'espèce enrichie de certificats vétérinaires attestant du respect des normes issues des règlements européens relatifs à la protection des animaux pendant le transport.

Elle permet, de par son contenu, d'identifier le navire ainsi que son respect des normes internationales.

L'identification du navire passe par la production des *Ship's particulars*⁶⁴ reprenant l'intégralité des caractéristiques du navire. Ce document d'une page permet notamment de connaître de nombreuses informations parfois difficiles à obtenir à l'image du nom du propriétaire ou de la société en charge du management. Il permet également de connaître, d'une manière plus globale, les dimensions ainsi que la capacité de chargement de l'unité. Ce document exhaustif est utilisé parmi d'autres par nos services afin d'établir la quantité de consommable devant être chargée (eau/nourriture/ litière).

SHIP'S PARTICULARS			
NAME:	[REDACTED]		
PORT OF REGISTRY:	PANAMA		
CALL SIGN:	[REDACTED]		
MMSI NO:	[REDACTED]		
OWNER:	CORGEA SHIPPING A/S		
MANAGEMENT:	CORRAL LINE A/S DENMARK		
OFFICIAL NUMBER:	48967-17		
IMO NO:	[REDACTED]		
GT:	5,801		
NT:	3,719		
BUILT:	1995		
SHIPYARD:	J.J. SIETAS KG, HAMBURG		
INMARSAT C NO.	437363112 / 437363113		
SATELLITE TEL. NO.	+ 4589878500		
REBUILT:	2017		
L.O.A.:	91.72	M	
BREADTH:	15.90	M	
SUMMER DRAFT:	5.95	M	
DEADWEIGHT AT SUMMER DRAFT:	2626.8	T	
DISPLACEMENT AT SUMMER DRAFT:	6344.0	T	
MOULDED DEPTH	7.54	M	
MAKE OF ENGINE:	M.A.K.		
POWER:	3672.00 HP	2739.31 KW	
SERVICE SPEED:	14 Kts		
BOW TRUSTER	320 KW		
HATCHES:	1		
CRANES:	TOPDECK CRANE SWL 2.0T	CRANE AFT 0.99 T	
CLASS SOCIETY:	DNV GL		
WATERBALLAST:	CATTLE WATER	766.64	M3
FRESHWATER:		63.1	M3
FUEL OIL:		397.433	MT
GAS OIL:		156.258	MT
LUBE OIL:		23.755	MT
PEN AREA:		3200	M2
BRIDGEFRONT TO STERN:		12.0	M
BRIDGEFRONT TO BOW:		85.27	M
LOADING DOOR IN " C " DECK			
FROM LOADING DOOR TO BOW		55.2	M
FROM LOADING DOOR TO AFT		44.6	M
FROM LOADING DOOR TO KEEL		9.3	M
" B " DECK			
FROM LOADING DOOR TO BOW		61.4	M
FROM LOADING DOOR TO AFT		35.6	M
FROM LOADING DOOR TO KEEL		12.0	M
" A " DECK			
FROM LOADING DOOR TO BOW		71.8	M
FROM LOADING DOOR TO AFT		25.4	M
FROM LOADING DOOR TO KEEL		14.6	M
FRESH WATER ALLOWANCE :		119	mm
SUEZ CANAL ID NO. :			
SUEZ CANAL GRT		6,625.53	GRT
SUEZ CANAL NRT		5,813.94	NRT

⁶⁴ Caractéristiques du navire

Il est également demandé au bord de produire l'ensemble des certificats du navire⁶⁵. Ces derniers souvent listés au sein d'une fiche récapitulative, se doivent d'être à jour afin de pouvoir exploiter le navire. Cette liasse documentaire se compose de certificats extrêmement importants matérialisant le respect des normes internationales en vigueur.

TRADING CERTIFICATES		
PAGE .	ISSUED	EXPIRY
1. SHIP REGISTRY	25 JULY 2017	24 JULY 2022
2. MINIMUM SAFE MANNING	31 MAY 2017	N/A
3. CLC CIVIL LIABILITY FOR BUNKER POLLUTION	20 JULY 2017	20 FEB 2018
4. CERT OF INSURANCE FOR THE REMOVAL OF WRECK	20 JULY 2017	20 FEB 2018
5. RADIO STATION STATUTORY LICENSE	07 AUG 2017	06 AUG 2022
6. REPORT ON SURVEY OF GMDSS RADIO INSTALLATIONS	09 JUNE 2017	
7. INTERNATIONAL ANTI FOULING SYSTEM CERTIFICATE	12 JULY 2017	
8. INTERNATIONAL AIR POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE	08 AUG 2017	10 JUL 2022
8-A ENGINE I. A. P. P. CERTIFICATE	15 MAY 2017	
9. P. & I CERTIFICATE OF ENTRY	02 JUN 2017	20 FEB 2018
10. CONTINUOUS SYNOPSIS RECORD (NUMBER 10)	17 JULY 2017	
11. INTERIM SAFETY MANAGEMENT CERTIFICATE	12 JULY 2017	11 JAN 2018
12. DOCUMENT OF COMPLIANCE	12 FEB. 2013	13 FEB 2018
13. INTERIM MARITIME LABOUR CERTIFICATE	12 JUL 2017	11 JAN 2018
14. INTERIM INTL. SHIP SECURITY CERTIFICATE	12 JUL 2017	11 JAN 2018
15. ILO MLC, 2006 INSPECTION STATEMENT	12 JUL 2017	
16. SHIP SANITATION CONTROL EXEMPTION CERTIFICATE	29 DEC 2017	28 JUN 2018
17. SHIP MEDICINES & MEDICAL EQUIPMENT CERTIFICATE	17 MAY 2017	31 MAY 2018
18. DRINKING WATER ANALYSIS REPORT	21 JULY 2017	
19. CERTIFICATE OF APPROVAL LIVESTOCK VESSEL (DENMARK)	20 JUNE 2017	20 JUNE 2022
20. USDA APPROVAL FOR SHIPMENT OF CATTLE (3 YEARS)	04 DEC 2017	03 DEC 2020
21. IRELAND CERTIFICATE OF APPROVAL LIVESTOCK VESSEL	21 JULY 2017	
22. PORT STATE CONTROL INSPECTION(USCG + BLACK SEA)	04 DEC 2017 +	02 JAN 2018
23. LRIT CONFORMANCE TEST	02 JUNE 2017	
24. AIS SURVEY REPORT	09 JUNE 2017	
25. EPIRB (FIRST) SHORE BASED MAINTENANCE	17 MAY 2017	
26. 406 MHz EPIRB ANNUAL TEST RECORD	09 JUNE 2017	09 JUNE 2018

En plus du permis de navigation, de l'acte de pavillon et du certificat d'endossement de la société de classification, il est ainsi possible d'identifier les certificats et documents visant à confiner les risques de pollution de soute⁶⁶, ceux en

⁶⁵ Ship's certificats

⁶⁶ CLC Convention – Civil Liability For Bunker Pollution

lien avec la couverture assurancielle du navire⁶⁷ ou encore ceux garantissant un niveau sanitaire conforme.

L'agrémentation du navire⁶⁸ ainsi que son *port state control*⁶⁹ font également partie des documents contrôlés à bord. Ces deux documents visent au respect de normes internationales afin de garantir une navigation plus sûre.

Le premier confirme ainsi l'aptitude du navire à convoier des animaux vivants. Ce contrôle est assuré par les services vétérinaires des Etats où les navires effectuent leurs chargements.

Le second, de portée plus générale, renvoie à un contrôle de l'état général du navire, assuré par les services de l'Etat du port.

La société de classification joue également ce rôle de contrôle quant à la structure mais également les équipements à bord du navire spécialisé. Cette dernière garantie, par exemple, la solidité et viabilité des différents points contrôlés. Le chapitre IV de l'annexe I du règlement (CE) 1/2005 relatif aux dispositions propres aux navires de transport de bétail dispose en sa section 1 paragraphe premier que « *la solidité des barres des enclos et des ponts doit être adaptée aux animaux transportés. Une société de classification agréée par l'autorité compétente doit vérifier les calculs de résistance des barres des enclos et des ponts lors de la construction ou lors de la conversion de navires de transport du bétail.* ».

Après s'être assuré que le navire était *seaworthy*, l'expert a pour mission de vérifier l'état des installations permettant d'assurer le bien-être des animaux chargés à

⁶⁷ P&I certificate of entry / Certificat of insurance

⁶⁸ *Certificat Of Approval livestock vessel* : agrémentation du navire afin d'être autorisé à transport des animaux vivants

⁶⁹ Le contrôle des navires par l'Etat du port repose sur des accords qualifiés de Mémoire d'Entente (MOU). Leur objectif est de mettre en œuvre des contrôles de manière homogène afin d'assurer la bonne application des conventions internationales par les navires. Cela se matérialise concrètement par la mise en œuvre de contrôles par les autorités des pays dans lesquels les navires font escales. L'un des référents en la matière est celui de Paris qui regroupe 27 pays.

bord. Ce contrôle vise à déterminer la capacité du navire à réceptionner sa marchandise dans les conditions réglementairement établies (Chapitre II).

Chapitre II. Contrôle de la capacité du navire à réceptionner sa marchandise

Le contrôle visant à s'assurer que le navire est *cargoworthiness* se réalise en deux temps : de manière anticipé au chargement puis une fois le chargement réalisé.

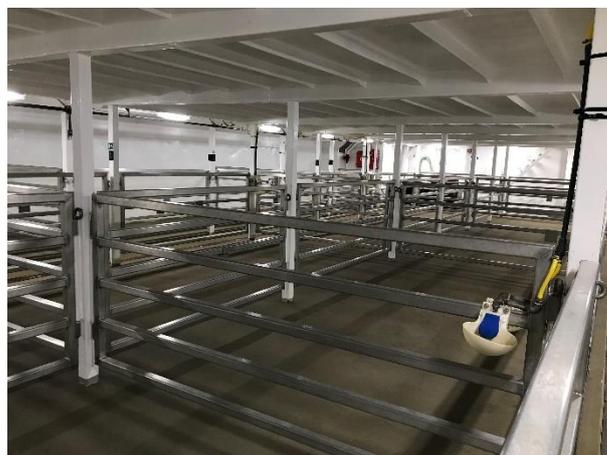
Ainsi, avant que les opérations de chargement ne commencent, il est contrôlé matériellement la capacité du navire à fournir aux animaux l'ensemble des consommables nécessaires à leur survie (Section I). Ce premier contrôle se voit enrichie du second, intervenant une fois que la marchandise est chargée, après réception des documents de chargement de part de l'agent maritime (Section II).

Section I. Inspection matérielle de la capacité du navire à assurer le bien-être de l'animal durant l'expédition maritime

Afin de s'assurer que les animaux transportés n'endurent pas de souffrances durant la traversée, un ensemble de points de contrôles est réalisé notamment en ce qui concerne



Exemple d'un pont vieillissant contrôlé par nos soins



Exemple d'un pont en parfait état de propreté contrôlé par nos soins

le système d'alimentation en eau, en nourriture en ventilation et en évacuation des déjections. Il est également porté un regard attentif à l'ensemble des équipements en présence afin d'identifier les situations possiblement accidentogènes.

Il est ainsi évalué, comme l'énonce la section I du chapitre IV de l'annexe I du règlement (CE) 1/2005, si les exigences en matière de construction et d'équipement sont respectées.

L'expert maritime – marchandises transportées reprend ainsi dans son processus de contrôle les dispositions de cette annexe également utilisé par les différentes autorités compétentes afin de délivrer l'agrémentation ou évaluer le navire.

Dès lors, le chapitre IV de l'annexe I joue un rôle d'indicateur très important afin d'identifier les points de contrôle fondamentaux.

Concernant la fourniture d'eau, il dispose ainsi en son paragraphe quatre que « *le système de distribution de l'eau douce doit permettre un approvisionnement continu en eau douce de tous les espaces occupés par des animaux et des réceptacles*

suffisants doivent être disponibles de façon à garantir à tous les animaux un accès aisé et constant à de l'eau douce. Un équipement de pompage alternatif doit être prévu afin d'assurer l'approvisionnement en eau en cas de défaillance du système primaire ». Il est ainsi contrôlé l'ensemble des systèmes automatiques permettant la délivrance d'eau de manière continue ainsi que la présence à bord d'un moyen de substitution en cas de défaillance du système. Durant cette inspection, il est vérifié l'absence de fuite mais également que le débit d'eau fournit est suffisant, à tous les ponts. Ce dernier se doit d'être suffisant, sans pour autant provoquer une inondation lors de son activation.

Dans cas où le système de distribution d'eau automatique ne serait pas efficace, des auges en plastiques sont mise ne place avec remplissage manuelle.



Abreuvoir à poussoir adapté à l'espèce bovine



Fuite du système d'approvisionnement en eau



Système alternatif en cas de défaillance généralisé du système

Conjointement au contrôle de l’approvisionnement en eau, il est visuellement apprécié la qualité de l’éclairage fournit. Le paragraphe six de l’annexe précédemment cité dispose que *« les espaces occupés par des animaux et les passages et rampes menant à ces espaces doivent disposer d’une source d’éclairage suffisante. Un éclairage de secours doit être prévu en cas de défaillance de l’installation électrique principale. Le convoyeur doit avoir à sa disposition un nombre de lampes portatives suffisant pour lui permettre d’inspecter les animaux et de leur apporter des soins de manière adéquate. »* Il doit dès lors avoir un éclairage suffisant afin de permettre aux animaux de s’orienter sans se blesser au sein de leur enclos.

Dans la continuité des tests réalisés afin de garantir des conditions descentes de voyage pour les animaux, un point très important est contrôlé ; celui de la ventilation. Si le système mis en place ne correspond pas aux besoins de l’espèce chargée, le manque de ventilation peut entraîner de graves conséquences pouvant aller jusqu’à la perte de la marchandise par asphyxie au méthane. En effet, l’annexe I du règlement (CE) 1/2005 du 22 décembre 2004 dispose en son paragraphe deux qu’ *« il convient d’équiper les compartiments dans lesquels des animaux doivent être transportés d’un système de ventilation forcée pour renouveler le volume total d’air contenu dans cet espace selon les modalités qui suivent:*

a)40 renouvellements d’air par heure si le compartiment est totalement clos et si la hauteur libre est inférieure ou égale à 2,30 mètres;

b)30 renouvellements d'air par heure si le compartiment est totalement clos et si la hauteur libre est supérieure à 2,30 mètres;

c)75 % de la capacité applicable susmentionnée si le compartiment n'est que partiellement clos ».

Le règlement appréhende ainsi la fourniture d'air à la hauteur de son importance en venant précisément énoncer le nombre de renouvellement d'air nécessaire par heure.

Enfin, le respect sanitaire des espèces transportées passe évidemment par le maintien d'un niveau de salubrité propre à limiter la propagation ou la formation de certaines maladies vétérinaires. Pour se faire, un système de récupération et d'évacuation des déjections – urine animale est installé à bord et testé lors de l'expertise. Ce dernier se doit de fonctionner correctement afin de garantir l'évacuation régulière des excréments à bord, le maintien d'un environnement propre jouant pour beaucoup dans l'appréciation du bien-être de l'animal. Ainsi, le paragraphe cinq de l'annexe I vient préciser que *« la capacité du système de drainage doit être suffisante pour drainer les fluides des enclos et des ponts en toutes circonstances. Les tuyaux et canaux de drainage doivent collecter les fluides dans des puits ou des cuves à partir desquels les eaux usées peuvent être évacuées à l'aide de pompes ou d'éjecteurs. Un équipement de pompage alternatif doit être prévu afin d'assurer le drainage en cas de défaillance du système primaire. ».*

L'intégralité de ces éléments contrôlés a ainsi besoin d'énergie électrique afin de pouvoir fonctionner. Comme rappelé précédemment, il est essentiel d'effectuer un contrôle des génératrices à bord afin de s'assurer de leur bon état de fonctionnement. Le paragraphe 9 de l'annexe I précise d'ailleurs que *« la source d'énergie principale doit être suffisante pour assurer une alimentation électrique continue des systèmes destinés aux animaux, visés aux points 2, 4, 5 et 6, dans des conditions normales de fonctionnement du navire de transport du bétail. La source d'énergie secondaire doit être suffisante pour remplacer la source d'énergie primaire pendant une période continue de trois jours. »*

Dès lors que l'ensemble des points précédemment énoncés ont fait l'objet d'un contrôle, le travail de conformité appliqué au navire se poursuit en cabinet. Un contrôle documentaire est alors mis en œuvre afin de déterminer si la quantité de consommables mais également d'animaux correspond bien aux recommandations en vigueur (Section II).

Section II. La mise en œuvre d'un contrôle documentaire dans la réalisation du rapport définitif

Au vu de la mission réalisée par l'expert, ce dernier apparaît comme l'intermédiaire privilégié de l'assurance (I) ; son intervention permet une appréciation technique mais également arithmétique du transport d'animaux vivants par voie maritime. Cet aspect calculatoire transparait par la réalisation des différents calculs permettant un contrôle du chargement et de la quantité de consommable chargée (II).

I. L'expert, intermédiaire privilégié de l'assurance

Dès lors que l'inspection du navire est effective, un premier compte rendu est réalisé oralement avec le commandant afin de lui faire part des constatations établies. En règle générale, il s'agit de petites remarques faisant état d'une petite fuite sur un tuyau en salle machine ou bien sur la nécessité de combler un trou ou réparer certains abreuvoirs automatiques qui ne fournissent pas assez ou au contraire trop d'eau. Ces remarques sont en général prises en compte par le bord néanmoins, il arrive de retrouver d'une expertise sur l'autre certains désordres ayant précédemment fait l'objet de signalisation.

L'objet de cette expertise n'étant pas d'informer le bord sur l'état de son navire, il est par la suite fourni un rapport détaillé de la situation à nos mandants, compagnie d'assurance. Ce rapport, précédé d'un premier compte rendu transversal, permet de fournir aux assureurs faculté un état du navire juste en amont du chargement. La

production de ce rapport définitif trouvera dès lors une place importante en cas de survenance d'une avarie sur la marchandise. En effet, l'expertise mise en œuvre par l'expert permet de venir affiner la portée de la police d'assurance. Le rôle de l'assureur étant de garantir un risque dont la réalisation est soumise à la survenance d'un aléa, l'identification précise d'un de ces risques en amont du chargement ne permet plus de le qualifier d'aléatoire. Ainsi, au vu de l'impossibilité d'assurer un risque connu dont la survenance est certaine, l'identification matérielle du risque entraîne l'exclusion de ce dernier de la couverture d'assurance ou l'application d'une franchise suivant le cas.

Par ce constat, l'expert devient l'œil de l'assureur. Il est alors le référent tout désigné pour venir apporter le niveau d'information nécessaire aux assureurs afin que ces derniers acquièrent une connaissance générale du parc navire effectuant les traversées dans les zones qui les intéressent. Les informations fournies sur un le bord du navire détailler sont par la suite stockées et réutilisées durant une certaine période qui suit l'expertise.

Afin que ces informations soient le plus représentatives possible, il est réalisé une analyse documentaire *a posteriori* du chargement. Cette analyse se basant sur les documents fournis par l'agent maritime, permet de mettre en évidence le nombre d'animaux chargés mais également la quantité d'eau/ litière/ nourriture embarquée afin de faire face à un possible imprévue durant la navigation. La section II de l'Annexe I du règlement européen sur la protection des animaux pendant le transport vient justement aborder ce point en ce qui concerne les voyages de plus de vingt-quatre heures.

Il prévoit dès lors la nécessité pour le navire de « *transporter, à compter du départ, de la litière en quantité adéquate et des aliments et de l'eau en suffisance pour couvrir les besoins journaliers minimaux en aliments et en eau fixés dans le tableau n° 1 pour le voyage prévu, plus 25 % ou l'équivalent de trois jours d'approvisionnement supplémentaire en litière, en aliments et en eau, la quantité la plus grande étant retenue* » (II).

II. Le contrôle du chargement et de la quantité de consommable chargée

Ce contrôle en cabinet du chargement, réalisé en cabinet, permet de venir contrôler *a posteriori* le bon respect par le bord des normes de chargement (A) mais aussi des consommables contribuant grandement au bien-être animal (B).

A. Le calcul de la densité d'animaux chargés

Un ensemble de calcul est réalisé afin de vérifier la conformité des quantités de consommables chargées à bord.

Il est ainsi pris en compte la destination, la vitesse du navire, ainsi que la durée du trajet afin de déterminer la quantité d'eau, de nourriture et de surface de chargement nécessaire à la bonne réalisation de l'expédition.

D'une manière générale les navires faisant escale à Sète sont des navires conçus pour le transport du bétail spécialement adapté pour le transport des bovins "à pieds". Les bovins y montent et y descendent "à pieds" et voyagent dans des enclos fermés.

Une densité trop forte favorise les pertes par piétinement. Une surface trop faible favorise les chutes d'animaux lors des mouvements du navire ainsi, le règlement (CE) 1/2005 vient prévoir un minimum d'espace à attribuer par animaux.

Tableau récapitulatif de la place minimum que les animaux de race bovine doit avoir à bord - Issue de l'Annexe I; Chap VII du Règlement (CE) 1/2005

Poids vif en kg	m²/animal
200-300	0,90-1,175
300-400	1,175-1,45
400-500	1,45-1,725
500-600	1,725-2
600-700	2-2,25

Afin de venir contrôler le respect dans l'attribution d'espaces aux animaux, il convient de faire la différence entre le nombre de bêtes chargé par pont et l'espace disponible sur ce pont. Il convient d'accorder dix pourcents d'espace en plus aux femelles gestantes.

Au-delà de la densité de chargement, les animaux chargés se doivent d'avoir accès en permanence à de l'eau et de la nourriture. Pour se faire, le bord aidé de son agent maritime, doivent faire charger suffisamment de quantité de paille – eau douce-nourriture afin de faire face à d'éventuels imprévus (B).

B. Le calcul de la quantité d'eau douce et de nourrir chargée

Il fait partie des obligations du navire de s'assurer qu'une quantité suffisante d'aliments sains, d'eau fraîche et de litière soit transportée pour la durée du voyage prévue. Cette quantité initiale souffre de quelques réserves en cas de retard dû au mauvais temps, à une avarie mécanique. Ainsi, afin de palier à ces éventualités, vingt-cinq pourcents de consommables supplémentaires doivent être chargés. Il est important qu'un contrôle soit réalisé afin de s'assurer que les aliments, la litière et l'eau sont conservés de manière à ne pas se détériorer pendant le voyage. Pour se faire, l'eau doit par exemple être conservée dans des ballasts spécifiques. D'après la réglementation européenne deux pourcents du poids vif des animaux doit être disponible en matière sèche et par jour de traversé (cas du fourrage). Concernant l'eau, cinquante litres d'eau par jour et par bête sont recommandés.

Il est à noter que la réglementation ne tient pas compte de la saison ni des zones géographiques, escales possibles sur le parcours pour d'éventuels ravitaillement, fréquence du mauvais temps, etc. Ainsi, le poids de nourriture peut être considéré comme une quantité maximum pour les pires conditions de traversée.

Ainsi, pour un trajet entre Sète et Oran d'une durée d'un jour et demi, il est nécessaire afin de transporter 817 animaux de race bovine de charger 17,7 tonnes d'aliments et 61,3 tonnes d'eau.

Conclusion

Nous avons ainsi vu que le transport maritime d'animaux vivants est aujourd'hui appréhendé d'une manière qui lui est propre. Ce transport, considéré comme à risque, n'a jamais su pleinement prendre sa place dans un texte international telle une convention. La spécificité de la marchandise dont il est question n'a pas animée une volonté globalisée de mettre en place un régime juridique partagé de tous. La notion de risque, qui apparaît intrinsèque au transport d'animaux vivants notamment par voie maritime, ne semble néanmoins pas être la seule explication à cette absence de convention spécialisée.

Le transport de bêtes, dotées de sensibilité et possiblement pathogène, ne peut se réduire à un aspect purement économique. Des questions de santé publique internationale rentrent en jeu ainsi, il semble que la mise en œuvre de normes sanitaires internationales puisse avoir été le choix afin de réguler le transport de *livestock* au travers du monde. L'émission de normes, de Codes, de recommandations par l'OIE rendues obligatoire via la mise en œuvre de l'Accord sur l'application des mesures sanitaires et phytosanitaires par l'OMC, permet aujourd'hui d'imposer un niveau sanitaire dans de nombreux secteurs à risque notamment le transport d'animaux vivants. La production de ce droit issu à l'origine d'une instance n'ayant pas la capacité de faire imposer ses recommandations, a permis d'imposer des normes plaçant l'animal et son bien-être au centre des discussions. Aussi, bien que la liberté contractuelle soit encore aujourd'hui très présente dans ce type de transport afin de venir encadre le régime de réparation et de responsabilité, les acteurs du secteur se voient soumis à un ensemble de contraintes internationales repris en par les systèmes juridiques interne ou communautaires.

Ces contraintes sanitaires permettent dès lors d'imposer un niveau théorique de contrôle, de plus en plus élevé, tout au long de la chaîne de transport. Dans les faits, elles permettent d'inspirer l'Union européenne dans sa production normative qui reprend pour beaucoup les dispositions préconisées par l'OIE au sein de son règlement (CE) 1/2005. Comme nous l'avons vu, ces dernières se manifestent notamment par la mise en œuvre de normes applicables en matière d'agrémentations, d'équipements et

de contrôles vétérinaires rendus obligatoires afin de pouvoir transporter des animaux vivants. Elles régulent dès lors le transport d'animaux vivants d'une manière globale sans se réfugier derrière un texte unique applicable à un mode de transport particulier.

La considération animale semble dès lors dépasser les contraintes d'un secteur unique et se doit de s'intégrer dans une volonté générale de respecter l'animal, quel que soit le moyen de transport utilisé pour l'acheminer. Le respect des dispositions du règlement (CE) 1/2005 du conseil du 22 décembre 2004 est ainsi l'une des solutions aujourd'hui admise afin d'accroître positivement le respect dû aux animaux vivants effectuant un transport de longue durée par route ou par mer. Le renforcement des contrôles, ainsi que l'édition de recommandations concernant la mise en œuvre de ces derniers vont dans ce sens. En effet, bien que constatant qu'il existe encore aujourd'hui de gros abus dans les méthodes d'acheminement des animaux vivants, il semble que les textes de loi soient assez précis afin d'encadrer la chaîne de transport. Il est dès lors urgent non pas de légiférer de nouvelles lois mais de faire respecter celles qui existent déjà.

Table des matières

Remerciements	2
Sommaire	3
Introduction	6
PARTIE I. LE TRANSPORT D'ANIMAUX VIVANTS, UN SECTEUR A PLUSIEURS VITESSES EN DEMANDE DE REGULATION UNIFORME	11
TITRE I. LE PREACHEMINEMENT PAR ROUTE DES ANIMAUX VIVANTS, UN ENCADREMENT NORMATIF DENSE ET PRECIS	11
Chapitre I. Le régime applicable en transport routier intérieur et international	12
Section I. Une réglementation obligatoire introduisant un contrat type supplétif de volonté	12
I. La mise en œuvre d'un régime intérieur obligatoire	12
A. Les obligations des parties au contrat de transport	13
1. Les obligations de l'expéditeur	13
a. L'obligation de payer le prix	14
b. Le marquage des animaux	15
c. Chargement et déchargement	16
d. Contrôle de la qualification du chauffeur et de son moyen de transport	17
2. Les obligations du transporteur	18
a. La nécessaire agrémentation du transporteur, de sa compagnie et de son véhicule	18
b. Les obligations quant au véhicule utilisé	20
B. Le régime de responsabilité du transporteur	21
1. Une présomption de responsabilité lourde	21
2. La nécessité pour le transporteur de rapporter la preuve d'une cause exonératoire de responsabilité	22
3. La mise en œuvre de limitation de responsabilité	23
II. L'introduction d'un contrat type supplétif de volonté : une répartition de responsabilité entre tous les opérateurs du transport	25
A. Les obligations des parties au contrat type	25
1. Les obligations du donneur d'ordre	25
a. L'obligation de payer le prix	26
b. Le marquage et la préparation des animaux	27

c. Les obligations découlant des opérations de chargement, arrimage et déchargement _____	28
d. Les devoirs d'information et d'organisation du donneur d'ordre _____	29
2. Les obligations de transporteur _____	31
a. Obligation d'information du transporteur _____	31
b. Les obligations quant au véhicule mis à disposition _____	32
c. Obligations quant aux animaux transportés _____	32
B. Le régime de responsabilité du Transporteur _____	33
Section II. La réglementation de la responsabilité du transporteur en droit international, l'introduction de la CMR _____	35
I. Une exonération de responsabilité de principe envisagée au regard de l'article 17§4 de la CMR _____	36
II. La création d'une limitation de responsabilité objective _____	36
III. L'intéressante application de l'article 2 de la CMR au regard du régime de responsabilité applicable _____	38
Chapitre II : Le régime applicable au transport routier de l'Union européenne ; La mise en œuvre du règlement (CE) 1/2005 du Conseil du 22 décembre 2004 relatif à la protection des animaux pendant le transport et les opérations annexes et modifiant les directives 64/432/CEE et 93/119/CE et le règlement (CE) n° 1255/97 _____	39
Section I. Un régime d'obligation général qui varie en fonction du trajet _____	40
I. L'adoption de dispositions générales aux transports d'animaux vivants _____	40
A. La nécessaire formation des opérateurs de transport _____	40
B. Le respect de la condition animale durant toute la durée du transport _____	42
II. La mise en œuvre d'un double régime d'obligations en fonction de la durée et de la distance du transport _____	43
A. La nécessaire prise en compte du kilométrage parcouru _____	44
1. Les transports routiers de moins de soixante-cinq kilomètres _____	44
2. La barre des soixante-cinq kilomètres dans l'identification des obligations du transporteur _____	45
B. La régulation des transports de longue durée _____	46
1. Les exigences réglementaires du transporteur de longue durée _____	46
2. L'obligation d'alimentation, d'abreuvement de repos des animaux _____	47
Section II. Le renforcement des contrôles sur les territoires _____	48
I. La mise en œuvre d'un maillage de postes de contrôle _____	48
II. Le contrôle du respect de la réglementation européenne _____	49

**TITRE II. L'ENCADREMENT NORMATIF DU TRANSPORT D'ANIMAUX VIVANTS PAR VOIE
MARITIME : UN ENSEMBLE COMPLEXE EN DEMANDE D'UNIFORMISATION _____ 50**

Chapitre I. La timidité des textes internationaux quant à l'imposition d'une réglementation universelle en matière de transport international d'animaux vivants par voie maritime _____	52
Section I. L'exclusion quasi systématique du transport d'animaux vivants des conventions maritimes en vigueur _____	53
Section II. La timide prise en compte du transport d'animaux vivants au sein de la convention de Hambourg du 18 mars 1978 _____	54
I. Une intégration novatrice du transport d'animaux vivants au sein d'une convention internationale _____	54
A. L'institutionnalisation d'un régime de responsabilité allégé au profit du transporteur _____	55
B. La mise en œuvre d'une limitation de responsabilité du transporteur _____	56
II. Une prise en compte du transport d'animaux vivants conditionnée à l'application de la Convention _____	57
A. Une convention engagée qui ne fait pas l'unanimité _____	57
B. L'exclusion des contrats d'affrètement du champ d'application de la convention _____	58
Section III. La place névralgique de l'Organisation Mondiale pour la Santé Animale dans la régulation des transports internationaux d'animaux vivants _____	60
I. L'harmonisation des mesures sanitaires applicables au transport d'animaux vivants par voie maritime _____	60
II. Une intégration novatrice de la notion de bien-être animal dans la normalisation du secteur _____	61
Chapitre II. La nécessaire normalisation régionale du secteur, le renforcement progressif de la notion de « bien-être » animal _____	64
Section I. Convention européenne sur la protection des animaux en transport international de 1968 révisée en 2003 _____	66
Section II. La volonté d'assurer le bien-être animal rappelée dans la lettre des textes fondateurs du marché unique _____	67
Section III. Une volonté de régulation régionale permettant une meilleure mise en œuvre des transports d'animaux vivants par voie maritime _____	68
I. La surprenante absence de régulation quant à la formation du bord _____	70
II. La nécessaire agrémentation du navire par l'autorité compétente du pays _____	71
Section IV. L'article 13 du Traité de Lisbonne _____	74
Chapitre III. La volonté d'imposer, en droit interne, un contrôle accru du transport d'animaux vivants _____	75

Section I. La possibilité encadrée d'accroître la portée des règles relatives au « bien-être » animal durant le transport _____	76
Section II. Le projet de loi du député Philippe Noguès : Un désir de rejoindre les meilleurs élèves en matière de transport d'animaux vivants (All/ Holl) _____	78
PARTIE II. L'EXPERTISE MARITIME ET LE TRANSPORT D'ANIMAUX VIVANTS ; UN DUO COMPLEMENTAIRE QUI N'EXISTERAIT PAS SANS L'ASSURANCE _____	80
TITRE I. L'ASSURANCE LIVESTOCK : UNE ASSURANCE DE NICHE ESSENTIELLE AU BON FONCTIONNEMENT DU MARCHÉ _____	81
Chapitre I. La nécessaire protection de la marchandise par l'ayant droit de cette dernière ____	81
Section I : La place cruciale de l'assurance dans l'organisation du marché du <i>livestock</i> ____	82
Section II. Le transport maritime d'animaux vivants : un transport intrinsèquement risqué sponsorisé par le système assurantiel _____	83
Chapitre II : La diversité des contrats d'assurance _____	84
Section I : le choix naturel de l'assurance « tous risques » _____	84
Section I. La couverture P&I au regard du transport d'animaux vivants pas voie maritime_	88
TITRE II. LE ROLE CRUCIAL DE L'EXPERTISE DANS LE TRANSPORT MARITIME D'ANIMAUX VIVANTS _____	90
Chapitre I. Le contrôle de la capacité du navire à entreprendre son expédition maritime : Un contrôle technique et réglementaire _____	92
Section I. La mise en œuvre d'un contrôle technique du navire _____	92
I. Contrôle de la passerelle _____	92
II. Test machine _____	94
Section II. La mise en œuvre d'un contrôle administratif du navire _____	96
Chapitre II. Contrôle de la capacité du navire à réceptionner sa marchandise _____	100
Section I. Inspection matérielle de la capacité du navire à assurer le bien-être de l'animal durant l'expédition maritime _____	101
Section II. La mise en œuvre d'un contrôle documentaire dans la réalisation du rapport définitif _____	105
I. L'expert, intermédiaire privilégié de l'assurance _____	105
II. Le contrôle du chargement et de la quantité de consommable chargée _____	107
A. Le calcul de la densité d'animaux chargés _____	107
B. Le calcul de la quantité d'eau douce et de nourrir chargée _____	108
Conclusion _____	110
Table des matières _____	112
Bibliographie _____	116

Bibliographie

Ouvrage, Thèse Article, Jurisprudence	Nom	Titre	Référence
Ouvrage	O.Dubos et Jean-Pierre Marguénaud	La protection internationale et européenne des animaux	Pédone, 2009
Mémoire	C.Boude	Le transport terrestre d'animaux vivants	Promotion 2008
Mémento de la réglementation	PMAF (Protection Mondiale des Animaux de Ferme) // Animal's Angels	Transport d'animaux vivants : Guide pour le contrôle sur route	https://welfarm.fr/pdf/brochure_transport_PMAF.pdf
Manuel	Commission européenne.	Transport de qualité des animaux d'élevage Manuel du projet « development of eu wide animal transport certification system and renovation of control posts in the european union”	
Article,	Code rural et de la pêche maritime, Annexe I à l'article L212-78.	Contrat type applicable aux transports publics routiers d'animaux vivants.	https://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?idSectionTA=LEGISCTA000006138454&cidTexte=LEGITEXT000006071367&dateTexte=20180719
Site internet du gouvernement			http://www.haute-savoie.gouv.fr/Politiques-publiques/Protection-et-sante-animale/Animaux-de-compagnie/Transport-des-animaux-vivants
Site internet	Site de la douane française		https://pro.douane.gouv.fr/prodouane.asp
Site internet	Site du ministère de l'agriculture et de la pêche		Note de service DGAL/SDSSA/N2007-8016 du 16 janvier 2007 relative à l'application du règlement 1/2005 du 22 décembre 2004.
Convention	international (version 2003).	Convention européenne sur la protection des animaux en transport	Conseil de l'Europe
Traité		Versions consolidées du traité sur l'Union européenne et du traité instituant la communauté européenne	JO de l'Union européenne
Code		Code rural et de la pêche maritime	

Ouvrage, Thèse Article, Jurisprudence	Nom	Titre	Référence
Site internet de l'OIE			http://www.oie.int/fr/bien-etre-animal/mise-en-oeuvre-des-normes-de-loie/
Code		Code sanitaire pour les animaux terrestres	Organisation Mondiale de la Santé animal
Convention	Règles de Hambourg	Convention des Nations Unies sur le transport de marchandise par mer, 1978	http://unctad.org/fr/PublicationsLibrary/aconf89d13_fr.pdf
Convention		Convention de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance modifiée par le protocole du 23 février 1968 et par le protocole du 21 décembre 1979	
Règlement	Règlement 1/2005	RÈGLEMENT (CE) No 1/2005 DU CONSEIL du 22 décembre 2004 relatif à la protection des animaux pendant le transport et les opérations annexes et modifiant les directives 64/432/CEE et 93/119/CE et le règlement (CE) no 1255/97	https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=celex:32005R0001
Site internet	Site de l'OIE	http://www.oie.int/fr/a-propos/historique/	
Revue scientifique et technique, Vol. 33 (1) Ed. 2014	David J. Mellor & A.C. David Bayve	Bien-être animal : quelles évolutions ?	
Fiches repères de l'OIE sur le bien être animal			
Site internet	Site de l'assemblée parlementaire Européenne.	http://assembly.coe.int/nw/xml/XRef/Xref-XML2HTML-en.asp?fileid=14324&lang=fr	

Ordre de méthode/ Note de service	Site du ministère de l'agriculture de l'alimentation, de la pêche, de la ruralité et de l'aménagement du territoire	NOTE DE SERVICE DGAL/SDSPA/N2012-8051 Date: 06 mars 2012	
-----------------------------------	---	---	--

Résumé

Le transport d'animaux vivants pas voie maritime apparaît aujourd'hui, au travers de nombreuses campagnes de communications chocs, comme LE mauvais élève de la grande famille des transports. En effet, l'opinion publique, de plus en plus concernée par la cause animale, réagit aujourd'hui de manière vigoureuse à la vue des images diffusées sur les réseaux sociaux. Il apparaît ainsi de manière caricaturale un secteur qui semble s'épanouir dans l'opacité de ces pratiques en dépit de la sensibilité de sa marchandise.

L'objet de cette étude ne sera dès lors pas de tomber dans la réaction mais plutôt d'établir une étude de la réglementation en vigueur en ce qui concerne le transport d'animaux vivants par voie maritime. Afin de saisir cet aspect d'une manière globale, il sera porté une attention particulière au préacheminement terrestre de la marchandise qui joue, au même titre que le transport principal, un rôle névralgique dans l'acheminement de la marchandise.

Au-delà de cette réglementation, il sera étudié au travers de mon expérience au sein du cabinet d'expertise maritime EXPERTS CLEMENT & ASSOCIES, le rôle de l'expert dans la bonne marche de l'expédition maritime. Œil de l'assureur, il s'intègre dans un processus complexe visant à sécuriser l'opération via la mise en œuvre de contrôles avant chargement.

On assiste ainsi à une volonté générale de venir redéfinir les règles du jeu afin de garantir des expéditions maritime et routières saine plus synonyme de souffrance animal. Pour se faire, l'important maillage législatif existant en la matière se doit d'avoir les moyens de sa prétention en permettant la mise en place de contrôle visant son effectivité concrète.

Mots clés : Transport maritime – transport terrestre – Bien-être - animaux vivants

Summary

Nowadays, livestock transportation by ship appears, through many campaigns of shock advertisement, like THE bad student of the big family of transports. Indeed, the better level of information at the disposal of the public impact today the general vision of the public opinion.

The subject of this document is to bring a point of view about the livestock legislation at the sight of the facts. We are going to expose to you a statement of the regulations in force concerning the transport of live animals by sea. Thus, we could have a beginning of answer on solutions which can be apply to de maritime livestock transportation. In order to grasp this aspect in a comprehensive manner, particular attention will be paid to the pre-routing of goods on the ground, which, like the main transport, plays the main role in the delivery of the goods.

Beyond this study of the regulation, we are going to highlight the role of the maritime surveyor in the smooth running of the maritime expedition. Through my experience within the cabinet of maritime survey EXPERTS CLEMENT & ASSOCIES, we are going to expose the implementation of controls by the surveyor. The surveyor is the privileged interlocutor of the underwriters which missioned him. All the findings note by the surveyor have to be transmits to the insurer.

This condition survey is integrates into a complex process to secure the operation through the implementation of controls before loading.

There is a general desire to redefine the rules of the game in order to ensure normal safety maritime and road expeditions, To do so, the important legislative have to be respected and controlled in that way.

Key words: Maritime transport – Road transport - Welfare - Livestock