

UNIVERSITÉ D'AIX-MARSEILLE  
FACULTÉ DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE

PÔLE TRANSPORTS  
CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS (CDMT)

---

# **INTRODUCTION AU DROIT MARITIME JAPONAIS**

Mémoire pour l'obtention du Master 2  
Droit et management des activités maritimes

par Marie IMASSI

Sous la direction de M. le Professeur Cyril BLOCH

Année universitaire 2019-2020



UNIVERSITÉ D'AIX-MARSEILLE  
FACULTÉ DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE

PÔLE TRANSPORTS  
CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS (CDMT)

---

# **INTRODUCTION AU DROIT MARITIME JAPONAIS**

Mémoire pour l'obtention du Master 2  
Droit et management des activités maritimes

par Marie IMASSI

Sous la direction de M. le Professeur Cyril BLOCH

Année universitaire 2019-2020

## **Remerciements**

Je tiens à remercier Monsieur le Professeur Cyril BLOCH, Directeur du Pôle Transports et Codirecteur du Centre de Droit Économique, pour la formation de qualité dont il nous a fait bénéficier.

Je souhaite également remercier Monsieur Christophe THELCIDE, docteur en droit et avocat, pour son aide et ses précieux conseils tout au long de l'année.

Enfin, je remercie le secrétariat du Pôle Transports pour son soutien, et toute l'équipe d'intervenants pour la qualité de leurs enseignements.

## Sommaire

Remerciements.....	4
Table des abréviations et acronymes.....	6
Introduction.....	7
Partie I Le droit maritime général.....	17
Titre I Le navire.....	17
Chapitre I Le cadre légal du navire.....	17
Chapitre II Les droits sur le navire.....	23
Titre II L'exploitation du navire.....	34
Chapitre I Les opérateurs.....	34
Chapitre II Les risques.....	51
Partie II Les contrats de transport et d'affrètement maritimes.....	64
Titre I Le contrat de transport.....	64
Chapitre I Le contrat de transport de marchandises.....	64
Chapitre II Le contrat de transport de passagers.....	74
Titre II L'affrètement maritime.....	77
Chapitre I L'affrètement à temps.....	78
Chapitre II L'affrètement au voyage.....	81
Conclusion.....	86
Bibliographie.....	88
Annexes.....	92
Table des matières.....	101

## **Table des abréviations et acronymes**

art. : article

C. civ. j. : Code civil japonais

C. com. j. : Code de commerce japonais

CMI : Comité Maritime International

JCOGSA : *Japanese Carriage of Good by Sea Act*

JSE : *Japan Shipping Exchange*

MLIT : ministère du Territoire, des Infrastructures, des Transports et du  
Tourisme

NVOCC : *Non-Vessel-Operating Common Carrier*

OMI : Organisation Maritime Internationale

TOMAC : *Tokyo Maritime Arbitration Commission of JSE*

## Introduction

**1. Sujet.** — Le fait maritime est indissociable de l'histoire, de la culture et de l'économie japonaise. Par conséquent, son cadre juridique prend une place importante au Japon et dans les relations que ce pays entretient avec le monde. En amont d'une définition plus précise de l'objet et des raisons de notre étude, il convient d'en poser le contexte tant géographique et économique qu'historique et juridique.

**2. Géographie. Économie.** — L'environnement géographique du Japon et l'importance de ses industries maritimes en font une nation et une puissance fondamentalement maritime. Archipel composé de 6 852 îles et doté d'une zone économique exclusive de 4 050 000 km<sup>2</sup>, le Japon se découpe en un « bloc centralinsulaire »<sup>1</sup> comprenant quatre grandes îles – Hokkaidō, Honshū, Shikoku et Kyūshū, les trois dernières étant séparées par la mer intérieure de Seto – et une « périphérie surinsulaire »<sup>2</sup> (annexe n°1). Le Japon détient 11% de la flotte mondiale, ce qui en fait le deuxième plus grand propriétaire de navires<sup>3</sup>. Au 1<sup>er</sup> janvier 2019, le Japon représentait 25% de l'activité de construction navale mondiale<sup>4</sup>. Détenant le quatrième plus grand port d'Asie de l'Est<sup>5</sup> – le port de Yokohama – et trois des 20 premiers opérateurs mondiaux de terminaux à conteneurs (NYK, MOL et K Line), les données qui témoignent du poids de l'archipel nippon dans le commerce maritime ne manquent pas (annexe n°2). En outre, la mer est historiquement un élément stratégique des politiques tantôt isolationnistes tantôt expansionnistes du Japon, ainsi qu'une source majeure de denrées alimentaires pour sa population.

---

<sup>1</sup> P. Pelletier, « JAPON (Le territoire et les hommes) - Géographie », *Encyclopædia Universalis*, 2020 [en ligne].

<sup>2</sup> *Ibid.*

<sup>3</sup> Selon le rapport sur le transport maritime de 2019 de la Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement.

<sup>4</sup> *Id.*

<sup>5</sup> Sans compter la Chine continentale. *Id.*

**3. Historique. Début du commerce maritime avec l'Europe.** — Il apparaît que les territoires japonais, chinois et coréens commerçaient dès 108 av. J.-C.<sup>6</sup>. Bien plus tard, deux marchands portugais, accostant fortuitement sur l'île de Tanegashima au sud de Kyūshū en 1542 ou 1543 selon les auteurs, lancèrent les échanges commerciaux entre les Européens et les Japonais. Les Portugais, qui s'établirent dans le port de Nagasaki, furent rapidement suivis par les Espagnols, les Anglais et les Hollandais. C'est en 1609, peu après la venue au pouvoir des Tokugawa, que les premiers navires de la Compagnie néerlandaise des Indes orientales (VOC) arrivèrent à Hirado, au Japon, où ils découvrirent un gouvernement désireux de faire commerce<sup>7</sup>. Pourtant, le mouvement vers une politique « isolationniste » était déjà amorcé, et les restrictions s'intensifièrent jusqu'en 1641 où les Portugais furent expulsés et les Hollandais déplacés à Deshima, une petite région de Nagasaki<sup>8</sup>. L'une de ces premières restrictions vint de la mise en place des *shuinsen*, littéralement « navire à sceau vermillon », seuls autorisés par le shogunat à commercer avec l'étranger, avant que le christianisme – désormais perçu comme une menace – et les voyages hors du Japon ne soient interdits. À Deshima, où il ne resta plus que les Hollandais et les Chinois, le commerce maritime était contrôlé et limité par le shogunat. Il devait en rester ainsi jusqu'à l'ouverture forcée des frontières japonaises par les Américains en 1854, avec l'arrivée du Commodore Perry. La relation entre le Japon et la VOC, bien que remarquablement durable, avait alors déjà pris fin avec la faillite de cette dernière en 1795<sup>9</sup>. Le retour des étrangers mena au renversement des Tokugawa et démontra la capacité d'adaptation rapide des Japonais aux normes diplomatiques et commerciales internationales<sup>10</sup>. En 1868 débuta l'ère Meiji, marquée par la restauration de l'empire, la modernisation du Japon, mais aussi ses premières politiques expansionnistes. Cette modernisation s'appuya notamment sur le développement d'industries lourdes dont la construction navale,

---

<sup>6</sup> B. L. Walker, *A Concise History of Japan*, Cambridge University Press, 2015, p. 16.

<sup>7</sup> A. Clulow, *The company and the shogun: The Dutch encounter with Tokugawa Japan*, Columbia University Press, 2014, p. 10.

<sup>8</sup> K. Friday, *Japan Emerging: Premodern History to 1850*, Westview Press, 2012, p. 333.

<sup>9</sup> A. Clulow, *op. cit.*

<sup>10</sup> K. Friday, *op. cit.*

la période d'isolement du Japon ayant entraîné un certain retard de sa technologie maritime. Le gouvernement apporta son soutien à la création d'industries modernes d'exploitation et de construction navales<sup>11</sup>. Il se montra généreux avec l'entreprise Mitsubishi, qui devait devenir la *Nippon Yusen Kaisha* (NYK).

**3.1. Évolution du droit à l'ère Meiji. Influence du droit français.** — Sous les Tokugawa, le système féodal se fondait sur les principes du confucianisme et une organisation en classes hiérarchisées. Le droit et la gestion des conflits reposaient sur la coutume, la conciliation et la famille. La notion de faillite ne s'y retrouvait pas, car tous les membres du groupe familial élargi devaient mettre leurs ressources en commun pour éviter qu'un seul d'entre eux ne supporte la perte<sup>12</sup>. Une illustration de cette doctrine en matière maritime est rapportée ainsi : « Lorsqu'un navire est perdu, si le propriétaire supporte seul la perte, tout son patrimoine disparaît et sa famille est ruinée. Par conséquent, étant donné qu'une telle catastrophe peut, au fil du temps, frapper n'importe quelle famille, il est dans l'intérêt de chacun de s'unir et de partager les risques »<sup>13</sup>.

Le début de l'ère Meiji fut donc une période de transition, où le droit ancien et féodal se mêlait au droit occidental, et mena à l'avènement d'un nouveau système dont certains éléments complètement étrangers n'avaient que peu de sens pour le peuple japonais<sup>14</sup>. La réforme du système et du droit était notamment poussée par la volonté de réviser les traités inégaux signés avec les Occidentaux. En 1870 commença la codification du droit civil. La France, qui se trouvait dotée d'un droit moderne et écrit, fut d'abord prise comme modèle. Toutefois, les valeurs et principes du droit français ne pouvaient pas être simplement appliqués à la société japonaise qui conservait l'esprit et les mœurs de son système féodal. Les premières rédactions se heurtèrent à plusieurs critiques<sup>15</sup>, et une nouvelle

---

<sup>11</sup> P. N. Davies, « Japanese Shipping and Shipbuilding: An Introduction to the Motives behind its Early Expansion », *Aspects of Japanese shipping history*, No.JS/99/376, 1999, p. 3.

<sup>12</sup> G. W. Harold, « The Legal System of Pre-Western Japan », *Hastings Law Journal* n°20 217, 1968, p. 243.

<sup>13</sup> Gubbins, cité par G. W. Harold.

<sup>14</sup> Roehl W., *History of Law in Japan since 1868*, Brill, 2004 p. 6.

<sup>15</sup> Notamment, le projet confié au juriste français Émile Gustave Boissonnade fut jugé comme trop ressemblant au droit français et contraire aux mœurs japonaises (Ishimito M).

commission de codification composée de trois juristes japonais ayant étudié les droits français, allemand et anglais fut constituée. En résulta un code civil qui reprenait celui allemand sur la forme, et les droits français et allemand s'agissant du contenu<sup>16</sup>. Entré en vigueur en 1898, il ne fut en partie révisé qu'après la fin de la Seconde Guerre mondiale. Au-delà du processus de codification, le Code civil français et les conseillers juridiques français du gouvernement demeurèrent un appui, et le droit français fut étudié dans les universités. Toutefois, depuis, bien que plusieurs institutions demeurent celles du droit français, « la science du droit civil au Japon a acquis un caractère sensiblement allemand »<sup>17</sup>.

La codification du droit commercial japonais connut une histoire quelque peu similaire et laborieuse : le projet fut cette fois-ci d'abord confié, en 1881, à un juriste allemand. Mais le code qui resta durablement en vigueur, et contenait un livre sur le commerce maritime, ne fut promulgué qu'en 1899 et s'inspirait cette fois du droit français sur la forme et du droit allemand sur le fond<sup>18</sup>.

**4. Système politique et juridique contemporain.** — La Constitution japonaise du 3 novembre 1946, entrée en vigueur le 3 mai 1947, instaure un régime parlementaire fondé sur une séparation des pouvoirs. Le pouvoir législatif est dévolu à la Diète – *Kōkkai* – qui constitue un parlement bicaméral ; le pouvoir exécutif est exercé par le Cabinet ; enfin le pouvoir judiciaire est confié à la Cour suprême et aux tribunaux inférieurs institués par la loi, dont l'organisation est présentée *infra* (n°4.2).

Le Japon apparaît d'abord comme un pays de droit civil en ce qu'il repose sur le droit écrit et codifié ; la Constitution et les cinq codes – le *roppō* – forment aujourd'hui le cœur législatif du système. Les cinq codes sont les suivants : le Code civil, le Code de procédure civile, le Code pénal, le Code de procédure pénale, et le Code commercial. À l'instar des pays de tradition civiliste, les normes sont hiérarchisées : au sommet se trouve la Constitution, suivie des codes et les lois,

---

<sup>16</sup> Roehl W., *History of Law in Japan since 1868*, Brill, 2004 p. 187-188.

<sup>17</sup> Ishimito M., « L'influence du Code civil français sur le droit civil japonais », *Revue internationale de droit comparé* vol. 6 n°4, 1954. p. 747.

<sup>18</sup> Roehl W., *History of Law in Japan since 1868*, Brill, 2004 p. 356.

puis des normes réglementaires, pour finir avec la jurisprudence et enfin la doctrine. Il convient de souligner que les traités et accords internationaux viennent se placer sous la Constitution japonaise. L'influence de la *common law* et le caractère mixte du système apparaissent dans certaines matières spécifiques comme le droit *corporate* et dans la recherche et l'application du droit par les praticiens. En théorie, la jurisprudence n'est pas contraignante et les juges peuvent en dévier. En pratique, la jurisprudence guide la prise de décision des juges et constitue, avec les normes réglementaires, le point de départ des recherches des praticiens du droit<sup>19</sup>.

**4.1. Sources du droit maritime. Réforme de 2018.** — S'agissant d'abord des textes internationaux, le Japon a ratifié les principales conventions en matière maritime et de droit de la mer, et notamment :

- la convention de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement et son protocole du 28 février 1968 ;
- la convention internationale de 1966 sur les lignes de charge ;
- la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures du 29 novembre 1969 et son protocole de 1992 ;
- la convention sur le règlement international du 20 octobre 1972 pour prévenir les abordages en mer ;
- la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires du 2 novembre 1973, le protocole de 1978 et ses annexes ;
- la convention internationale du 1<sup>er</sup> novembre 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer ;
- la convention de du 19 novembre 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes et son protocole du 2 mai 1996 ;
- la convention internationale du 7 juillet 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille ;
- la convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 ;
- la convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures du 30 mai 1990 et le protocole sur

---

<sup>19</sup> V. Taylor et al., « Introduction: Nature of the Japanese legal system », *Business Law in Japan* vol n°1, 2008, p. 3.

- la préparation, la lutte et la coopération contre les évènements de pollution par les substances nocives et potentiellement dangereuses du 15 mai 2000 ;
- la convention internationale de 1992 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ;
  - la convention internationale sur le travail maritime du 23 février 2006 et son amendement de 2014.

En droit interne, au-delà du cadre du droit commun qui lui est naturellement applicable, le commerce maritime fait l'objet de dispositions dans le Code de commerce, dont la récente réforme mérite attention, et de lois spéciales. Il ne faut pas minorer l'importance des principes généraux du droit civil et du droit du commerce sur lesquels repose le commerce maritime et se fondent notamment certaines facettes de la responsabilité de l'armateur et du transporteur. Une récente illustration de cette influence découle de la révision du Code civil japonais, visant à répondre à des problématiques semblables à celles ayant motivé la réforme du droit des contrats de 2016 en France (accessibilité, modernisation, attractivité, etc.) : l'introduction de la notion de contrats d'adhésion pourrait avoir des répercussions sur les pratiques des transporteurs en matière de connaissance. Pour en revenir au droit spécial, en mai 2018, la loi n°29 portant réforme du Code de commerce et la loi sur le transport maritime international de marchandises (ci-après « la réforme de 2018 »), dont les prémices remontent à 2014, a été promulguée et son entrée en vigueur fixée au 1<sup>er</sup> avril 2019. Le droit du commerce et du transport maritime n'avait alors pas fait l'objet d'amendements substantiels en 119 ans, depuis la promulgation du Code de commerce le 9 mars 1899. La réforme de 2018, portant principalement sur le transport et le commerce maritime, est venue moderniser les anciennes dispositions sur le sujet, parfois dépassées et lacunaires, pour refléter l'évolution des pratiques et s'aligner sur les standards du droit maritime international. À titre d'exemple, le Code de commerce ancien restait silencieux sur le transport multimodal, l'affrètement à temps de navires ou encore le transport aérien, ce qui a été corrigé. En outre, de nouvelles dispositions concernant le transport de marchandises dangereuses, les évènements de mer et l'affrètement au voyage ont vu le jour. La modernisation du Code de commerce est aussi passée par sa réécriture complète puisqu'il était

jusqu' alors rédigé en *katakana*, une pratique rédactionnelle abandonnée après la Seconde Guerre mondiale. Les droits allemand et français, ainsi que les droits de *common law*, sont demeurés une source d' inspiration<sup>20</sup>. Le livre III du Code de commerce japonais, relatif au commerce maritime, est organisé comme suit :

- Chapitre I – Le navire  
(dispositions générales, copropriété, location, affrètement à temps, etc.)
- Chapitre II – Le capitaine
- Chapitre III – Le transport maritime de marchandises  
(contrat de transport, affrètement au voyage, connaissement, etc.)
- Chapitre IV – La collision de navire
- Chapitre V – L'assistance
- Chapitre VI – L'avarie commune
- Chapitre VII – L'assurance maritime
- Chapitre VIII – Les sûretés maritimes

**4.2. Organisation judiciaire. Institutions du droit maritime.** — L'organe judiciaire le plus élevé est la Cour suprême. Celle-ci a été investie d'un pouvoir de contrôle judiciaire, mais ne peut juger de la constitutionnalité d'une loi qu'au cours d'un contentieux. Les instances inférieures sont les huit Cours d'appel, les 50 tribunaux de famille, les 50 tribunaux de district, et les 438 tribunaux sommaires. La distinction entre les affaires civiles et administratives se retrouve au Japon sans qu'elle n'entraîne une scission des juridictions. Les Cours d'appel sont compétentes pour connaître des recours contre les jugements des tribunaux de district, des tribunaux de famille et des tribunaux sommaires, mais aussi pour traiter certains contentieux spécifiques et invalider les décisions prises par des organismes quasi judiciaires tels que les Tribunaux des accidents maritimes. Ces derniers prennent des mesures disciplinaires sans enquêter sur les causes des accidents maritimes ; en effet, depuis 2008, ces deux missions ont été séparées. Il n'y a donc pas de juridiction spécialisée en matière maritime ni même en matière commerciale ; de telles affaires sont traitées par le juge civil ordinaire.

---

<sup>20</sup> M. Amemiya, « Reform of Commercial Code (Transport Law) in Japan », s.d., p. 3., <http://www.maritimelaw.jp/pdf/ICML2018.pdf>.

Le ministère du Territoire, des Infrastructures, des Transports et du Tourisme (MLIT) a pour missions de développer le territoire japonais et ses infrastructures, de promouvoir les progrès en matière de météorologie, de mettre en œuvre les politiques en matière de transport et de maintenir la sécurité maritime. Y sont notamment rattachés la garde-côtière japonaise, l'Agence météorologique du Japon, et le Bureau japonais de la sécurité des transports. La garde-côtière japonaise est une agence administrative indépendante opérant en vertu de la loi sur les gardes-côtes japonais. Ses objectifs sont la protection de la vie humaine et des biens, la prévention des violations de la loi, ainsi que l'enquête et la prévention des incidents en mer. Pour ce faire, elle peut arrêter et contrôler les navires, empêcher un navire de quitter un port ou au contraire ordonner son déplacement.

Au-delà des institutions étatiques, il existe diverses institutions privées du droit maritime. L'Association japonaise de droit maritime, fondée en 1901, est un membre du Comité maritime international et contribue à la recherche en droit maritime et à son unification. L'Association de droit maritime du Japon quant à elle regroupe depuis 1951 des chercheurs et des praticiens du monde maritime. Le *Japan Shipping Exchange* (JSE) est un organisme qui élabore des contrats maritimes types et publie mensuellement des analyses sur le transport maritime et la logistique. Sa commission d'arbitrage maritime, la Commission d'arbitrage maritime de Tokyo (TOMAC), est l'unique juridiction arbitrale en matière maritime au Japon. L'Association japonaise des propriétaires de navires publie bisannuellement des données sur la construction navale au Japon et dans le monde. De nombreuses professions du monde maritime se regroupent en association telles que les capitaines, les pilotes portuaires, ou encore les armateurs selon le type de navire exploité et le secteur d'exploitation.

**4.3. Compétence internationale des tribunaux japonais.** — La question de savoir si les tribunaux japonais sont compétents pour connaître des litiges internationaux est déterminée par le code de procédure civile japonais et la loi n°78 de 2006 sur les règles générales d'application des lois. Le code de procédure

civile, dont la réforme de 2012 a été inspirée par la structure du règlement européen n°1215/2012, contient diverses règles de compétence juridictionnelle hiérarchisées. Les tribunaux japonais sont notamment compétents lorsque le défendeur est domicilié au Japon. L'article 3-10 contient les cas de compétence exclusive des tribunaux japonais dans lesquels le domicile du défendeur n'a pas d'incidence. L'article 3-3 contient des règles de compétence juridictionnelle spéciales, relatives à des actions spécifiques, pour lesquelles les tribunaux japonais peuvent être compétents même lorsque le défendeur n'est pas domicilié au Japon. Si tous les cas de compétence internationale des tribunaux japonais ne peuvent être exposés<sup>21</sup>, certains, propres à la matière maritime, seront présentés.

**4.4. Reconnaissance et exécution des décisions et sentences arbitrales étrangères au Japon.** — Un jugement rendu par une juridiction étrangère pourra être exécuté au Japon au cours d'une action intentée devant le tribunal compétent (relativement au domicile ou siège social du défendeur), sans que l'affaire ne soit rejugée au fond, aux conditions suivantes :

- « le jugement est définitif et a été dûment obtenu ;
- la juridiction étrangère est compétente en vertu du droit japonais ;
- la signification de l'acte, accompagnée d'une traduction japonaise, a été dûment effectuée au regard du droit japonais ;
- le jugement ne contrevient pas aux bonnes mœurs ou à l'ordre public japonais, et les jugements des tribunaux japonais bénéficient d'un traitement réciproque dans les tribunaux de la juridiction étrangère concernée. »<sup>22</sup>

S'agissant des sentences arbitrales étrangères, le Japon est partie à la convention du 10 juin 1958 pour la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales étrangères. L'exécution d'une telle sentence passe par l'obtention d'une ordonnance de reconnaissance par le tribunal japonais compétent après remise d'une copie certifiée conforme de la sentence et sa traduction.

---

<sup>21</sup> Pour une présentation plus complète des règles de compétence internationale des tribunaux japonais, voir M. Matsumiya, « Rules for International Jurisdiction Related to Maritime Matters in Japan », *WaveLength* JSE Bulletin n°63, 2018, p. 20-28.

<sup>22</sup> H. Oyama & F. Hama, *Shipping Law 2020*, ICLG, 2020.

**5. Problématique. Plan.** — Nonobstant les liens historiques entre les droits français et japonais et l'importance du fait maritime au Japon mentionnés *supra*, il apparaît que les publications portant sur le droit maritime japonais restent limitées et sont rarement à jour, *a fortiori* depuis la réforme de 2018. L'étude de ce droit présente pourtant un intérêt du point de vue de la pratique et du droit comparé, notamment en raison de sa forte dimension économique riche en liens unissant le Japon et ses partenaires. Les enjeux économiques sont souvent aussi juridiques, ceux-ci étant sans cesse mis à l'épreuve de ceux-là. Dans ces conditions, le présent mémoire a pour objet de présenter le droit maritime japonais et notamment les apports de la réforme de 2018. D'emblée, il convient d'exclure les secteurs trop spécifiques que sont la pêche, la plaisance et l'assurance pour se concentrer sur les règles générales appliquées au transport et au commerce maritime. Le droit de la mer, en ce compris les conflits territoriaux qui opposent la Chine et le Japon, dépasse également le cadre de notre étude. Ainsi, nous aborderons d'abord le droit maritime général (partie I) avant d'envisager les contrats de transport et d'affrètement maritimes (partie II).

## **Partie I**

# **Le droit maritime général**

6. **Plan. Observations.** — Le droit maritime général, tel que codifié aux articles 684 et suivants du Code de commerce japonais, n'a lieu d'être mis en œuvre qu'en présence d'un navire (titre I), élément central dont la définition précède toute autre disposition, et d'une exploitation commerciale de ce navire (titre II). L'exploitation commerciale est en fait une condition à la qualification de navire, si bien que l'un et l'autre ne peuvent être dissociés. Il faut toutefois souligner, pour être exact, que certaines dispositions et notamment celles relatives au contrat de transport de marchandises sont appliquées *mutatis mutandis* aux bateaux naviguant à des fins commerciales sur les étendues d'eau autres que la mer, et ce depuis la réforme de 2018 avant laquelle le droit terrestre leur était applicable.

## **Titre I**

### **Le navire**

7. **Plan.** — Il convient de poser le cadre légal du navire (chapitre I) avant d'étudier les droits qui s'exercent sur celui-ci (chapitre II).

## **Chapitre I**

### **Le cadre légal du navire**

8. **Plan.** — Le navire est en droit japonais un bien meuble au régime particulier (section I) faisant l'objet de contrôles (section II).

### **Section I La définition et le régime juridique du navire**

9. **Définition.** — L'article 684 C. com. j. dispose que le navire visé par le livre III du code est celui utilisé pour naviguer à des fins commerciales. Sont

exclus les engins propulsés – exclusivement ou principalement – au moyen d'avirons ou de pagaies. Il n'est pas opéré, au stade de cette définition très sommaire, de distinction entre une navigation sur des eaux maritimes et une navigation sur des eaux fluviales. C'est pour les inclure dans le champ d'application des dispositions relatives au contrat de transport de marchandises que le code pose, à l'article 747, la définition d'une autre catégorie de navires (s'apparentant aux bateaux en droit français) : ceux utilisés pour naviguer à des fins commerciales sur les étendues d'eau autres que la mer, dont les lacs, rivières et ports ; à l'exclusion toujours des engins propulsés, exclusivement ou principalement, au moyen d'avirons ou de pagaies. Toutefois, le même terme – *senpaku* – est employé dans les deux articles. Pour des raisons de clarté, il convient de faire ici la distinction terminologique entre navires et bateaux selon les eaux concernées. Au-delà de la question des eaux, l'article précité n'évoque pas non plus le critère de la flottabilité ni même du moyen de propulsion autonome bien qu'ils aient nécessairement un impact sur la qualification de navire ; ainsi, les dragues, le matériel de forage offshore et les unités flottantes pour la production, le traitement et le stockage ne sont généralement pas considérés comme des navires<sup>23</sup>.

L'article 685 C. com. j. précise que les éléments énumérés dans l'inventaire de l'équipement du navire sont présumés être les accessoires du navire. Le format de cet inventaire est spécifié par ordonnance du MLIT.

**10. Régime juridique.** — L'article 86 C. civ. j. opère une distinction entre les meubles et les immeubles, précisant que les choses qui ne sont pas des immeubles (que sont les terrains et leurs bâtiments) sont des meubles. Il en résulte que le navire est un meuble. Pour autant, les dispositions relatives aux hypothèques lui sont applicables *mutatis mutandis* ainsi que le précise l'article 847 C. com. j. La solution est donc similaire à celle du droit français. En outre, de nombreuses dispositions relatives aux procédures d'exécution sur les immeubles

---

<sup>23</sup> Selon les réponses de l'Association japonaise de droit maritime au questionnaire de la CMI sur les pratiques en matière de financement de navire et les sûretés maritimes.

sont appliquées *mutatis mutandis* aux navires. L'analyse a été confirmée par la jurisprudence « Gion Maru I » de la Cour suprême le 5 février 2002 (*Hanrei Jihô* n°1787, p.157). En l'espèce, un chantier naval arguait qu'ayant inspecté et réparé un navire, il détenait sur celui-ci le privilège lié à la conservation d'un bien meuble prévu par le Code civil. La Cour a confirmé que, bien que le navire puisse être enregistré et hypothéqué (mais pas gagé), il demeurait un bien meuble.

## **Section II Le contrôle du navire**

**11. Plan.** — Le navire est un bien contrôlé du fait de son immatriculation (I) et des inspections régulières dont il fait l'objet (II).

### **I. L'immatriculation du navire**

**12. Cadre législatif. Chiffres.** — L'obtention de la nationalité japonaise par le navire est principalement régie par la loi du n°46 du 8 mars 1899 et les règles sur l'enregistrement du navire du 28 février 2005. Le Code de commerce précise qu'il est possible d'enregistrer des navires en cours de construction. Au 1<sup>er</sup> janvier 2019, le pavillon japonais était le dixième pavillon le plus important au monde en milliers de tonnes de port en lourd (223 615 tpl) avec 5 017 navires représentant 5,21 % de la flotte mondiale<sup>24</sup>.

**13. Éligibilité. Procédure.** — Pour qu'un navire puisse battre pavillon japonais, il doit être la propriété de l'une des personnes suivantes :

- le gouvernement japonais ou une entité publique japonaise ;
- une entreprise établie en vertu du droit japonais dont tous les représentants sont japonais et au moins un tiers des directeurs sont japonais ;
- une entité légale établie en vertu du droit japonais dont tous les représentants sont japonais ;
- une personne (ou plusieurs) de nationalité japonaise.

---

<sup>24</sup> Selon le rapport sur le transport maritime de 2019 de la Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement.

Ces dispositions concernent les navires autopropulsés d'au moins 20 tonneaux. Les navires d'un tonnage inférieur font l'objet d'une procédure d'enregistrement et de mesure distincte par la *Japan Craft Inspection Organization*<sup>25</sup>.

L'immatriculation du navire requiert la présentation du certificat de tonnage et de construction du navire. Tant que le certificat de nationalité japonaise n'a pas été délivré, le navire ne peut naviguer. La double immatriculation n'est pas permise ; en revanche, il est possible de changer de pavillon et il faut alors se faire radier du registre et rendre le certificat de nationalité japonaise du navire.

**14. Prérogatives.** — Comme expliqué *infra* (n°80), seuls les navires battant pavillon japonais peuvent être exploités pour faire du transport côtier de marchandises et de passagers. Ils peuvent faire escale dans les ports fermés aux navires étrangers et arborer le drapeau japonais.

## **II. L'inspection du navire**

**15. Inspections par l'état du pavillon. Sociétés de classification.** — Conformément à la loi n°11 du 15 mars 1933 sur la sécurité des navires, les navires battant pavillon japonais font l'objet d'inspections par les autorités maritimes compétentes et des organismes désignés afin d'assurer l'état de navigabilité des navires et protéger la vie humaine et l'environnement. Ces inspections ont lieu :

- lors de la mise en service du navire ;
- lorsque le certificat d'inspection du navire – valide 5 à 6 ans selon le tonnage du navire et la zone de navigation – expire (inspections périodiques) ;
- lorsque des modifications ou réparations sont effectuées sur le navire ;
- entre deux inspections périodiques (inspections intermédiaires).

---

<sup>25</sup> Traduction anglaise officielle. En français : l'Organisation japonaise d'inspection des bateaux.

Les sociétés de classification approuvées par le Japon et donc en capacité d'effectuer certaines inspections de navire à la place des autorités maritimes compétentes (à l'exclusion des navires à passagers) sont les suivantes :

- Nippon Kaiji Kyokai ;
- Lloyd's Register ;
- Det Norske Veritas ;
- American Bureau of Shipping.

La responsabilité contractuelle et délictuelle de ces sociétés peut être recherchée en cas de violation du contrat ou de négligence dans l'exécution de leur mission.

**16. Inspections par l'état du port. Mémoire d'entente.** — L'Agence de contrôle des navires étrangers est chargée de conduire les inspections, lesquelles reposent notamment sur les textes suivants :

- la convention internationale du 5 avril 1966 sur les lignes de charge ;
- la convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer ;
- la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires du 2 novembre 1973, le protocole de 1978 et ses annexes ;
- la convention internationale du 1<sup>er</sup> novembre 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer ;
- la convention internationale du 7 juillet 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille.

Lorsque le capitaine s'oppose au contrôle du navire, il encourt une amende de 300 000 ¥ et le départ du navire peut être ordonné ou son entrée dans le port refusée<sup>26</sup>. Si les autorités compétentes estiment que le navire présente un danger, celui-ci peut être immobilisé et déplacé. En cas d'immobilisation ou de sanction, l'armateur ou son représentant peut demander une seconde inspection du navire puis contester l'immobilisation ou la sanction devant le tribunal compétent. Ces voies de recours n'ont pas d'effet suspensif.

---

<sup>26</sup> S. Yamaguchi et al., *Shipping 2018, Getting the Deal Through*, 2018, p. 143.

Le Japon fait partie du Mémorandum d'entente de Tokyo sur le contrôle de l'état du port dans la région Asie-Pacifique (ci-après « MoU de Tokyo ») conclu le 1<sup>er</sup> décembre 1993 et en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> avril 1994. Le MoU de Tokyo regroupe 21 pays. Chaque année, il lance des campagnes d'inspection en coopération avec d'autres MoU pour une durée d'environ trois mois<sup>27</sup>. Depuis le 1 janvier 2020, les MoU de Tokyo et de Paris ont lancé une telle campagne sur le respect des nouvelles quantités maximales de sulfure dans le fioul marin. À propos de la conduite des inspections, l'article 3.1 du Mémorandum indique : « Dans le cadre de la mise en œuvre de ce Mémorandum, les Autorités effectueront des inspections, qui consisteront au moins en une visite à bord d'un navire afin de vérifier les certificats et les documents, et s'assureront en outre que l'équipage et l'état général du navire, son équipement, ses locaux de machines et ses logements, ainsi que les conditions d'hygiène à bord, satisfont aux dispositions des instruments pertinents. En l'absence de certificats valables, ou s'il existe des raisons sérieuses de penser que l'équipage ou l'état du navire ou de son équipement ne satisfait pas en substance aux prescriptions d'un instrument pertinent, ou si le capitaine ou l'équipage ne connaissent pas les procédures essentielles à bord relatives à la sécurité des navires ou à la prévention de la pollution, une inspection plus détaillée sera effectuée. Les inspections seront effectuées conformément au manuel ». Les navires présentant « des déficiences qui sont clairement dangereuses pour la sécurité, la santé ou l'environnement » (art. 3.7) peuvent être immobilisés. La liste des navires immobilisés à la suite d'un contrôle dans un port japonais est publiée mensuellement sur le site du MLIT. Le choix des navires à inspecter se fait selon le profil de risque des navires, mais aussi des dénonciations et des plaintes effectuées par d'autres états ou des membres d'équipage. Le MoU de Tokyo établit chaque année des listes blanches, grises et noires de pavillons en tenant compte de l'historique des inspections et des immobilisations au cours des trois années civiles précédentes. Le pavillon français fait partie de la liste blanche ; de 2017 à 2019, aucun des 144 navires

---

<sup>27</sup> J. Osada, M. Sasaki, T. Kobayashi, et al., *The Shipping Law Review*, The Law Reviews, 7<sup>e</sup> édition, 2020, p. 337.

battant pavillon français qui ont été inspectés n'a été immobilisé. Sur la même période, 9 des 623 navires battant pavillon japonais qui ont été inspectés ont été immobilisés et le pavillon japonais est également dans la liste blanche<sup>28</sup>.

## **Chapitre II**

### **Les droits sur le navire**

17. **Plan.** — Les droits sur le navire découlent principalement de sa propriété (section I) ou des créances que l'on détient à son encontre (section II).

#### **Section I La propriété du navire**

18. **Plan.** — Les dispositions relatives au propriétaire du navire, qui doit immatriculer le navire et obtenir son certificat de nationalité, se trouvent aux articles 686 et suivants du Code de commerce japonais. Il convient de présenter les principaux contrats permettant l'acquisition du navire (I) et les groupements privés propriétaires de navires (II).

##### **I. Les modes d'acquisition de la propriété**

19. **Contrat de vente de navire.** — L'article 521 C. civ. j. pose le principe du consensualisme en droit des contrats japonais. Un contrat est formé lorsqu'une partie manifeste son intention de conclure un contrat en faisant une offre indiquant les termes du contrat et que l'autre partie accepte l'offre. Sauf lorsque la loi en dispose autrement, il n'est pas nécessaire de remplir des formalités telles que la préparation d'un document écrit pour former un contrat. S'agissant plus précisément du contrat de vente, celui-ci devient effectif lorsque l'une des parties promet de transférer certains droits de propriété à l'autre partie et que l'autre partie promet d'en payer le prix (art. 555 C. civ. j.). Les articles 562 et 563 C. civ. j. prévoient que le vendeur doit remédier à la non-conformité quant à l'espèce, la

---

<sup>28</sup> Selon les listes publiées sur le site internet du MoU de Tokyo, valides du 1<sup>er</sup> juillet 2020 au 30 juin 2021.

quantité ou la qualité de la chose achetée, mais aussi la possibilité pour l'acquéreur de demander la réduction du prix lorsque le remplacement ou la réparation du bien acheté n'est pas possible ou efficace. S'agissant précisément du navire, l'article 687 C. com. j. précise que le transfert de sa propriété n'est opposable aux tiers que lorsqu'il a fait l'objet d'un enregistrement et qu'il est indiqué sur le certificat de nationalité. Les dispositions spéciales en matière de vente de navire restent donc limitées. En pratique, il est peu réaliste qu'une telle vente ne fasse pas l'objet d'un écrit. Le JSE élabore d'ailleurs des contrats types tels que le NIPPONSALE 1999 (annexe n°3). La première page du contrat comporte différentes cases permettant de renseigner les informations propres aux navires et aux parties. Les pages suivantes contiennent les conditions générales relatives à la vente telles que le processus de paiement (art. 2), la documentation nécessaire (art. 3), ou encore la procédure d'inspection (art. 5 et 6). Le vendeur doit fournir à l'acheteur l'acte de vente – authentifié par un notaire – indiquant que le navire ne fait pas l'objet de dettes, d'hypothèques ou de privilèges ainsi qu'un document permettant les modifications nécessaires auprès du registre. Dès lors que le navire est inspecté et accepté par l'acheteur, le vendeur est libéré de toute responsabilité en lien avec les éventuels défauts du navire, quand bien même ces derniers, non apparents lors de la livraison, apparaîtraient ultérieurement. Si le contrat prévoit que tout litige devra être résolu par la TOMAC en application de leurs règles d'arbitrage, il ne contient aucune clause de choix de loi, ce qui est peu commun et peu recommandé pour de telles transactions.

**20. Contrat de construction de navire.** — Le Japon est l'un des trois premiers acteurs de l'activité de construction navale au monde. Les principaux contrats de construction de navire conclus avec des chantiers navals japonais se basent sur le *SAJ Form* élaboré par l'Association des constructeurs de navire du Japon ou le contrat de construction de navire du JSE, plus ou moins modifiés.

**20.1. Transfert de propriété. Livraison.** — Le moment du transfert de la propriété du navire n'est pas clairement déterminé par les textes et dépend donc du contrat. Le transfert de propriété a généralement lieu lors de la livraison du

navire et du dernier versement. Le *SAJ Form* et le contrat du JSE prévoient un paiement en trois à quatre versements. Si le contrat a correctement été exécuté par l'acquéreur mais que le chantier naval refuse de livrer le navire, un ordre de livraison provisoire peut être obtenu auprès du tribunal local compétent à condition de présenter la garantie financière requise par le tribunal.

**20.2. Garantie de remboursement.** — Les contrats de construction de navires, dont les enjeux financiers sont substantiels, requièrent le plus souvent la fourniture de certaines garanties, au titre desquelles la garantie de remboursement. Une telle garantie vise à s'assurer que si l'acheteur doit mettre fin au contrat pour une raison valable telle que l'insolvabilité du chantier naval, la banque de ce dernier restituera les acomptes déjà versés en application du contrat. Cette garantie doit être signée par un représentant de la banque. En droit japonais, il faut veiller à indiquer que la banque garantit l'obligation de remboursement conjointement et solidairement avec le constructeur naval. Dans le cas contraire, la banque pourra d'abord exiger de l'acquéreur qu'il se tourne vers le constructeur naval et tente notamment d'être payé sur les biens de celui-ci.

**20.3. Responsabilité du fait des produits.** — En vertu de la loi n°85 du 1<sup>er</sup> juillet 1994 relative à la responsabilité du fait des produits, si le navire délivré cause une atteinte à la vie ou à l'intégrité physique d'une personne ou des dommages matériels à d'autres biens que le navire lui-même, une action en réparation peut être intentée par la partie lésée ou l'acquéreur à l'encontre du chantier naval, et ce dans un délai de trois ans à compter de la découverte du dommage et de l'identité de la partie responsable. Cette responsabilité est aménageable dans la limite de l'ordre public, et il apparaît qu'à l'instar du NIPPONSALE 1999, les contrats peuvent donc prévoir une responsabilité du chantier naval assez limitée, y compris en matière de dommages et de défauts latents du navire. Toutefois, il n'est pas possible d'exclure la responsabilité du chantier naval vis-à-vis des tiers.

## II. Les groupements privés propriétaires

21. *Single-ship companies*. — La pratique de constituer une société pour chaque navire d'une même flotte se retrouve également au Japon. Cela permet d'isoler les navires qui n'ont alors pas juridiquement le même propriétaire et de limiter le patrimoine atteignable par le créancier lorsque la créance de celui-ci ne l'autorise à agir que sur les biens possédés par son débiteur. Toutefois, sous l'influence des droits des sociétés états-unien et allemand, lever le voile de la personnalité morale ou « *piercing the corporate veil* » est possible lorsque cette personnalité morale distincte n'est qu'une façade – un « alter égo » selon la doctrine états-unienne – ou lorsqu'il y a un élément frauduleux dans sa constitution<sup>29</sup>. Cette première situation a été illustrée par l'affaire du « Cape Wind »<sup>30</sup> dans laquelle la Cour a estimé qu'il y avait lieu de faire tomber l'écran de la personne morale et d'autoriser l'immobilisation d'un navire détenu par une société « sœur » de celle possédant le navire directement concerné. En l'espèce toutefois, les éléments allant dans le sens d'une personne morale fictive étaient nombreux et manifestes, tels que l'identité des représentants légaux et la détention de la totalité des parts d'une société par l'autre. Il apparaît en conséquence que lever le voile de la personnalité morale demeure complexe et que la pratique des *single-ship companies* est, comme en France, tolérée.

22. **La copropriété.** — La seconde sous-section de la section sur la propriété du navire concerne la copropriété du navire. Les articles 692 et suivants disposent que les questions relatives à l'utilisation du navire sont décidées à la majorité des copropriétaires en fonction de la valeur des parts qu'ils détiennent. Les copropriétaires sont également responsables du paiement des dettes contractées au titre de l'utilisation du navire et du paiement des frais relatifs à l'utilisation du navire en fonction de la valeur des parts qu'ils détiennent.

---

<sup>29</sup> M. Toda, « Piercing the Corporate Veil Concerning Arrest of Ship in Japan », *WaveLength JSE Bulletin* n°49, 2004, p. 6 & 9.

<sup>30</sup> Tribunal de district de Tokyo, 30 avril 1998, *Hanrei Jihô* n°1015, p.197.

Lorsque la décision de faire des réparations majeures sur le navire ou d'organiser un nouveau voyage est prise, le copropriétaire qui s'y oppose peut demander aux autres de racheter ses parts à un prix raisonnable.

Les copropriétaires doivent nommer un administrateur pour le navire. La nomination d'une personne ne faisant pas partie de la copropriété requiert la majorité absolue. L'administrateur du navire est habilité à accomplir tous les actes judiciaires ou extrajudiciaires relatifs à l'utilisation d'un navire au nom des copropriétaires, à l'exception des actes suivants :

- louer ou hypothéquer le navire ;
- assurer le navire ;
- organiser un nouveau voyage (non prévu par la copropriété) ;
- faire des réparations majeures sur le navire ;
- faire un emprunt.

Toutefois, ces restrictions dans les droits de l'administrateur ne peuvent être opposées au tiers de bonne foi.

## **Section II La créance sur le navire**

**23. Plan.** — Le paiement des créanciers de l'armateur est garanti par les sûretés maritimes (I). Lorsque ces créances demeurent impayées, l'exercice de leurs droits par les créanciers repose principalement sur le navire, source de crédit pour l'armateur (II).

### **I. Les sûretés maritimes**

**24. Plan. Généralités. Cadre législatif.** — Les sûretés maritimes sont, comme en droit français, les privilèges (A) et hypothèques (B) maritimes.

L'influence du droit civil et plus particulièrement des droits allemands et français transparaît en matière de sûretés maritimes. En effet, les privilèges et les hypothèques maritimes correspondent davantage aux équivalents français qu'aux *liens* et *mortgage* des droits de *common law*. L'Association japonaise de droit

maritime, en répondant au questionnaire de la CMI sur les pratiques en matière de financement des navires et de sûretés maritimes, a d'ailleurs évoqué l'hypothèque, employant le terme français, pour expliquer que sa réalisation est une procédure judiciaire et ne donne pas les mêmes droits que le *mortgage*.

S'agissant de la reconnaissance au Japon des sûretés maritimes constituées en vertu d'un droit étranger, le droit privé international japonais est déterminant. Si le privilège ou l'hypothèque maritime invoqué est reconnu en vertu du droit étranger applicable, alors il sera également reconnu au Japon. Toutefois, les tribunaux ont tendance à appliquer d'abord la *lex fori* pour déterminer si une créance maritime est garantie par une sûreté maritime<sup>31</sup>.

Le Japon n'étant partie ni à la convention internationale de 1926 pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes ni à celle de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes, ces derniers sont régis par les textes internes.

#### **A. Les privilèges maritimes**

**25. Notion. Assiette du privilège. Concurrence avec les privilèges de droit commun et l'hypothèque.** — Les privilèges maritimes donnent le droit au créancier privilégié d'être préféré aux autres et priment les privilèges de droit commun (art. 844 C. com. j.) et les hypothèques (art. 848 C. com. j.). Les privilèges ne faisant pas l'objet d'un registre, ils sont, comme en droit français, occultes. L'assiette du privilège est constituée par le navire et ses accessoires. Les créances privilégiées de première catégorie en droit commun sont celles nées pour le bénéfice commun et comprennent les frais engagés pour la préservation, la liquidation et la distribution des actifs du débiteur lorsque cela profite à tous les créanciers. L'article 329 du Code civil japonais réaffirme la primauté des privilèges spéciaux sur ceux généraux, mais précise que le privilège sur les dépenses pour le bénéfice commun demeure prioritaire et est opposable à tous ceux auxquels il

---

<sup>31</sup> Tribunal de district de Tokyo, 19 août 1991, *Hanrei Jihô*, n°1402, p. 91

bénéficie. L'article 332 du même code dispose que s'il y a plusieurs titulaires de privilèges ayant le même rang de priorité pour un même objet, les titulaires de privilèges sont payés au prorata du montant de leurs créances.

**26. Créances privilégiées. Ordre.** — Les créances privilégiées, énumérées par l'article 842 C. com. j., sont les suivantes :

- la demande d'indemnisation pour décès ou lésions corporelles directement liée à l'exploitation du navire ;
- l'indemnité de sauvetage et la contribution du navire à l'avarie commune ;
- les droits de port et les autres redevances publiques perçues sur le navire au titre du voyage, qui sont perçues par la loi nationale sur la perception des impôts, ainsi que les droits de pilotage et de remorquage ;
- les créances nées afin de poursuivre le voyage ;
- les réclamations du capitaine et des gens de mer découlant du contrat de travail.

L'ordre de priorité entre les privilèges maritimes correspond à celui de la liste ci-dessus. Lorsqu'il y a plusieurs créances privilégiées au sein d'une même catégorie, la plus récente prime les autres (art. 843 C. com. j.). Les créances qui peuvent être limitées aux termes de la loi n°94 du 27 décembre 1975 sur la limitation de la responsabilité du propriétaire du navire, implémentant la convention du 19 novembre 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes et son protocole du 22 septembre 1996, sont également privilégiées. L'Association japonaise de droit maritime, en répondant au questionnaire de la CMI sur les pratiques en matière de financement des navires et les sûretés maritimes, a dressé une liste plus détaillée et pratique des différentes créances maritimes privilégiées primant les hypothèques, dans leur ordre de priorité :

- les frais juridiques engagés pour la vente forcée du navire ;
- les frais engagés pour la conservation du navire dans le dernier port ;
- les cotisations et les taxes imposées sur le navire ;
- les droits de pilotage et la redevance pour les remorqueurs ;
- la rémunération pour l'assistance et la contribution du navire à l'avarie commune ;

- les créances résultant de contrats ou d'actes qui étaient nécessaires à la poursuite du voyage ;
- les créances résultant de l'emploi du capitaine et de l'équipage ;
- les créances résultant de la vente, de la construction ou de l'équipement du navire qui n'a pas commencé le voyage ainsi que les créances résultant de l'équipement du navire ou de la fourniture de nourriture et de carburant au navire au cours du dernier voyage ;
- les réclamations pour dommages aux marchandises si les dommages sont causés par le transporteur qui est un affréteur du navire ;
- les réclamations soumises à limitation ;
- les demandes d'indemnisation résultant de la pollution par les hydrocarbures qui font l'objet d'une procédure de limitation en vertu de la loi sur la responsabilité civile des navires et l'indemnisation pour dommages de pollution par les hydrocarbures.

**27. Prescription.** — Le privilège s'éteint un an après la naissance de la créance, sans que ce délai ne puisse être rallongé (art. 846 C. com. j.).

## **B. L'hypothèque maritime**

**28. Notion. Assiette de l'hypothèque.** — Comme vu *supra* (n°10), le navire, quoiqu'il soit un bien meuble, peut faire l'objet d'une hypothèque ainsi que le prévoit l'article 847 du Code de commerce japonais. L'hypothèque s'étend aux accessoires du navire. Les dispositions relatives à l'hypothèque de droit commun sont applicables *mutatis mutandis* aux hypothèques maritimes. L'hypothèque est primée par les privilèges maritimes ; toutefois, en cas de conflit avec des privilèges de droit commun, l'hypothèque se classe comme un privilège de la première catégorie posée à l'article 330 C. civ. j., classant les différents privilèges liés aux meubles. La première catégorie comprend les créances nées de la location d'un immeuble, d'un séjour dans un hôtel, ou d'un transport.

**29. Inscription de l'hypothèque. Rang.** — Les informations suivantes sont renseignées au registre des hypothèques :

- la date à laquelle l'inscription de l'hypothèque est demandée ;
- la date à laquelle le navire est hypothéqué et pour quel motif ;

- le nom et l'adresse du créancier hypothécaire ;
- le nom et l'adresse du débiteur ;
- le montant du crédit ;
- le taux d'intérêt ou la pénalité, le cas échéant<sup>32</sup>.

Si le même navire fait l'objet de plusieurs hypothèques, le rang de celles-ci suit l'ordre chronologique de leur inscription (art. 373 C. civ. j.). Un potentiel créancier hypothécaire peut faire une demande d'inscription provisoire ; si une hypothèque est véritablement constituée par la suite, elle prendra le rang associé à la demande d'inscription provisoire. Le changement du rang des inscriptions nécessite le consentement de tous les créanciers hypothécaires et autres personnes intéressées. Le registre est consultable par tous, moyennant paiement des frais afférents.

**30. Prescription.** — L'article 396 du Code civil japonais dispose qu'aucune hypothèque n'est éteinte par prescription à l'égard des débiteurs et des créanciers hypothécaires, sauf si elle est éteinte en même temps que la créance que l'hypothèque garantit. Il en résulte que, contrairement au droit français, l'inscription de l'hypothèque est valable indéfiniment tant que les créances concernées ne sont pas éteintes.

## **II. L'exercice de ses droits par le créancier**

**31. Plan.** — Les créanciers privilégiés et hypothécaires peuvent requérir l'immobilisation du navire (A) et sa vente judiciaire (B) pour être payés.

### **A. L'immobilisation du navire**

**32. Cadre législatif.** — Le Japon n'est pas partie à la convention internationale de 1952 pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer, ni à la convention internationale de 1999 sur la saisie conservatoire des navires. C'est donc conformément aux textes japonais internes que le créancier peut parvenir à la saisie du navire, et ce au moyen de

---

<sup>32</sup> S. Yamaguchi et al., *Shipping 2018, Getting the Deal Through*, 2018, p. 142.

deux procédures différentes qu'il convient d'étudier : l'immobilisation provisoire, *kari-sashiosae*, que l'on pourrait rapprocher de la saisie conservatoire, et l'immobilisation pour réalisation de la sûreté maritime, *hon-sashiosae*. La saisie de navire au Japon exige une préparation longue et minutieuse. Il faut respecter des formalités strictes et produire des documents traduits en japonais.

**33. Immobilisation provisoire. Procédure.** — Cette procédure vise à garantir le paiement d'une créance probable, qu'elle soit maritime ou non, qu'un créancier détient sur le propriétaire d'un navire. Il s'agit d'une action *in personam*. Ainsi, l'immobilisation provisoire peut porter sur un autre navire du même propriétaire. En revanche et comme vu *supra* (n°21), il est difficile de lever le voile de la personnalité juridique pour atteindre les navires qui ne sont pas légalement possédés par le débiteur du créancier saisissant. L'immobilisation provisoire du navire est suivie d'un jugement sur le fond, au Japon ou à l'étranger.

Pour entamer la procédure de saisie, outre les preuves tendant à démontrer que la créance invoquée est vraisemblable, il est impératif de fournir au tribunal la procuration originale ou « *power of attorney* » (idéalement notariée), la copie du registre des sociétés ou de tout autre document prouvant l'identité du signataire de la procuration, et l'évaluation du navire, généralement effectuée par le JSE ou la NKK, afin que le tribunal puisse déterminer le montant de la garantie requise. Les documents électroniques ne sont pas admis.

La garantie demandée au créancier saisissant par le tribunal, d'un montant généralement compris entre un cinquième et un tiers de la valeur de la créance ou du navire, sert à indemniser le propriétaire du navire en cas d'immobilisation injustifiée. Elle prend la forme d'un titre négociable, d'une lettre de garantie émise par une compagnie d'assurance reconnue au Japon, ou encore d'un dépôt d'espèces.

Lorsque le tribunal rend une décision positive, le départ du navire est empêché. Les documents nécessaires à la navigation tels que le certificat de

nationalité sont également confisqués et conservés jusqu'à la main levée de la saisie.

Le tribunal peut ordonner certaines mesures visant à protéger les preuves et les biens du débiteur. Lorsque le navire est immobilisé, un administrateur est nommé par le tribunal pour assurer la conservation du navire, aux frais du créancier saisissant. Pour des motifs raisonnables et notamment commerciaux, le débiteur peut demander au tribunal d'autoriser le navire à naviguer, même après sa saisie. Les consentements des créanciers et du potentiel acheteur le plus offrant sont requis.

La main levée de la saisie est ordonnée lorsque la somme indiquée dans l'ordonnance est payée. Elle correspond généralement au montant de la créance origine de la saisie. Les autres issues possibles sont la contestation de l'immobilisation provisoire par le propriétaire du navire et la main levée de la saisie avant le début d'une procédure d'arbitrage ou un procès.

**34. Immobilisation pour réalisation de la sûreté maritime.** — Cette procédure permet au créancier privilégié ou hypothécaire d'immobiliser le navire et de le vendre aux enchères. Outre l'hypothèque maritime, les privilèges maritimes reconnus en droit japonais sont ceux précédemment listés (*supra* n°26). Ici, le créancier saisissant n'a pas besoin de fournir de garantie, ce qui est un avantage certain par rapport à la procédure d'immobilisation provisoire. Du reste, la procédure est sensiblement la même. Si dans les deux cas, il est interdit d'arrêter le navire après que celui-ci se soit préparé au voyage, seule la procédure d'immobilisation pour réalisation de la sûreté maritime permet d'obtenir l'ordre que le certificat de nationalité du navire soit confisqué dès l'entrée du navire dans le port, empêchant donc celui-ci de se préparer rapidement à repartir. S'agissant enfin de la main levée de la saisie, elle est obtenue de la même façon qu'en cas d'immobilisation provisoire ; toutefois ici, la garantie fournie par le propriétaire du navire peut prendre la forme d'une lettre de garantie émise par une banque ou un P&I Club reconnu au Japon.

## **B. La vente judiciaire du navire**

35. **Généralités.** — La vente judiciaire du navire peut être provoquée par les créanciers privilégiés et hypothécaires ayant obtenu un jugement définitif et contraignant en leur faveur. La vente concerne le navire et ses accessoires, mais pas sa cargaison. Le paiement des créanciers sur le navire suit l'ordre des privilèges et hypothèques détaillé *supra*. La vente judiciaire du navire ayant lieu dans un pays étranger sera reconnue au Japon tant qu'elle n'est pas contraire à l'ordre public. La vente du navire permet d'éteindre tous les privilèges grevant un navire.

36. **Procédure.** — Après l'immobilisation du navire et l'obtention d'un jugement sur le fond, la date de la vente du navire est fixée et rendue publique. La procédure de vente prend généralement six mois. Le dépôt, par avance, de la somme correspondant aux frais liés à la vente tels que ceux engagés pour la maintenance du navire pourra être demandé par le tribunal aux créanciers.

## **Titre II L'exploitation du navire**

37. **Plan.** — Il convient d'étudier le régime juridique japonais des principaux opérateurs maritimes sur lesquels repose l'exploitation du navire (chapitre I). Cette exploitation peut être la source d'accidents de grande ampleur dont la gestion par le droit japonais doit également être envisagée (chapitre II).

### **Chapitre I Les opérateurs**

38. **Plan.** — Classiquement, les principaux opérateurs de l'exploitation du navire sont l'entreprise d'armement (I) et les divers prestataires de service (II) auxquels l'entreprise d'armement et les intérêts-cargaison ont recours.

## Section I L'armateur et ses préposés

39. **Plan.** — L'entreprise d'armement peut se décomposer en la personne de l'armateur en elle-même (I) et ses préposés (II).

### I. L'armateur

40. **Plan.** — Figure centrale de l'exploitation du navire en droit français, il convient d'étudier la notion d'armateur à l'aune du droit japonais (A) ainsi que la responsabilité de celui-ci (B).

#### A. La notion d'armateur

41. **Terminologie.** — La distinction en droit français entre le propriétaire du navire et l'armateur ne se retrouve pas toujours aussi clairement dans les législations étrangères où l'appellation « propriétaire » ou « *shipowner* » désigne en fait l'exploitant du navire en raison de la tradition maritime originaire<sup>33</sup>. C'est le cas dans la loi japonaise où l'expression « propriétaire du navire » était même employée pour désigner le transporteur jusqu'à ce que la réforme de 2018 ne vienne modifier le chapitre 3 du livre 3 du Code de commerce japonais relatif au contrat de transport de marchandises<sup>34</sup>. La loi n°94 du 27 décembre 1975 sur la limitation de responsabilité du propriétaire du navire précise d'ailleurs que le terme englobe le propriétaire et l'affrètement du navire (art. 2(1)(II)) ainsi que leurs préposés et les assistants.

Malgré l'emploi d'un terme unique dans les textes japonais et pour des raisons de clarté, il convient ici d'utiliser le terme d'armateur chaque fois qu'il est précisément question de l'exploitant du navire.

---

<sup>33</sup> M. Rimaboschi, *L'unification du droit maritime*, Presses universitaires d'Aix-Marseille, Droit maritime et des transports, 2006, p. 257-344.

<sup>34</sup> Ministère de la Justice japonais, 商法（運送・海商関係）等の改正に関する要綱 {Présentation des amendements au Code de commerce (transport et commerce maritime)} (s. d.), p. 8, [www.moj.go.jp/content/001174667.pdf](http://www.moj.go.jp/content/001174667.pdf).

**42. Affrètement coque-nue. Contrat de location.** — Contrairement aux contrats d'affrètement à temps et au voyage (*infra* n°83), le contrat d'affrètement coque-nue est un simple contrat de location dont le régime est fixé par le Code civil aux articles 601 et suivants<sup>35</sup>. Un contrat de location, dont le terme ne peut excéder 50 ans, devient effectif si l'une des parties promet de mettre une certaine chose à la disposition de l'autre partie pour qu'elle l'utilise et en tire profit, et que cette autre partie promet de payer un loyer pour la chose louée et de rendre la chose lorsque le contrat est résilié. La sous-location nécessite l'accord du loueur pour être valable.

L'article 703 C. com. j. précise que le locataire du navire a les mêmes droits et obligations que le propriétaire du navire à l'égard des tiers pour les questions relatives à l'utilisation du navire. Cet article confirme donc que les dispositions visant le « propriétaire » du navire sont bien applicables à celui qui affrète et exploite le navire – l'armateur. De même, tout privilège découlant de l'utilisation du navire est opposable au propriétaire du navire, sauf si le titulaire du privilège a connaissance du fait que l'utilisation du navire par le locataire n'est pas conforme au contrat de location. Lorsqu'un contrat de location de navire est enregistré, celui-ci est également opposable à la personne qui a acquis ultérieurement un droit réel sur le navire (art. 701 C. com. j). Le locataire d'un navire qui l'utilise pour accomplir des actes de commerce est tenu d'effectuer les réparations nécessaires à l'utilisation du navire si des dommages lui sont causés après sa réception, sauf si la cause de ces dommages est imputable au loueur (art. 702 C. com. j.). Comme ailleurs, la location de navire – l'affrètement coque-nue – est une méthode de financement des navires au Japon.

---

<sup>35</sup> The Japanese Shipowners' Association, 定期備船契約とは {Qu'est-ce qu'un contrat d'affrètement à temps?}, 2019, p. 9, [www.asb.or.jp/jp/wp-content/uploads/20190627\\_21.pdf](http://www.asb.or.jp/jp/wp-content/uploads/20190627_21.pdf).

## B. La responsabilité de l'armateur

43. **Responsabilité délictuelle.** — Outre les modalités d'engagement de sa responsabilité propres aux contrats du transport maritime et aux événements de mer, l'armateur est également susceptible d'engager sa responsabilité délictuelle selon le droit commun, laquelle est régie par les articles 709 et suivants du Code civil japonais.

Comme vu en introduction (*supra* n°3.1), le droit japonais moderne est le fruit du droit comparé. La responsabilité délictuelle en droit japonais résulte d'un mélange entre les systèmes français et allemand, et sous l'influence de ce dernier, la demande en réparation est conditionnée à une atteinte au droit d'autrui<sup>36</sup>. On ne retrouve pas un principe de réparation intégrale, mais celui de la prévisibilité du dommage qui permet de limiter l'étendue du préjudice réparable<sup>37</sup>.

L'article 709 C. civ. j. pose le principe général de la responsabilité pour faute et prévoit que la personne qui, intentionnellement ou par négligence, a porté atteinte aux droits ou aux intérêts juridiquement protégés d'autrui est tenue de réparer les dommages qui en résultent. Le principe selon lequel la responsabilité délictuelle ne peut être engagée que par la commission d'une faute vise à garantir la liberté individuelle. Toutefois, la théorie du risque implique que chacun assume les risques de son activité, ce qui conduit à certains cas de faute présumée retrouvés aux articles 714 à 718 C. civ. j<sup>38</sup>. Ces articles regroupent différents cas de responsabilité du fait des choses et du fait d'autrui et notamment la responsabilité de la personne en charge d'un incapable ; la responsabilité du commettant du fait de ses préposés ; la responsabilité du maître d'ouvrage du fait de ses entrepreneurs ; la responsabilité du fait des bâtiments et la responsabilité du fait des animaux.

---

<sup>36</sup> Y. Nozomi, « Le problème contemporain rencontré par le droit japonais de la responsabilité délictuelle : Quelle orientation devrait prendre notre droit ? », *Ritsumeikan Law Review*, 2018, p. 45-63.

<sup>37</sup> *Ibid.*

<sup>38</sup> *Ibid.*

La responsabilité du fait de ses préposés intéresse particulièrement la situation de l'armateur ; toutefois il peut être noté qu'il n'existe pas d'article posant une présomption générale de responsabilité du fait des choses. En l'absence d'une telle présomption, le principe général fondé sur la faute demeure. En outre, il existe des lois spéciales – souvent plus avantageuses pour les victimes que les dures conditions du Code civil – relatives à certaines formes de responsabilité telles que la loi n°97 du 29 juillet 1955 relative à l'indemnisation des victimes d'un accident de la circulation, la loi n°147 du 1<sup>er</sup> avril 1961 sur la réparation des dommages nucléaires, la loi n°85 du 1<sup>er</sup> juillet 1994 relative à la responsabilité du fait des produits, et pour revenir à la matière maritime, la loi n°94 du 27 décembre 1975 sur la limitation de la responsabilité du propriétaire du navire également applicable à l'armateur non-propriétaire.

**43.1. Compétence juridictionnelle.** — Pour les actions en responsabilité délictuelle, l'article 3-3 (viii) du code de procédure civile japonais donne compétence aux tribunaux japonais lorsque le lieu du dommage est situé au Japon. Le lieu du dommage est interprété comme le lieu où l'acte dommageable s'est produit, mais aussi le lieu où le dommage est survenu (conséquence de l'acte).

**44. Limitation de la responsabilité de l'armateur.** — La convention du 19 novembre 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes et son protocole du 22 septembre 1996 ont été ratifiés par le Japon et implémentés dans la loi n°94 du 27 décembre 1975 sur la limitation de la responsabilité du propriétaire du navire. En dépit de l'intitulé de la loi, celle-ci concerne la limitation de la responsabilité « des propriétaires de navire, etc. » (art. 1 de la loi) et bénéficie, en plus du propriétaire du navire, à l'affréteur du navire, ce incluant l'affréteur coque-nue (article 2(1)(II) de la loi), mais aussi à leurs employés<sup>39</sup> et aux assistants pour les créances qui les impliquent. En revanche, le processus de limitation ne concerne pas les NVOCC.

---

<sup>39</sup> La doctrine s'accorde à dire que les « employés » visés par la loi regroupe aussi bien les préposés du propriétaire de l'armateur ou du transporteur que les prestataires indépendants auxquels il a recours. Voir S. Kozuka, « The Outline of the Japanese Maritime Law », *WaveLength* JSE Bulletin n°49, 2004, p. 19.

**44.1. Créances admissibles.** — La responsabilité des armateurs, affréteurs, et de leurs employés peut être limitée dans le cadre des créances suivantes :

« – créances pour mort, dommages corporels, ou dommages matériels survenus à bord ou en relation directe avec l'exploitation du navire ou avec l'opération d'assistance et les pertes qui en résultent ;

– créances relatives au préjudice résultant d'un retard dans le transport par mer de la cargaison, des passagers ou de leurs bagages ;

– les créances pour tout autre préjudice résultant d'une violation de droits autres que ceux contractuels, survenant en relation directe avec l'exploitation du navire ou les opérations d'assistance ;

– les demandes d'une personne autre que la personne responsable concernant les mesures prises pour éviter ou réduire au minimum le préjudice pour lequel la personne peut limiter sa responsabilité conformément à la loi ».

En revanche, depuis un amendement de 2005, la limite de réparation concernant les dommages aux passagers a été abandonnée. Cela ne déroge pas au protocole et la disparition de cette limitation se constate également dans le transport aérien moderne<sup>40</sup>. Les éventuelles stipulations contraires sont nulles, car contraires à l'ordre public. Le Japon n'est pas partie à la convention d'Athènes du 13 décembre 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages.

Par ailleurs, même s'agissant des créances précédemment énoncées et conformément à la convention de 1976, le propriétaire du navire, l'affréteur ou l'assistant responsable n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte « de son fait ou de son omission personnel, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement » (art. 3, paragraphe

---

<sup>40</sup> N. Kobayashi, « Développements récents du droit maritime japonais », *Le droit maritime français* n°675, 2006, p. 897.

3). Il n'existe cependant pas à ce jour de jurisprudence dans laquelle le bénéfice de la limitation de responsabilité a été perdu pour les raisons précitées.

**44.2. Constitution d'un fonds de limitation.** — Le propriétaire du navire, l'affréteur, ou l'assistant responsable doit déposer une demande auprès du tribunal compétent (n°44.3) pour engager une procédure de limitation. Celle-ci peut être déboutée avant toute autre action en justice. Le propriétaire du navire, l'affréteur, ou l'assistant responsable doit présenter au tribunal des preuves *prima facie* que le montant de la demande, qui peut être soumise à la limitation de responsabilité, est susceptible de dépasser le montant de limitation, ainsi que la liste des noms et adresses des demandeurs potentiels (art. 18). Si le tribunal estime que la procédure est valable, il ordonne le dépôt du montant de la limitation en espèces ou, après approbation, sous la forme d'une garantie fournie par une banque, une compagnie d'assurance ou un P&I Club établi au Japon. Ce montant est calculé en fonction de la jauge du navire et des intérêts annuels s'ajoutent à partir de la date de l'accident maritime jusqu'à la date d'établissement du fonds. Le taux du droit de tirage spécial utilisé est celui du jour où le montant en espèces ou le contrat de garantie est effectivement fourni (art. 19). Une fois qu'une décision a été obtenue concernant la demande et que le fonds de limitation a été distribué en conséquence, la procédure est terminée.

Il convient de noter que la jauge brute enregistrée des navires japonais est différente et généralement inférieure à la jauge brute mesurée selon la convention internationale du 23 juin 1969 sur le jaugeage des navires. Ainsi, lors du calcul de la limite de responsabilité d'un navire japonais, la jauge brute doit être recalculée conformément à la convention susmentionnée.

**44.3. Tribunal compétent.** — Le tribunal compétent en matière de limitation de responsabilité est alternativement :

« – le tribunal de district du lieu d'immatriculation du navire lorsque le navire est immatriculé ;

- le tribunal de district du lieu de juridiction générale du requérant, du lieu de l'accident, du premier lieu où le navire a accosté après l'accident, ou du lieu où les biens du requérant ont été saisis ou soumis à l'exécution d'une saisie provisoire sur la base d'une demande soumise à limitation lorsque le navire n'est pas immatriculé ;
- le tribunal de district du lieu de juridiction générale du requérant, le lieu de l'accident, ou le lieu où les biens du demandeur ont été saisis ou soumis à l'exécution d'une saisie provisoire sur la base d'une demande soumise à limitation s'agissant de la limitation de certaines créances à l'encontre d'un assistant, mentionnées au paragraphe 3 de l'article 6 de la loi. »

## II. L'équipage

**45. Cadre législatif.** — Le Japon a ratifié la convention internationale sur le travail maritime du 23 février 2006 et son amendement de 2014. Ceux-ci ont été implémentés dans la loi n°100 du 1<sup>er</sup> septembre 1947 relative aux gens de mer (ci-après « loi relative aux gens de mer ») qui précise que les articles 1 à 11, le paragraphe 2 de l'article 116, les articles 117 à 119 et l'article 121 de la loi n°49 du 7 avril 1947 sur les normes de travail s'appliquent également aux relations de travail des gens de mer. Il existe de nombreux autres textes relatifs aux gens de mer tels que la loi n°73 du 6 avril 1939 relative à l'assurance des gens de mer, la loi n°103 du 10 juillet 1948 relative à la sécurité de l'emploi des gens de mer, la loi n°149 du 16 avril 1951 relative aux capitaines et officiers de navires et bateaux naviguant uniquement entre des ports japonais ou sur des lacs et rivières japonais ou encore la loi n°96 du 26 décembre 1977 relative à la promotion de l'emploi des gens de mer. Le Code de commerce quant à lui contient quelques dispositions relatives au capitaine du navire (art. 708 à 715). Enfin, le Japon a également ratifié la convention internationale du 7 juillet 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille.

**46. Champ d'application de la loi relative aux gens de mer.** — La loi est applicable aux capitaines et aux gens de mer embarqués à bord de navires

japonais ou de navires autres que les navires japonais spécifiés par un décret du MLIT. Sont exclus les navires d'une jauge brute inférieure à 5 tonneaux ; les bateaux navigants uniquement dans les lacs, rivières et ports ; les navires de pêche d'une jauge brute inférieure à 30 tonneaux ; et les navires et bateaux auxquels s'applique la loi n°149 du 16 avril 1951 relative aux capitaines et officiers de navires et bateaux navigant uniquement entre des ports japonais ou sur des lacs et rivières japonais tels que les yachts et petits bateaux à moteurs utilisés à des fins sportives et récréatives (art. 1).

La loi définit les « marins » comme les membres de l'équipage employés à bord, autres que le capitaine, qui perçoivent un salaire ou une autre rémunération en l'échange du travail fourni. Cette définition n'incluant pas de condition relative à la participation directe à la navigation du navire, l'expression de « gens de mer » est ici employée. La loi distingue, au sein des gens de mer, les marins de réserve et le « personnel » – qui regroupe notamment les officiers de navigation, les ingénieurs et les responsables des télécommunications – des autres membres de l'équipage (art. 2).

**47. Responsabilité, fonctions et devoirs du capitaine.** — Les articles 708 à 715 C. com. j. et les articles 7 à 20 de la loi relative aux gens de mer précisent les fonctions et devoirs du capitaine dont les principaux sont présentés ci-dessous.

En dehors du port d'immatriculation, le capitaine a la capacité d'accomplir au nom de l'armateur tous les actes judiciaires ou extrajudiciaires nécessaires au voyage, à l'exception des actes suivants :

- hypothéquer le navire ;
- faire un emprunt.

Toutefois ces restrictions au pouvoir de représentation du capitaine ne peuvent être invoquées à l'encontre d'un tiers de bonne foi.

S'agissant des mesures que peut prendre le capitaine vis-à-vis de la cargaison, l'article 711 C. com. j. dispose que lorsque cela est nécessaire pour le bénéfice de toute personne intéressée à la cargaison, le capitaine peut se

débarrasser de la cargaison au cours du voyage. En vertu de l'article 712 C. com. j., il peut utiliser la cargaison lorsque cela est nécessaire à la poursuite du voyage.

Le capitaine supervise les autres membres de l'équipage et peut leur donner les ordres nécessaires au bon exercice de leurs fonctions. Il joue un rôle important dans le régime disciplinaire à bord du navire (*infra* n°48).

Avant le départ du navire, le capitaine vérifie que celui-ci est prêt pour le voyage et que tous les préparatifs énoncés par décret du MLIT ont été accomplis. Lorsque ces préparatifs sont terminés, le capitaine doit partir sans délai, et sauf en cas de nécessité, se rendre au port d'arrivée sans modifier l'itinéraire prévu. Au cours du voyage, il respecte les dispositions relatives à l'exécution de la mission de navigation, la prévention des incendies, le maintien de l'étanchéité et les autres questions relatives à la sécurité de la navigation qui sont prescrites par décret du MLIT.

Lorsqu'un navire entre dans un port, quitte un port, passe dans une voie navigable étroite ou lorsqu'il y a un risque de danger pour le navire, le capitaine doit personnellement commander le navire sur le pont. Par ailleurs, le capitaine ne peut quitter le navire, placé sous son commandement depuis le chargement de la cargaison et l'embarquement des passagers jusqu'au déchargement de la cargaison et au débarquement des passagers, que s'il délègue ses fonctions à une personne qui commande alors le navire à sa place, sauf cas exceptionnels.

Lorsque le navire placé sous son commandement est en danger imminent, le capitaine doit utiliser tous les moyens nécessaires pour sauver des vies et assurer le sauvetage du navire et de sa cargaison. Lorsqu'il a connaissance de la détresse d'un autre navire ou d'un aéronef, il prend toutes les mesures nécessaires pour sauver des vies humaines. Toutefois, cela ne s'applique pas dans les cas où le navire sous son commandement est en danger imminent et dans les cas spécifiés par décret du MLIT. Lorsqu'il existe un potentiel danger pour la navigation en lien avec des conditions météorologiques anormales, des phénomènes marins et géologiques, ou des objets à la dérive, le capitaine doit en

informer la garde-côtière et les autres organismes compétents à proximité, conformément au décret du MLIT.

Le capitaine doit conserver à bord du navire les documents suivants :

- le certificat de nationalité du navire et autres certificats prescrits par la loi ;
- la liste des gens de mer à bord et leurs contrats de travail ;
- le journal de bord ;
- la liste des passagers ;
- les documents relatifs au fret.

Il rend compte des évènements suivants :

- la collision, l'échouement, le naufrage, l'incendie, l'avarie de moteur ou toute autre catastrophe maritime rencontrée par le navire ;
- le sauvetage de vies humaines ou du navire ;
- la connaissance d'un navire en détresse au cours du voyage ;
- le décès ou la disparition d'une personne à bord ;
- la modification de l'itinéraire ;
- l'immobilisation ou la capture du navire, ou de tout autre accident grave à bord.

En cas de décès d'une personne à bord du navire pendant le voyage, le capitaine peut réaliser une sépulture en mer. Les biens laissés à bord doivent être conservés, sauf dispositions contraires.

Enfin, s'agissant de la responsabilité du capitaine, l'article 713 C. com. j. dispose précise que le capitaine est tenu de la réparation des dommages causés par un membre de l'équipage à une autre personne par un acte intentionnel ou par négligence dans l'exercice de ses fonctions. Toutefois, cette disposition ne s'applique pas dans le cas où le capitaine prouve qu'il a fait preuve de la diligence requise dans la surveillance des membres d'équipage.

**48. Discipline à bord.** — L'article 21 de la loi relative aux gens de mer énonce que les gens de mer doivent :

- obéir aux ordres de leurs supérieurs dans l'exercice de leurs fonctions ;
- monter à bord du navire à l'heure désignée par le capitaine ;

- s'abstenir de se battre, d'être en état d'ébriété ou d'avoir un comportement violent à bord du navire ;
- s'abstenir de tout autre acte susceptible de perturber l'ordre à bord.

En revanche, ils ne doivent pas :

- négliger leurs fonctions ou interférer avec les fonctions des autres membres de l'équipage ;
- quitter le navire sans l'autorisation du capitaine ;
- utiliser un canot de sauvetage ou tout autre équipement important sans l'autorisation du capitaine ;
- abuser de la nourriture ou de l'eau douce à bord du navire ;
- utiliser l'électricité ou le feu ou fumer dans des endroits interdits sans l'autorisation du capitaine ;
- apporter à bord ou retirer du navire des articles autres que les produits de première nécessité sans l'autorisation du capitaine.

Lorsque les dispositions précitées ne sont pas respectées, le capitaine peut imposer des sanctions disciplinaires aux gens de mer. Elles sont de deux ordres : l'interdiction de débarquer et l'avertissement. La période d'interdiction de débarquement ne peut dépasser dix jours, décomptés uniquement lorsque le navire est au mouillage. Lorsque le capitaine a l'intention de prendre des mesures disciplinaires à l'encontre d'un membre de l'équipage, il doit faire en sorte que trois autres membres de l'équipage ou plus soient présents pour interroger la personne concernée par la sanction et entendre l'avis des témoins. Le capitaine peut retenir ou abandonner tout article dangereux possédé par des personnes à bord du navire tels que des armes, des explosifs ou des drogues. Il peut encore prendre toutes les mesures nécessaires pour empêcher qu'un membre de l'équipage ou un passager ne porte atteinte à la vie ou à l'intégrité physique des personnes à bord.

**49. Sanctions pénales.** — Le capitaine qui abuse de ses pouvoirs, ne prend pas les mesures nécessaires au sauvetage de vies humaines, abandonne le navire ou un marin, et plus généralement viole les dispositions de la loi relative aux gens de mer peut être sanctionné pénalement ; cette même loi prévoit différentes peines d'emprisonnement, du travail forcé et des amendes. Il en va de même

s'agissant des gens de mer et de l'armateur en cas d'infraction et de violation des règles énoncées par la loi relative aux gens de mer.

**50. Contrat de travail.** — Les stipulations des contrats de travail qui prévoient des conditions de travail ne répondant pas aux normes édictées par la loi relative aux gens de mer sont nulles et non avenues. Le contrat est alors réputé stipuler des conditions de travail répondant aux normes édictées par la loi. Avant toute conclusion d'un contrat de travail, les questions relatives au salaire, au temps de travail et aux autres conditions de travail doivent être explicitées, et le nom et l'adresse de l'armateur précisés. Une fois que le contrat a été conclu, un document récapitulatif des éléments précités et précisant le nom, l'adresse et la date de naissance du marin ainsi que le lieu et la date de conclusion du contrat doit être remis au marin. Une copie de ces documents doit être conservée à bord du navire par l'armateur.

Il existe des restrictions quant aux modalités de recrutement des gens de mer travaillant sur le navire ; elles sont précisées par l'article 32-2 de la loi et concernent notamment l'utilisation par l'armateur de sociétés dont l'activité est le placement de marins lorsqu'elles n'ont pas obtenu la licence prévue par la loi n°103 du 10 juillet 1948 relative à la sécurité de l'emploi des gens de mer.

**50.1. Éléments du contrat de travail. Conditions de travail.** — Le chapitre 5 de la loi relative aux gens de mer concerne les salaires et autres rémunérations, déterminés au regard de l'expérience, de l'aptitude et des fonctions exercées. Ceux-ci doivent respecter les minima prescrits par la loi n°137 du 15 avril 1959 relative au salaire minimum.

Le chapitre 6 concerne le temps de travail et les congés qui sont fixés par décret du MLIT. La durée de travail quotidienne des gens de mer est fixée à 8 heures tandis que la durée de travail hebdomadaire est fixée à 40 heures. Ces seuils, *a priori* moins élevés que ceux retrouvés dans la loi française, sont à relativiser, car l'article 62 de la loi vient poser un mécanisme de compensation pour les heures supplémentaires effectuées ou lorsque le minimum d'un jour de

repos par semaine n'a pas pu être accordé. Les temps de travail maximum réels correspondent en fait à ceux français et retrouvés dans la convention sur le travail maritime : 14 heures par jour et 72 heures par semaine. Les dispositions relatives aux temps de repos sont également conformes avec la convention. Lorsqu'un membre d'équipage est engagé pour la première fois au service d'un navire appartenant à la même entreprise pendant 6 mois consécutifs, l'armateur doit lui accorder 15 jours de congés payés et cinq jours sont ajoutés pour chaque période supplémentaire de 3 mois. Ces chiffres sont abaissés à dix jours pour six mois consécutifs avec un ajout de trois jours par période supplémentaire de trois mois s'agissant des gens de mer à bord de navires naviguant uniquement entre des ports nationaux. Lorsqu'un marin effectue un service continu pendant un an sur un navire appartenant à la même entreprise après le premier service précédemment mentionné, les congés accordés sont de 25 jours par année de service consécutif, et cinq jours sont ajoutés pour chaque période supplémentaire de trois mois de service consécutifs.

Le chapitre 8 de la loi précise les devoirs et responsabilités de l'armateur en matière de santé, d'alimentation et de sécurité des gens de mer.

Des dispositions spéciales relatives au travail des jeunes marins – qui ne peuvent être âgés de moins de 16 ans – et des femmes sont prévues au chapitre 9.

Le respect de ces règles et les conditions de travail à bord du navire font l'objet d'inspection dont les modalités sont également précisées par la loi.

**50.2. Résiliation du contrat de travail.** — Les articles 39, 40, et 41 de la loi relative aux gens de mer précisent les événements entraînant la résiliation du contrat et les motifs pour lesquels l'armateur ou les membres de l'équipage peuvent obtenir cette résiliation. Le contrat de travail est résilié lorsque le navire coule, est détruit ou ne peut plus être opéré ; il sera toutefois maintenu durant les éventuels sauvetages de vies humaines et de la cargaison et autres opérations nécessaires. L'armateur peut résilier le contrat de travail du membre d'équipage devenu considérablement inapte à l'exercice de ses fonctions, négligent ou

lorsqu'il perturbe l'ordre à bord. Les membres de l'équipage quant à eux peuvent résilier le contrat lorsqu'ils deviennent incapables d'exercer leurs fonctions en raison d'une blessure ou d'une maladie, lorsque les missions réellement effectuées ne correspondent pas au contenu du contrat, lorsque le navire perd sa nationalité ou encore lorsqu'ils cherchent à effectuer une formation.

**50.2.1. Licenciement du capitaine.** — L'article 715 C. com. j. dispose que l'armateur peut licencier le capitaine à tout moment. Toutefois, le capitaine licencié en vertu de cette disposition peut demander réparation du préjudice causé par son licenciement, sauf dans le cas où ce licenciement est justifié par une raison valable.

Dans le cas où le capitaine d'un navire est copropriétaire du navire, il peut demander aux autres copropriétaires du navire de racheter sa part à un prix raisonnable. Cette demande doit être adressée sans délai aux copropriétaires.

## **Section II Les prestataires de service**

**51. Cadre législatif. Plan.** — De la prise en charge de la marchandise jusqu'à sa livraison, de nombreux acteurs interviennent dans l'exploitation commerciale du navire, pour le compte de l'armateur ou des intérêts-cargaison.

S'agissant des activités portuaires, plusieurs lois les organisent et veillent au bon développement des ports et de leurs métiers (entre autres, la loi n°218 du 31 mai 1950 sur les ports, la loi n°170 du 5 août 1953 sur la promotion du développement portuaire et la loi n°40 du 17 mai 1988 sur le travail dans les ports). L'activité de pilotage, faisant l'objet d'une loi à part entière (ci-après « loi sur le pilotage »), sera présentée (I).

S'agissant des activités annexes au transport telles que le courtage et l'entreposage, elles font l'objet de dispositions dans le Code de commerce japonais. En ce que l'activité de l'intermédiaire du transport intéresse particulièrement le transport maritime et peut parfois se confondre avec l'activité de transport elle-même, il convient d'étudier les dispositions qui y sont relatives (II).

## I. Le pilote portuaire

**52. Historique.** — Les premières équipes de pilotes portuaires ont été mises en place à la réouverture des frontières japonaises au milieu du 19<sup>e</sup> siècle sous le shogunat des Tokugawa. Toutefois, l'absence d'organisation et la rude concurrence entre les pilotes, tentant d'offrir le plus rapidement possible leurs services aux navires, menaient parfois à des accidents<sup>41</sup>. Une association de pilotes par district de pilotage fut alors créée afin d'offrir un service plus efficace.

Les premières règles sur l'activité de pilotage virent le jour en 1876 et étaient calquées sur le *Merchant Shipping Act* du Royaume-Uni datant de 1854. Ces règles, révisées et consolidées, donnèrent lieu à une première loi de 1899, à nouveau promulguée en 1949 (loi n°121) suite aux transformations politiques, économiques et juridiques de l'après-guerre.

**53. Organisation. Qualification.** — Il existe aujourd'hui 35 associations de pilotes regroupées au sein d'une fédération. La taille de ces associations varie, allant d'un unique pilote à 180 pour le district de Tokyo. Ces associations ont pour mission d'assurer les services de pilotage, de percevoir les droits de pilotage et de former les pilotes. Le pilotage portuaire n'est obligatoire que dans certains de ces districts selon la taille des navires et les marchandises transportées. Les capitaines ne souhaitant pas recourir à des pilotes dans les districts où le pilotage est obligatoire doivent obtenir une certification de pilotage, valable pour une zone précise. Cela n'est possible que pour les navires battant pavillon japonais ou les navires affrétés par des personnes ayant le droit de posséder des navires sous pavillon japonais. En vertu de l'article 35 de la loi sur le pilotage, les navires concernés par l'obligation de pilotage sont :

- les navires d'une jauge brute de 300 tonneaux ou plus qui ne sont pas des navires japonais ;
- les navires japonais d'une jauge brute de 300 tonneaux ou plus effectuant des voyages entre des ports du Japon et des ports étrangers ;

---

<sup>41</sup> Japan Federation of Pilots' Associations, « Brief History » (s. d.), <[https://www.pilot.or.jp/english/contents/01\\_brief\\_history.pdf](https://www.pilot.or.jp/english/contents/01_brief_history.pdf)>.

— les navires japonais d'une jauge brute égale ou supérieure à 1 000 tonneaux.

**53.1. Licences.** — Tout pilote portuaire est nécessairement titulaire d'une licence délivrée par le MLIT, après examens, pour un district précis de pilotage. Il existe trois différents grades selon les qualifications remplies : alors que les pilotes de première classe peuvent intervenir sur tous navires, ceux de deuxième et troisième classes sont limités par la jauge brute du navire (respectivement 50 000 et 20 000 UJB maximum). Les pilotes portuaires sont nécessairement des capitaines. Ne peuvent être pilotes les personnes qui n'ont pas la nationalité japonaise, qui ont été condamnées à une peine d'emprisonnement ayant pris fin il y a moins de 5 ans, ou dont la licence a été suspendue ou révoquée il y a moins de 5 ans.

**54. Responsabilité. Sanctions.** — Le recours à un pilote portuaire ne constitue pas une décharge de la responsabilité du capitaine du navire de veiller à la sécurité de l'exploitation du navire ni une atteinte à son autorité (art. 41 de la loi sur le pilotage). Le capitaine du navire doit prendre les mesures appropriées pour permettre au pilote d'embarquer et de débarquer en toute sécurité (art. 43).

La loi sur le pilotage ne contient pas de régime de responsabilité particulier. Elle prévoit en revanche que des accords de pilotage doivent être formulés et affichés de façon que les utilisateurs du service y aient facilement accès. Ces accords doivent être notifiés au MLIT et lorsqu'ils sont susceptibles de porter atteinte aux intérêts légitimes de l'utilisateur, le MLIT peut ordonner leur modification.

Le chapitre 7 sur le pilotage prévoit par ailleurs des sanctions pénales en cas de violation des dispositions notamment relatives à l'exercice de l'activité.

## **II. L'intermédiaire du transport**

**55. Notion. Responsabilité.** — Cet intermédiaire, dont le régime est fixé par le chapitre 7 du Code de commerce japonais, se rapproche davantage du commissionnaire de transport que du transitaire. En effet, il agit en son nom

propre (art. 559) et s'engage à la bonne arrivée de la marchandise. Ce second point découle de l'article 560 qui prévoit qu'en cas de retard, perte, ou dommage à la marchandise, l'intermédiaire ne pourra se libérer de son obligation de réparation du préjudice qu'en prouvant qu'il n'y a pas eu négligence dans le choix des transporteurs et des transitaires, la réception, la livraison et le stockage de la marchandise ou la gestion de toute autre affaire concernant le transport. Par ailleurs, bien que certaines dispositions relatives au transporteur multimodal lui soient applicables, il apparaît que l'intermédiaire n'a pas automatiquement la qualification de transporteur. Ce sera le cas s'il effectue le transport lui-même ou émet un connaissement à la demande du chargeur (art. 563).

**56. Paiement et droit de rétention.** - L'intermédiaire du transport peut réclamer le paiement dès qu'il a transmis la marchandise au transporteur (art. 561). L'article 562 prévoit par ailleurs un droit de rétention en sa faveur, uniquement s'agissant de la rémunération, des frais accessoires, des frais de transport et autres avances à recevoir pour les marchandises.

**57. Prescription de l'action.** — La responsabilité de l'intermédiaire, en cas de dommages à la marchandise, s'éteint si aucune action n'est intentée dans un délai d'un an à compter de la date de livraison des marchandises (ou, en cas de perte totale des marchandises, de la date à laquelle cette livraison devait être effectuée).

## **Chapitre II**

### **Les risques**

**58. Plan.** — L'exploitation du navire est susceptible de causer de nombreux dommages, que ce soit à la cargaison, aux autres navires ou encore à l'environnement. Le droit japonais prévient la réalisation de ces risques et organise la réparation des dommages après leur survenance grâce à la ratification de conventions internationales et l'élaboration de régimes internes, notamment

en matière d'abordage (section I), d'assistance maritime (section II), d'avarie commune (section III) et de pollution (section IV).

## **Section I L'abordage**

**59. - Notion.** — La collision de navires, régie par les articles 788 et suivants du Code de commerce japonais s'apparente à la notion d'abordage en droit français, sans toutefois s'étendre à la collision avec un engin flottant non amarré à poste fixe. Le régime de la collision de navires s'applique aux collisions entre un navire et un bateau (art. 791 C. com. j.).

**59.1. Quasi-collision.** — L'article 790 C. com. j. précise que la quasi-collision est le rapprochement brutal de deux navires sans collision physique du fait d'actes liés à la navigation causant un dommage au navire ou à un bien ou une personne à bord. Les dispositions du code relatives à la collision de navires s'appliquent *mutatis mutandis* aux quasi-collisions (art. 790 C. com. j.). La notion de quasi-collision, introduite dans le code par la réforme de 2018, permet une meilleure conformité avec la convention du 23 septembre 1910 pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage (ci-après « convention de 1910 relative à l'abordage »).

**59.2. Champ d'application.** — Le Japon ayant ratifié la convention de 1910 relative à l'abordage, le régime interne ici étudié n'a vocation à s'appliquer que lorsque la convention ne s'applique pas. C'est le cas lorsque la collision donne lieu à un procès au Japon et concerne :

- deux navires japonais ;
- un navire japonais et un navire non-signataire de la convention de 1910 relative à l'abordage ;
- deux navires non-signataires de la convention de 1910 relative à l'abordage.

Toutefois, la réforme de 2018 tend à unifier autant que possible le régime interne et celui international et ainsi éviter les divergences de jurisprudence selon le texte appliqué.

**59.3. Compétence juridictionnelle.** — S'agissant de la compétence juridictionnelle, des règles spéciales sont prévues par le Code de la procédure civile japonais pour l'abordage et d'autres accidents maritimes tels que l'échouement. Les tribunaux japonais sont compétents lorsque :

- l'accident maritime s'est produit dans la mer territoriale japonaise ;
- le premier port visité par le navire après l'accident maritime est un port japonais ;
- le défendeur est domicilié ou fait affaire au Japon ;
- les biens appartenant au défendeur sont au Japon.

**60. Partage de la responsabilité entre armateurs.** — La responsabilité de l'armateur est avant tout déterminée par le principe de responsabilité civile posé à l'article 709 C. civ. j. (*supra* n°43). Ainsi, seul l'armateur du navire négligent sera tenu de réparer les dommages causés.

Lorsque les deux navires ont été négligents ou que le rôle de chacun dans la survenance du dommage n'est pas déterminable, le partage de la responsabilité entre armateurs s'effectue en vertu de dispositions contenues dans le Code de commerce japonais. Ces dispositions reprennent le système de partage de responsabilité de la convention de 1910 relative à l'abordage, article 4.

L'article 788 C. com. j. dispose en effet que le tribunal détermine la part de responsabilité de chaque armateur dont découle le montant des dommages-intérêts dus. Lorsque la part de responsabilité de chacun ne peut être établie, les armateurs sont tenus à parts égales des réparations.

**61. Responsabilité de l'armateur vis-à-vis des tiers.** — Toujours en application du principe de responsabilité civile de l'article 709 C. civ. j., seul l'armateur du navire négligent est tenu de réparer les dommages causés au tiers.

Si les deux navires impliqués dans la collision ont été négligents, l'article 719 C. civ. j. relatif à la responsabilité civile conjointe trouve alors à s'appliquer et les deux armateurs sont tenus conjointement et solidairement de la réparation des dommages causés au tiers, conformément à l'article 4, paragraphe 3 de la

convention de 1910 relative à l'abordage. Toutefois, le paragraphe 3 du même article précise qu'il n'y a pas solidarité à l'égard des tiers s'agissant des dommages causés aux navires et leur cargaison ou des effets personnels des personnes à bord. Sur ce point persiste donc une divergence entre la convention et le régime interne dans lequel les armateurs demeurent solidaires même pour la réparation des dommages causés aux biens.

**62. Prescription.** — L'article 789 C. com. j. dispose qu'en matière de collision de navires, l'action en réparation de dommages se prescrit par deux ans à compter de la collision. La réforme de 2018 est venue étendre ce délai – auparavant d'un an – et préciser son point de départ, toujours dans le but de se rapprocher du régime de la convention de 1910 relative à l'abordage.

Toutefois, l'article susmentionné ne s'applique qu'aux dommages causés aux biens. S'agissant des dommages corporels, depuis la réforme du Code civil japonais entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2020, l'action se prescrit par cinq ans à compter du jour où la victime a connaissance du dommage et de l'identité de son auteur en vertu de l'article 724-2 C. civ. j., et après 20 à compter de la survenance du dommage. Dès lors, en matière de dommages corporels, d'importantes différences de régime subsistent.

## **Section II L'assistance maritime**

**63. Notion. Champ d'application.** — L'article 792 C. com. j. dispose que si tout ou partie d'un navire ou de sa cargaison est impliqué dans un accident maritime, la personne qui l'a sauvé, même en l'absence de contrat, peut réclamer des frais d'assistance pour les résultats obtenus. Toutefois, ces frais ne peuvent être réclamés par l'assistant lorsque l'accident a été causé intentionnellement ou que l'assistance a été portée au navire en dépit d'un refus justifié de celui-ci (art. 801 C. com. j.). Depuis la réforme de 2018, le régime de l'assistance maritime aux navires prévu par le Code de commerce japonais s'applique *mutatis mutandis* aux bateaux (article 807). À l'instar du droit français, le régime de l'assistance n'est pas applicable en présence d'un contrat de remorquage entre les parties, à moins que

des efforts particuliers (exorbitants de l'exécution normale du contrat) n'aient été requis<sup>42</sup>.

**63.1. Convention de 1910 et de 1989.** — Le Japon ayant ratifié la convention de 1910 pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage de navire (ci-après « convention de 1910 relative à l'assistance et au sauvetage de navire »), le régime interne n'a vocation à s'appliquer que lorsque la convention ne s'applique pas. C'est le cas lorsque l'assistance ou le sauvetage a donné lieu à un procès se déroulant au Japon et que toutes les parties impliquées sont japonaises ou que le navire assisté et l'assistant battent tous deux pavillon d'un état non-signataire de la convention de 1910 relative à l'assistance et au sauvetage de navire.

Contrairement à la France, le Japon n'a pas ratifié la convention du 28 avril 1989 sur l'assistance. Toutefois, celle-ci a été largement prise en compte par la réforme de 2018.

**63.2. Liberté contractuelle.** — Même lorsque la convention de 1910 relative à l'assistance et au sauvetage de navire n'est pas applicable, les dispositions du Code de commerce japonais ici étudiées ne prennent le relais qu'en l'absence de contrat entre les parties, ou si celui-ci reste silencieux sur certains points.

En pratique, les opérations d'assistance sont très souvent effectuées sur la base de contrats types, notamment le *Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement* (LOF) et le *JSE Form of Salvage Agreement* dont les stipulations sont relativement similaires et suivent le principe du *no cure no pay*.

L'article 792 (2) C. com. j. précise que l'armateur et le capitaine ont la capacité de conclure de tels contrats au nom du propriétaire de la cargaison.

**63.3. Compétence juridictionnelle.** — Lorsque les opérations d'assistance sont gouvernées par le LOF, tout litige s'élevant de celles-ci doit faire l'objet d'un arbitrage à Londres en vertu de la clause compromissoire stipulée au contrat.

---

<sup>42</sup> Cour Suprême du Japon, 26 septembre 1974, n°1236 - 1972, *Minshu* Vol. 28 N°6 : 1331.

Lorsque rien n'est prévu, le Code de procédure civile japonais dispose à l'article 3-3 (x) que si les opérations d'assistance ont eu lieu au Japon ou que le premier lieu que le navire assisté a rejoint est au Japon, les tribunaux japonais sont compétents.

**64. Calcul des frais d'assistance.** — L'article 793 C. com. j. dispose qu'en l'absence d'accord entre les parties, le tribunal détermine le montant des frais d'assistance en fonction de l'importance du danger, du résultat des opérations, des dépenses et des efforts requis notamment pour la prévention et l'atténuation de la pollution marine et de toute autre circonstance. La prise en compte des mesures tendant à limiter la pollution marine est un ajout de la réforme de 2018 s'inspirant de l'article 13, paragraphe 1 b) de la convention de 1989 sur l'assistance.

Ces mêmes critères sont pris en compte par le tribunal dans l'hypothèse où le montant des frais d'assistance, déterminé en vertu d'un contrat, est significativement inapproprié et que l'une des parties demande sa réduction ou son augmentation (art. 794 C. com. j.).

L'article 793 c.com. j. est encore applicable *mutatis mutandis* au pourcentage des frais d'assistance dus à chaque assistant lorsque des opérations d'assistance communes ont été effectuées par plusieurs personnes, ainsi qu'à l'indemnité pouvant être perçue par toute personne ayant contribué au sauvetage de vies humaines (art. 796 C. com. j.).

**64.1. Montant maximum.** — L'article 795 C. com. j. dispose qu'en l'absence d'accord spécial, le montant des frais d'assistance ne peut excéder la valeur totale des biens sauvés, ce incluant le prix du fret. L'inclusion du fret est un ajout de la réforme de 2018.

**65. Débiteur des frais d'assistance. Privilège.** — Lorsque des marchandises ont été sauvées en tout ou partie, le débiteur des frais d'assistance relatifs à ces marchandises est leur propriétaire (art. 806 C. com. j.).

Le créancier des frais d'assistance détient un privilège sur les marchandises sauvées (art. 802 C. com. j.). Le paragraphe 2 de l'article 843, l'article

844 et l'article 846 relatifs aux privilèges maritimes (*supra* n°25) s'appliquent *mutatis mutandis*.

**65.1. Représentation.** — Hors assistance contractuelle, le capitaine du navire secouru a le pouvoir de prendre toute mesure judiciaire ou extrajudiciaire au nom du débiteur des frais d'assistance en ce qui concerne leur paiement. Il peut être demandeur ou défendeur pour le débiteur de ces frais. Il en va de même s'agissant du capitaine du navire assistant qui peut donc agir pour le créancier, limité à l'armateur et à l'équipage de ce navire (art. 803 C. com. j.).

**66. Répartition des frais d'assistance entre armateur et marins.** — Avant la réforme de 2018, le Code de commerce japonais opérait un classement entre les marins et le capitaine et différents types de navire pour déterminer le partage de la rémunération due au titre des opérations d'assistance. Ces distinctions ont été supprimées, et la loi prévoit désormais que les deux tiers des frais d'assistance sont dus par les bénéficiaires de l'assistance à l'armateur du navire assistant et que le tiers restant est dû à l'équipage du navire assistant. Toute disposition contraire désavantageant l'équipage est nulle (art. 797 C. com. j.).

Conformément à l'article susmentionné, l'armateur doit préparer un plan de répartition des frais d'assistance et en faire part aux marins avant la fin du voyage. Les marins peuvent s'opposer au plan de répartition auprès de l'autorité compétente dans le premier port où la démarche est possible. L'administration maritime peut alors modifier le plan de répartition si l'objection apparaît fondée. Aucun paiement ne pourra être demandé à l'armateur au titre des frais d'assistance en l'attente de la décision de l'administration maritime. Lorsque l'armateur ne présente pas de plan de répartition aux marins, l'administration maritime peut l'enjoindre à le faire sur demande des marins et rédiger elle-même le plan de répartition lorsque l'armateur ne s'exécute pas (art. 798 C. com. j. et suivants).

Un autre ajout de la réforme est la possibilité offerte à l'armateur ou aux marins de demander une réduction ou une augmentation de la part des frais

d'assistance qui leur est attribuée lorsque celle-ci est significativement inappropriée. En pareil cas, c'est le tribunal qui détermine la nouvelle répartition des frais, toujours sur la base des critères posés par l'article 793 C. com. j.

Toutefois, la révision prend désormais en compte la situation – la plus courante en pratique – dans laquelle l'assistance est portée par une société dont c'est l'objet. La rémunération est alors entièrement due par les bénéficiaires de l'assistance à cette société, en ce que l'équipage du navire assistant perçoit déjà un salaire en échange du travail fourni.

**67. Indemnité spéciale d'assistance.** — Comme cela se retrouve en droit français et dans la convention de 1989 sur l'assistance, le Code de commerce japonais prévoit désormais à l'article 805 le paiement d'une indemnité spéciale d'assistance correspondant aux coûts des mesures prises par l'assistant en vue de prévenir ou de réduire la pollution marine, même lorsque le sauvetage du navire ou de la cargaison échoue. Cette indemnité revient donc en partie sur le principe du *no cure no pay* selon lequel des frais d'assistance ne peuvent être réclamés que lorsque l'assistance a été efficace. Toutefois, les contrats types les plus fréquemment utilisés (le LOF et le *JSE form*) contenaient déjà des stipulations similaires. L'ajout d'une telle indemnité vise à promouvoir les tentatives de réduire la pollution marine.

La pollution ici visée est celle causée par les accidents marins entraînant des déversements d'hydrocarbures et d'autres substances nuisibles qui compromettent la préservation du milieu marin et portent atteinte à la santé humaine dans les eaux côtières.

Les modalités de calcul de cette indemnité spéciale d'assistance reprennent celles prescrites à l'article 14 de la convention de 1989 sur l'assistance.

**68. Prescription.** — Le délai pour réclamer les frais d'assistance ou l'indemnité spéciale d'assistance a été porté, par la réforme de 2018, à deux ans à compter de la fin des opérations d'assistance, et ce afin de se conformer à l'article

10 de la convention de 1910 relative à l'assistance et au sauvetage de navire et à l'article 23 de la convention de 1989 sur l'assistance (art. 806 C. com. j.).

### **Section III L'avarie commune**

**69. Notion. Champ d'application.** — L'article 808 C. com. j. dispose que lorsqu'un navire, des marchandises ou d'autres biens sont sacrifiés dans le but d'éviter un péril commun au navire, aux marchandises ou à d'autres biens, les dommages et les coûts qui en résultent constituent une avarie commune. Toutefois, en cas de péril causé par une négligence, cette disposition n'empêche pas une personne intéressée d'agir en réparation contre la partie négligente.

Par cette nouvelle rédaction, la réforme de 2018 introduit la possibilité à d'autres personnes que le capitaine de prendre des mesures visant à éviter un péril commun, et ce péril peut concerner d'autres biens que le navire ou la cargaison tels que les soutes.

**69.1. Règles d'York et d'Anvers.** — En matière d'avarie commune, les règles d'York et d'Anvers sont largement utilisées et incorporées dans les contrats maritimes, y compris au Japon. Les dispositions du Code de commerce japonais sur le sujet, jusqu'alors non conformes aux règles d'York et d'Anvers, n'étaient que très peu appliquées en pratique. Toutefois, même après la réforme de 2018 tendant à faire correspondre le régime interne à ces règles, l'application des dispositions du Code de commerce japonais devrait rester rare<sup>43</sup>.

**70. Montant des dommages et pertes à admettre en avaries communes.** — L'article 809 C. com. j. dispose que le montant des dommages et pertes à admettre en avaries communes est calculé en fonction des catégories suivantes et du montant spécifié dans chaque catégorie :

- le prix du navire au lieu et à l'heure d'arrivée ;
- la valeur de la cargaison au lieu et à l'heure du déchargement ;

---

<sup>43</sup> H. Sasaki, « Revision of the Commercial Code of Japan on Collision, Salvage and General Average », *WaveLength* JSE Bulletin n°64, 2019, p. 7.

- le prix des objets à bord du navire autres que la cargaison au lieu et à l'heure d'arrivée ;
- le fret qui peut être facturé au lieu et à l'heure du déchargement.

Le montant de tous les frais qui n'ont plus à être payés en raison du sacrifice de la cargaison (ou autres biens) doit être déduit du prix du fret qui aurait pu être facturé au lieu et au moment du déchargement.

Au contraire, les parties n'ont pas à contribuer au remboursement des éléments suivants :

- la cargaison chargée sans l'autorisation de l'armateur ;
- les expéditions dont les informations ont été falsifiées ;
- la cargaison de grande valeur qui n'a pas été notifiée ;
- la cargaison chargée en pontée (hors pratique commerciale) ;
- les accessoires ne figurant pas dans l'inventaire des accessoires ;
- les frais spéciaux de compensation.

**70.1. Fausse déclaration.** — Si une valeur inférieure à la valeur réelle de la cargaison est indiquée dans le connaissement ou dans d'autres documents permettant d'évaluer la valeur de la cargaison, c'est en fonction de cette valeur que le montant des dommages causés à la cargaison est déterminé. Il en va de même lorsqu'une fausse déclaration est faite dans le document d'évaluation du prix aux fins d'influer sur le prix du fret lorsque la valeur indiquée est inférieure à la valeur réelle de la cargaison (art. 809 C. com. j.).

**71. Calcul des indemnités. Contributions.** — L'article 810 C. com. j. dispose qu'à l'exclusion des marins et des passagers, contribuent à l'avarie commune proportionnellement au montant spécifié dans chacune des rubriques :

- les personnes ayant un intérêt dans le navire (prix du navire au lieu et à l'heure d'arrivée) ;
- les intérêts-cargaison (pour un montant correspondant à la valeur de la cargaison au lieu et à l'heure du chargement moins le fret et d'autres coûts qui ne sont pas exigés des intérêts-cargaison si la totalité de la cargaison a été perdue au moment du sacrifice visant à éviter un péril commun) ;
- toute personne intéressée par un objet à bord autre que la cargaison et à l'exclusion de toute arme (prix de cet objet au lieu et à l'heure d'arrivée) ;

- le transporteur (pour un montant correspondant à celui de la créance de fret qui existe effectivement au lieu et à l'heure du déchargement moins les salaires de l'équipage et autres dépenses nécessaires au voyage que le transporteur n'est pas tenu de payer si le navire et la cargaison ont été perdus au moment de la mesure visant à éviter le péril commun).

**72. Prescription.** — L'action dérivant d'une avarie commune s'éteint par prescription si elle n'est pas exercée pendant un an à compter du moment où le calcul est achevé (art. 812 C. com. j.).

## **Section IV La pollution**

**73. Cadre législatif. Conventions ratifiées.** — Le Japon a ratifié les principales conventions en matière de pollution marine et notamment :

- la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures du 29 novembre 1969 et le protocole de 1992 (CLC) ;
- la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires du 2 novembre 1973, le protocole de 1978 et ses annexes (MARPOL 73/78) ;
- la convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures du 30 mai 1990 (OPRC 1990) et le protocole sur la préparation, la lutte et la coopération contre les événements de pollution par les substances nocives et potentiellement dangereuses du 15 mai 2000 (HNS-OPRC) ;
- la convention internationale de 1992 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention de 1992 portant création du Fonds).

**73.1. Prévention de la pollution.** — La MARPOL 73/78, la convention OPRC 1990 ainsi que le protocole HNS-OPRC ont été implémentés dans la loi n°136 de 1970 sur la prévention de la pollution marine et des catastrophes maritimes. Cette loi, applicable à tous les navires, installations *offshore* et aéronefs se situant dans les eaux territoriales japonaises et à tous les navires battant pavillon japonais, interdit notamment le rejet d'hydrocarbures, de substances liquides nocives, de déchets, d'eaux de ballast nocives et de gaz.

Toute personne enfreignant cette loi, même sans négligence, encourt des sanctions pénales. L'armateur du navire et le propriétaire d'une installation *offshore* sont tenus de prendre toute mesure nécessaire aux fins de prévenir et de limiter la pollution marine par le rejet d'hydrocarbures et d'autres substances nocives, et en l'absence de telles mesures, le commandant des gardes-côtes japonais peut demander aux autorités compétentes locales de prendre les mesures nécessaires aux mêmes fins. C'est notamment le cas en matière d'enlèvement d'épave causant ou susceptible de causer une pollution marine (art. 40).

### 73.2. Responsabilité pour dommages de pollution par hydrocarbures. —

La CLC et la convention internationale de 1992 portant création du Fonds ont été implémentées dans la loi n°95 de 1975 sur la responsabilité en cas de pollution par hydrocarbures. Cette loi vise à clarifier la responsabilité des propriétaires et affréteurs de pétroliers et autres types de navire (incluant les vraquiers) en cas de déversement de soutes dans les eaux territoriales et la zone économique exclusive japonaises. Elle établit un système de garantie d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soutes et vise à protéger les victimes et à contribuer au bon développement du transport maritime. On y retrouve le principe de responsabilité objective du propriétaire du navire dont la responsabilité peut être limitée à un montant qui est fonction de la jauge du navire, ainsi qu'un système d'assurance obligatoire.

En vue de la ratification prochaine de la convention internationale sur la responsabilité civile pour dommages de pollution par hydrocarbures du 23 mars 2001 (BUNKERS 2001) et de la convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves du 18 mai 2007 (WRC 2007) annoncée par le MLIT, la loi sur la responsabilité en cas de pollution par hydrocarbures a été révisée et devrait entrer en vigueur dans sa nouvelle version d'ici le 1<sup>er</sup> octobre 2020<sup>44</sup>. Les modifications apportées visent principalement à mettre la loi en conformité avec les conventions précitées, notamment en élargissant le champ d'application des

---

<sup>44</sup> K. Miyahiro, « Reform of the Law for Liability for Oil Pollution Damages », *Japan P&I Newsletter* n°51, 2020, p. 3.

navires qui doivent obligatoirement être assurés (extension aux navires de plus de 1 000 UJB pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soutes et les navires de 300 UJB ou plus pour les dommages causés par les épaves) ; en admettant un droit d'action directe contre l'assureur pour l'indemnisation des pertes ou des dommages résultant de la présence d'hydrocarbures de soutes ou d'une épave ; en limitant les arguments de défense de l'assureur autres que ceux que le propriétaire aurait pu être en droit d'invoquer contre le demandeur ; et en reconnaissant les décisions des autres états parties à la convention et leur exécution, ce qui permettra au demandeur d'effectuer une saisie et d'obtenir une indemnisation rapide<sup>45</sup>.

**74. Gaz naturel liquéfié. Navires « zéro émission ».** — Outre la pollution marine due aux accidents et aux rejets de substances nuisibles, le Japon cherche également à réduire la pollution normale liée à l'exploitation du navire. Au-delà du gaz naturel liquéfié dont il est l'un des premiers acheteurs mondiaux<sup>46</sup> et dans lequel il continue d'investir massivement<sup>47</sup>, le Japon se tourne également vers de nouvelles technologies de propulsion « zéro carbone » telles que l'hydrogène, l'ammoniaque et l'électricité.

Il ressort d'un rapport rédigé par le MLIT en association avec l'Association japonaise de recherche sur la technologie des navires et la *Nippon Foundation*, qu'en travaillant sur l'efficacité énergétique des navires, le Japon entend atteindre à court terme l'objectif de l'OMI pour 2030<sup>48</sup>. Pour atteindre celui plus ambitieux de 2050, il se consacrera ensuite à quatre concepts de navires « zéro émission » dont la mise en service est prévue pour 2028 (« *hydrogen-fuelled ship (C – ZERO Japan H2)*); *super-efficient LNG-fuelled ship (C – ZERO Japan LNG & Wind)*); *ammonia-*

---

<sup>45</sup> *Ibid.*

<sup>46</sup> Le Japon, premier importateur de la zone Asie-Pacifique, a importé 82,3 millions de tonnes de GNL en 2018 selon le rapport de 2019 de l'Union internationale du gaz.

<sup>47</sup> Le gouvernement japonais a annoncé le lancement d'un plan d'aide de 10 milliards de dollars pour développer le marché asiatique du GNL lors de la conférence des producteurs-consommateurs de GNL du 18 octobre 2017.

<sup>48</sup> B. Jaques, « Japanese Zero Emission Ship concepts unveiled », 2020, [www.seatrade-maritime.com/environmental/japanese-zero-emission-ship-concepts-unveiled](http://www.seatrade-maritime.com/environmental/japanese-zero-emission-ship-concepts-unveiled).

*fuelled ship (C – ZERO Japan NH3); and onboard CO2 capturing ships (C – ZERO Japan Capture) »)*<sup>49</sup>.

## **Partie II**

# **Les contrats de transport et d’affrètement maritimes**

75. **Plan.** — Le transport maritime au Japon s’organise classiquement au moyen de contrats de transport (titre I) et d’affrètement (titre II).

## **Titre I**

### **Le contrat de transport**

76. **Plan. Observations.** — Le contrat de transport peut porter sur des marchandises (chapitre I) ou sur des passagers (chapitre II). Le contrat de transport de marchandises s’entend ici du contrat de transport portant sur une ou plusieurs marchandises spécifiées. Le contrat par lequel le chargeur réserve tout ou partie du navire sera traité dans le titre sur l’affrètement maritime pour des raisons détaillées *infra* (n°87), bien qu’il soit considéré par le Code de commerce japonais comme une seconde forme du contrat de transport.

## **Chapitre I**

### **Le contrat de transport de marchandises**

77. **Cadre législatif.** — Les dispositions du Code de commerce japonais relatives au transport maritime de marchandises (art. 737 et suivants) sont applicables lorsque le contrat porte sur un transport de marchandises entre deux ports japonais. Les articles 569 et suivants contiennent des dispositions générales

---

<sup>49</sup> *Ibid.*

sur l'activité de transport et définissent les notions de transporteur, de transport aérien, de transport routier et de transport maritime.

Dès lors que le transport maritime de marchandises s'effectue au départ ou à destination d'un port extérieur au Japon, la loi n°172 du 13 juin 1957 sur le transport maritime international de marchandises (ci-après « JCOGSA ») trouve alors à s'appliquer, ainsi que le précise l'article premier de la loi. Il convient de noter que le JCOGSA reprend en grande partie les dispositions du Code de commerce japonais et incorpore les règles de la Haye-Visby que le Japon a ratifiées, bien qu'il ne s'agisse pas d'une transposition exacte. Par ailleurs, le Japon est partie à la convention internationale du 1<sup>er</sup> novembre 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et le code IMDG a été transposé dans un règlement sur le stockage et le transport de biens dangereux par navire.

**78. Régime international : JCOGSA.** — Les deux premiers articles de la loi définissent son champ d'application et les notions de navire, de transporteur, de chargeur et d'une unité de compte. La loi est applicable aux transports par navire dès lors que le port de chargement ou de déchargement est extérieur au Japon (art. 1). La notion de navire correspond à la définition donnée à l'article 684 du Code de commerce japonais (*supra* n°9). Le transporteur est la personne qui entreprend le transport visé à l'article 1 de la loi tandis que le chargeur est celui qui lui confie la charge de ce transport (art. 2, paragraphes 2 et 3). Enfin, une unité de compte est l'équivalent d'un droit de tirage spécial. La loi pose ensuite le régime de responsabilité du transporteur. En ce qu'elle vise à reprendre les règles de la Haye-Visby, elle correspond à ces dernières en majeure partie (engagement de la responsabilité du transporteur, limitations de responsabilité du transporteur, cas d'exonérations de responsabilité du transporteur...). Une différence à noter concerne la période durant laquelle le transporteur est responsable de la marchandise. Alors qu'aux termes des règles de la Haye-Visby le transporteur est responsable du chargement au déchargement de la marchandise, le JCOGSA prévoit – à l'instar du droit français – que le transporteur est responsable depuis la prise en charge de la marchandise jusqu'à sa livraison. Toutefois, le JCOGSA

n'empêche pas qu'une convention spéciale précise que la responsabilité du transporteur correspondra à celle prévue par les règles de la Haye-Visby. Par ailleurs, le JCOGSA est applicable aux contrats de transport de marchandises et d'affrètement au voyage internationaux, que des connaissements aient été émis ou non<sup>50</sup>.

Comme développé *infra* (n°79.4), les tribunaux japonais reconnaissent les clauses de juridiction et de droit applicable stipulées sur les connaissements.

**79. Régime interne.** — L'article 569 C. com. j. dispose que, dans les dispositions qui le suivent, le terme de « transporteur » désigne la personne dont l'activité consiste à effectuer des transports aériens, terrestres ou maritimes. Au-delà de certaines dispositions générales sur l'activité de transport, chaque mode de transport fait l'objet de dispositions spéciales. Or, la délimitation de ces différents modes a été modifiée par la réforme de 2018. Jusqu'alors, la navigation sur les « eaux calmes » telles que les rivières, les lacs, et l'intérieur des ports était considérée comme du transport terrestre. Les débats lors de la réforme ont relevé qu'il n'était pas naturel qu'une grande partie de la navigation sur la mer intérieure de Seto soit regardée comme du transport terrestre, et que tout transport sur l'eau devait se voir appliquer le corps de règles relatif au transport maritime<sup>51</sup>. C'est désormais le cas, en vertu de l'article 747 C. com. j. qui précise que les règles applicables aux navires le sont aussi aux bateaux naviguant à des fins commerciales sur les lacs, rivières, ports et étendues d'eau autres que la mer.

**79.1. Droits, obligations et responsabilité du transporteur.** — Lorsque le transporteur reçoit la marchandise d'un chargeur dans le cadre d'un contrat de transport de marchandises, il doit la charger et l'arrimer. Lorsque le chargeur ne remet pas sa marchandise à temps, le capitaine peut faire partir le navire immédiatement ; le chargeur restera tenu du fret. Par ailleurs, lorsqu'une marchandise a été chargée en violation ou non-respect du contrat de transport, le

---

<sup>50</sup> M. Amemiya, « Reform of Commercial Code (Transport Law) in Japan », s.d., p. 3., <http://www.maritimelaw.jp/pdf/ICML2018.pdf>.

<sup>51</sup> K. Sayama, « The Revision of the Transport Law and the Maritime Commerce Law in the Commercial Code of Japan », *WaveLength* JSE Bulletin n°61, 2016, p. 13.

transporteur peut la décharger à tout moment et l'abandonner si elle est susceptible de mettre en danger le navire ou sa cargaison. Lorsque le transporteur a transporté une telle marchandise, il peut facturer le montant de fret le plus élevé pour ce même type de marchandises au lieu et moment du déchargement. Cela ne fait pas obstacle à ce que le transporteur – ou toute autre partie intéressée – puisse réclamer des dommages-intérêts au chargeur.

Le transporteur est tenu de réparer tout préjudice résultant de la perte, de l'avarie ou du retard des marchandises pendant la période comprise entre la prise en charge de la marchandise et sa livraison. Toutefois, cela ne s'applique pas lorsque le transporteur prouve qu'il a fait preuve de la diligence requise dans la réception, le transport, le stockage et la livraison des marchandises. En matière maritime spécifiquement, il est encore précisé que le transporteur – à moins de prouver qu'il n'a pas été négligent dans l'exécution de ses obligations – est responsable de toute perte, avarie ou retard de la marchandise résultant du non-respect de l'une des obligations suivantes :

- mettre le navire en état de navigabilité ;
- armer, équiper et avitailler le navire de manière appropriée ;
- placer les cales, chambres froides et autres lieux de chargement de la marchandise dans un état permettant la réception, le transport et le stockage de celle-ci.

Toute stipulation réduisant la responsabilité du transporteur est nulle.

L'obligation de garantir l'état de navigabilité du navire, prescrit par l'article 739 C. com. j., a pu être défini dans un document issu du MLIT comme l'obligation du transporteur, en vertu du contrat de transport, de s'assurer que le navire est capable d'effectuer le voyage prévu au moment du départ. Elle repose principalement sur la capacité de la coque à supporter le voyage, la capacité opérationnelle du navire qui doit être correctement équipé, et la capacité de chargement du navire (les marchandises sont chargées dans un endroit

permettant leur réception, transport et stockage)<sup>52</sup>. Le tribunal de district de Tokyo a jugé que « si un navire s'échoue à la suite d'erreurs commises par l'équipage dans la gestion ou le contrôle de ses eaux de ballast, causant un dommage important à la cargaison, le transporteur est tenu de payer les dommages causés par l'innavigabilité en ce sens que le marin qui avait géré et contrôlé les eaux de ballast n'était pas compétent pour assurer la sécurité du voyage et que le transporteur n'était pas en mesure d'exercer une diligence raisonnable »<sup>53</sup>.

S'agissant du paiement du fret, le Code de commerce japonais prévoit qu'il a lieu au moment de la livraison des marchandises au lieu de destination. Si ces marchandises ont été perdues ou endommagées par un cas de force majeure, le fret ne peut être réclamé par le transporteur. S'il a déjà été payé, il doit être rendu. En revanche, si les marchandises ont été perdues ou endommagées en raison de leur vice propre ou de la négligence du chargeur, le montant total du fret peut être réclamé. Il en va de même lorsque les marchandises ont été utilisées pour la poursuite du voyage. Par ailleurs, le capitaine peut retenir les marchandises jusqu'à ce que le fret et les frais accessoires soient payés.

L'article 576 du Code de commerce japonais dispose que « le montant des dommages-intérêts en cas de perte ou d'endommagement des marchandises est déterminé par le prix du marché des marchandises au lieu et au moment où la livraison doit être effectuée » ou, à défaut, « par le prix normal des marchandises de même nature et qualité au lieu et au moment où les marchandises sont livrées ». Il existe toutefois des dispositions relatives au transport de marchandises de grande valeur (*infra* n°79.2.2).

**79.2. Droits, obligations et responsabilité du chargeur.** — Comme vu ci-dessus, le chargeur a l'obligation de payer le fret, même lorsque les marchandises ont été perdues ou endommagées en raison de sa négligence ou d'un vice propre.

---

<sup>52</sup> Bureau maritime du MLIT, « 内航海運における契約形態 », {Formes de contrat dans le secteur du cabotage}, document n°3 de la 13<sup>e</sup> réunion sur les politiques de base, 2020, p. 4.  
<sup>53</sup>J. Osada, M. Sasaki, T. Kobayashi, et al., *The Shipping Law Review*, The Law Reviews, 7<sup>e</sup> édition, 2020, p. 334.

Le chargeur peut annuler le transport avant le début de celui-ci et après paiement du fret et des frais accessoires dont il n'est pas exonéré. Toutefois, si le préjudice subi par le transporteur est inférieur au prix du transport, la réparation de ce préjudice suffit.

**79.2.1. Marchandises dangereuses.** — L'ancien Code de commerce japonais ne contenait pas d'obligation pour le chargeur de déclarer la nature dangereuse de sa marchandise. En pratique toutefois, cette obligation était recherchée en vertu d'un « *fair and equitable principle* »<sup>54</sup>. Depuis la réforme de 2018, l'article 572 nouveau du code prévoit que dès lors que « les marchandises à transporter sont inflammables, explosives ou autrement dangereuses, l'expéditeur doit en informer le transporteur et lui communiquer, avant la livraison, le nom des marchandises, leur nature et les autres informations nécessaires à la sécurité du transport des marchandises ».

Le chargeur sera tenu responsable du préjudice causé par son manquement à cette obligation, bien que cela n'apparaisse pas dans l'article précité. La question de la nature de la responsabilité du chargeur a été discutée, notamment en considération des chargeurs non professionnels manquant d'information sur la nature de la marchandise<sup>55</sup>. Il s'agirait finalement d'une négligence du chargeur<sup>56</sup>. Par un arrêt du 12 décembre 2015 « The NYK Argus », la Cour suprême du Japon a confirmé un jugement dans lequel le chargeur et le fabricant de la marchandise ont été reconnus responsables sur le fondement de la responsabilité délictuelle et de la responsabilité du fait des produits des dommages causés au navire par la marchandise ayant pris feu.

C'est au chargeur de prouver qu'il n'a pas commis de faute ni ne s'est montré négligent en ne procédant pas à la déclaration de marchandise dangereuse.

---

<sup>54</sup> « Principe de justesse et d'équité ». K. Sayama, « The Revision of the Transport Law and the Maritime Commerce Law in the Commercial Code of Japan », *WaveLength JSE Bulletin* n°61, 2016, p. 13.

<sup>55</sup> M. Amemiya, « Reform of Commercial Code (Transport Law) in Japan », s.d., p. 4., <http://www.maritimelaw.jp/pdf/ICML2018.pdf>.

<sup>56</sup> *Ibid.*

Toutefois, l'affaire susmentionnée a démontré qu'apporter une telle preuve est d'une grande difficulté.

Bien que cette obligation de déclaration incombe au chargeur, le transporteur qui a conscience de la dangerosité de la marchandise est tenu de prendre les mesures appropriées afin d'éviter tout accident<sup>57</sup>.

**79.2.2. Marchandises de grande valeur.** — En cas d'expédition de monnaie, titres et autres objets de valeur, le chargeur doit notifier au transporteur la valeur et le type de marchandises lorsqu'il le charge de leur transport, sans quoi ce dernier ne pourra être tenu de leur perte, retard ou avarie. Une telle disposition existait déjà antérieurement à la réforme de 2018, toutefois deux exceptions à l'exemption de responsabilité du transporteur ont été ajoutées : le fait, pour le transporteur, de connaître la valeur des marchandises au moment de la conclusion du contrat, et la perte, le dommage ou le retard causé par la grave négligence ou le fait intentionnel du transporteur.

**79.3. Droits et obligations du destinataire.** — Le destinataire paie le fret et les frais accessoires lors de la réception de la marchandise à destination. L'article 581 C. com. j. dispose que « après l'arrivée des marchandises au lieu de destination ou leur perte totale, le destinataire a les mêmes droits que le chargeur en vertu du contrat de transport. Le chargeur ne peut plus exercer ses droits lorsque les marchandises arrivent au lieu de destination ou lorsque les marchandises sont totalement perdues et que le destinataire réclame la livraison ou des dommages-intérêts ». Ces dispositions visent la situation où il n'y a pas eu émission de connaissance puisque dans le cas contraire, les détenteurs de droits les exercent conformément au connaissance. Or l'affaire du « MOL COMFORT » a montré que lorsque le transport était gouverné par un *sea waybill*, les destinataires avaient des difficultés à obtenir réparation du transporteur, car ils n'étaient pas en mesure

---

<sup>57</sup> Cour suprême du Japon, 25 mars 1993, affaire « Margo ».

de se voir transférer les droits du chargeur en application du Code de commerce japonais ancien<sup>58</sup>.

**79.4. Connaissance. *Sea waybill*.** — Les articles 757 et suivants du Code de commerce japonais concernent le connaissance. L'article 757 C. com. j. dispose que « le transporteur ou le capitaine doit, à la demande du chargeur ou de l'affréteur, sans délai après le chargement de la cargaison, délivrer un ou plusieurs connaissements indiquant que la cargaison a été chargée ». La délivrance du connaissance peut également avoir lieu à la remise de la marchandise au transporteur, avant le chargement, en indiquant alors qu'il y a eu prise en charge de la marchandise. Il est précisé que ces dispositions ne s'appliquent pas lorsqu'un *sea waybill* a été émis, lequel document n'est appréhendé par le Code de commerce japonais que depuis la réforme de 2018 afin de répondre aux problématiques de la pratique. En effet, il apparaît que le *sea waybill* est employé dans certains cas comme alternative au connaissance, ou lorsque pour quelque raison, le connaissance n'a pas encore été reçu lors de l'arrivée du navire au port de destination<sup>59</sup>.

L'article 758 C. com. j. énumère les différentes mentions qui doivent figurer au connaissance : la nature des biens transportés, le poids de la marchandise et le nombre de colis, la condition extérieure de la marchandise, le nom du chargeur ou de l'affréteur, le nom du destinataire, le nom du transporteur, le nom du navire, le port de chargement et la date du chargement, les frais de transport, le nombre de connaissements émis et la date d'émission du connaissance. Le transporteur ne peut remettre en cause les droits du détenteur de bonne foi du connaissance au motif que les mentions précitées sont incorrectes.

Lorsque l'identité du transporteur pose question, la Cour suprême du Japon a déterminé que l'identification devait se faire sur la base du connaissance.

---

<sup>58</sup> M. Amemiya, « Reform of Commercial Code (Transport Law) in Japan », s.d., p. 5., <http://www.maritimelaw.jp/pdf/ICML2018.pdf>.

<sup>59</sup> K. Sayama, « The Revision of the Transport Law and the Maritime Commerce Law in the Commercial Code of Japan », *WaveLength* JSE Bulletin n°61, 2016, p. 20.

Il a été jugé que le propriétaire du navire devait être reconnu comme transporteur en présence de la mention « *for the master* », d'une *demise clause* au verso du connaissement et d'une déclaration de réception du fret par l'agent du propriétaire ou le capitaine, quand bien même le logo de l'affrètement à temps figure sur le connaissement<sup>60</sup>.

Les tribunaux japonais reconnaissent les clauses de juridiction stipulées sur le connaissement qui désignent un tribunal étranger spécifique comme compétent, pour autant que l'affaire donnée ne relève pas de la compétence exclusive des tribunaux japonais, et que le tribunal désigné est compétent pour l'affaire au regard du droit de son pays<sup>61</sup>. Dans le respect de ces règles, l'action en justice intentée devant un tribunal non désigné comme compétent sera rejetée. De même, les tribunaux japonais reconnaissent les clauses de droit applicable, d'ailleurs quasi systématiques sur les connaissements émis par des transporteurs japonais<sup>62</sup>. En l'absence d'une telle clause, il est difficile de prévoir la loi qui serait alors appliquée<sup>63</sup>.

Les articles 761 et suivants du Code de commerce japonais disposent que lorsqu'un connaissement a été émis, le transfert de la marchandise doit s'effectuer au moyen de ce connaissement. Ce dernier peut être transféré et endossé, sauf stipulation contraire. Lorsque la personne en droit de recevoir les marchandises reçoit le connaissement, cette réception vaut réception des marchandises quant aux droits qui peuvent être exercés.

Il faut noter que la réforme du Code civil japonais entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2020 pourrait avoir des conséquences sur le connaissement. En effet, de nouvelles dispositions concernant les transactions et les contrats « standards » visent en fait la conclusion de contrats que l'on qualifierait en droit français d'adhésion. Partant du postulat que les transactions permises par le

---

<sup>60</sup> J. Osada, M. Sasaki, « Japan: Shipping », *The Legal 500 Country Comparative Guides*, 2019.

<sup>61</sup> Cour Suprême du Japon, 28 novembre 1975, *Minshu* Vol. 29, n°4, 572.

<sup>62</sup> J. Osada, M. Sasaki, « Japan: Shipping », *The Legal 500 Country Comparative Guides*, 2019.

<sup>63</sup> *Ibid.*

connaissance sont bien « standards » aux termes de l'article 548-2<sup>64</sup>, les stipulations qui figurent au verso de celui-ci sont des termes et conditions standards qui ne peuvent faire partie du contrat entre les parties que si l'une des conditions suivantes est remplie :

- les parties s'accordent pour inclure les termes et conditions standards dans le contrat ou ;
- la partie ayant préparé les termes et conditions standards (ici, le transporteur) manifeste à son co-contractant (le chargeur) son intention d'incorporer ses termes et conditions standards au contrat.

S'il y a peu de chance que la première condition soit remplie en pratique, il s'avère que la seconde pourrait également poser problème au regard du processus de réservation des principaux transporteurs maritimes de ligne régulière japonais<sup>65</sup>. La présence des termes et conditions standards sur les sites internet des transporteurs pourrait alors être opposée par ces derniers, mais il semble qu'un tel argument peinerait à convaincre les tribunaux japonais<sup>66</sup>.

**79.5. Transport multimodal.** — Avant la réforme de 2018, le Code de commerce japonais ne contenait pas de disposition sur le transport multimodal – transport effectué au moyen d'au moins deux modes de transport différents – bien que la pratique soit déjà très répandue. Un tel transport était donc uniquement organisé par le contrat liant les parties. Aujourd'hui, il est prévu que le régime de responsabilité du transporteur en cas d'avarie, perte ou retard de la marchandise est celui qui serait applicable, en vertu de la loi japonaise, si les parties étaient liées par un contrat direct et distinct pour cette étape du transport. Ainsi, pour que le JCOGSA soit applicable par exemple, il faut que le dommage ait lieu durant la partie maritime d'un transport international. Si le dommage a lieu durant la phase de transport terrestre au Japon, le droit japonais correspondant sera applicable.

---

<sup>64</sup> C'est-à-dire une transaction effectuée par une personne déterminée (transporteur) avec nombre important de personnes non déterminées (clients) dans laquelle l'uniformité de tout ou partie de la transaction est raisonnable pour les deux parties (non négociée).

<sup>65</sup> N. Ito, « An Influence of Japanese Civil Code Reform upon the Current Bill of Lading Transactions », s. d., p. 6. <[abesakata.com/wordpress/wp-content/uploads/2018/03/An-Influence-of-Japanese-Civil-Code-Reform-upon.pdf](http://abesakata.com/wordpress/wp-content/uploads/2018/03/An-Influence-of-Japanese-Civil-Code-Reform-upon.pdf)>.

<sup>66</sup> *Ibid.*

Toutefois, rien n'est prévu dans la situation où le moment du dommage n'est pas identifié.

Les dispositions relatives au connaissance maritime sont applicables *mutatis mutandis* au document de transport multimodal comprenant une phase maritime.

**79.6. Prescription.** — L'article 584 du Code de commerce dispose que la responsabilité du transporteur pour avarie ou perte partielle s'éteint après réception des marchandises par le destinataire sans qu'il n'émette de réserves. Toutefois, s'agissant des dommages qui ne peuvent être immédiatement détectés, le destinataire dispose de deux semaines pour émettre des réserves. Cette disposition ne vaut pas pour le transporteur qui a connaissance, au moment de la livraison, des dommages ou de la perte partielle. En tout état de cause, la responsabilité du transporteur s'éteint à l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date de livraison des marchandises (ou, en cas de perte totale des marchandises, de la date à laquelle les marchandises devaient être livrées) si aucune action en justice n'a été introduite. Ce délai peut être prolongé d'un commun accord et après la survenance du dommage ou de la perte.

## **Chapitre II**

### **Le contrat de transport de passagers**

**80. Observations générales.** — Environ 430 des 6852 îles composant l'archipel japonais sont habitées. Le cabotage permet l'approvisionnement de ces îles en marchandises, mais aussi le transport de passagers.

Le système de cabotage japonais est relativement strict et fermé, car réservé aux transporteurs exploitant des navires battant pavillon japonais, aussi bien pour le fret que pour les passagers. L'entrée de capitaux étrangers est interdite. Toutefois, par le biais de traités bilatéraux et d'accords réciproques, des navires étrangers peuvent obtenir un accès limité. Le choix d'une telle

réglementation permet la protection des marchés intérieurs, la gestion de la concurrence et assure la sécurité maritime et l'emploi.

Outre la desserte de la « périphérie surinsulaire »<sup>67</sup> japonaise, de nombreuses lignes de ferry permettent également de traverser la mer intérieure de Seto, de relier les quatre îles principales du Japon et même d'atteindre d'autres pays tels que la Corée, la Chine et la Russie. Le transport maritime de passagers est donc une activité importante et régulée.

**80.1. Cadre législatif et contractuel.** — Comme vu lors de l'étude de la responsabilité de l'armateur (*supra* n°44.1), le Japon n'a pas ratifié la convention d'Athènes du 13 décembre 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages. La relation entre le passager et le transporteur est régie par le contrat de transport et le Code de commerce japonais aux articles 589 et suivants. Il existe par ailleurs des conditions de transport standards et des conditions de transport standards pour les eaux intérieures notamment applicables au transport de passagers et de leurs véhicules. Préparées par le MLIT sur le site internet duquel elles sont disponibles, ces conditions de transport standards ont été récemment modifiées pour refléter la réforme de 2018. Le commentaire sur la révision de ces conditions précise que le transporteur qui ne les utilise pas doit rédiger ses propres conditions de transport, le notifier au Bureau régional des transports et en obtenir l'approbation. Afin de limiter les procédures administratives, l'utilisation des conditions de transport standards par les transporteurs vaut approbation et notification.

**81. Dispositions légales.** — Autrefois distinctes selon le mode de transport, les dispositions relatives au transport de passagers de la partie 2, chapitre 8, section 3 du Code de commerce japonais s'appliquent aussi bien aux transports aériens que terrestres et maritimes depuis la réforme de 2018.

---

<sup>67</sup> P. Pelletier, « JAPON (Le territoire et les hommes) - Géographie », *Encyclopædia Universalis*, 2020 [en ligne].

**81.1. Formation du contrat.** — Le contrat de transport de passagers prend effet dès lors que le transporteur s'engage à transporter les passagers et que ces derniers s'engagent à payer le prix du transport (art. 589 C. com. j.).

**81.2. Responsabilité du transporteur.** — La responsabilité du transporteur en matière de transport de passagers a fait l'objet de discussions dans le cadre de la réforme de 2018. L'ancien article 590 disposait qu'un transporteur de passagers ne peut être déchargé de la responsabilité d'indemniser le préjudice subi par un passager en raison du transport, à moins que ledit transporteur ne prouve que lui-même ou ses employés n'ont pas fait preuve de négligence dans l'exercice de la diligence requise pour effectuer le transport. La question était de savoir s'il fallait préciser que toute convention contraire à l'article précité était nulle. La crainte que des transporteurs d'urgence refusent le transport de passagers du fait d'une telle disposition conduit à l'émission de certaines réserves. Finalement, une règle en ce sens fut adoptée, avec toutefois quelques exceptions détaillées ci-dessous.

Aujourd'hui, le transporteur demeure responsable de tout dommage subi par le passager en raison du transport. Cette disposition ne s'applique pas s'il prouve qu'il a fait preuve de la diligence requise dans le transport du passager. Lorsque le transporteur s'avère responsable, aucune limitation de sa responsabilité en cas d'atteinte à la vie ou à l'intégrité physique des passagers n'est prévue. Toute convention spéciale exonérant ou réduisant la responsabilité du transporteur en cas d'atteinte à la vie ou à l'intégrité physique d'un passager (à l'exclusion de celle causée principalement par un retard dans le transport) est nulle. Toutefois, pour que la règle ne soit pas trop stricte, il est précisé qu'elle ne concerne pas les cas de tremblement de terre ou de toute autre catastrophe de grande ampleur, ni le risque qu'une telle catastrophe se produise. Elle ne s'applique pas non plus au transport d'une personne gravement menacée de mort ou de blessures corporelles en raison des vibrations ou d'autres circonstances survenant normalement au cours du transport.

**81.2.1 Responsabilité relative aux bagages.** — S'agissant des bagages remis au transporteur par les passagers, le transporteur et ses préposés ont la même

responsabilité qu'en vertu d'un contrat de transport de marchandises, même si le transport des bagages n'est pas facturé.

Si un passager ne demande pas la livraison de ses bagages dans un délai d'une semaine à compter du jour où les bagages sont arrivés à destination, le transporteur peut les offrir aux enchères publiques après avoir donné un préavis d'une durée raisonnable. Lors de la mise aux enchères des bagages, le transporteur doit aviser le passager sans délai. Toutefois, cette exigence de préavis n'existe pas lorsque les bagages sont susceptibles d'être sous-évalués en raison d'un dommage ou pour toute autre raison. Lorsque l'adresse ou le domicile du passager est inconnu, la notification de la mise aux enchères n'est pas obligatoire.

Le transporteur n'est pas responsable de la perte ou de la détérioration de bagages (y compris les effets personnels) qui ne lui ont pas été remis par un passager, sauf en cas de faute intentionnelle ou de négligence.

Les dispositions de l'article 576, paragraphes 1 et 3, de l'article 584, paragraphe 1, de l'article 585, paragraphes 1 et 2, de l'article 587 et de l'article 588 s'appliquent *mutatis mutandis* au cas où le transporteur est responsable des dommages-intérêts pour perte ou avarie de bagages.

**82.3. Prescription de l'action.** — En application de l'article 586 C. com. j. auquel renvoie l'article 594 C. com. j., l'action se prescrit par un an.

## **Titre II**

### **L'affrètement maritime**

**83. Plan. Présentation.** — À la différence de l'affrètement coque-nue qui s'analyse en un contrat de location (*supra* n°42), l'affrètement à temps et l'affrètement au voyage sont des contrats propres à l'exploitation du navire et au transport maritime. Le nombre de dispositions qui y sont relatives reste toutefois limité afin de préserver la grande liberté contractuelle caractérisant ces contrats. Il convient d'étudier ces dispositions et le processus législatif ayant conduit à leur

adoption ainsi que les pratiques contractuelles en matière d'affrètement à temps d'abord (chapitre I), puis d'affrètement au voyage (chapitre II).

## **Chapitre I**

### **L'affrètement à temps**

**84. Droit ancien. Cheminement législatif.** — Avant la réforme de 2018, il n'y avait aucune disposition sur l'affrètement à temps dans le Code de commerce japonais, bien que la pratique existât de longue date<sup>68</sup>. Le contrat d'affrètement à temps avait été analysé par un arrêt du 28 juin 1928 de la Cour suprême japonaise comme un contrat mixte empruntant au contrat de location et au contrat de fourniture de main d'œuvre.

Dès 1935, le Conseil législatif avait indiqué dans un rapport que des règles concernant l'affrètement à temps devaient être établies en tenant compte de la pratique<sup>69</sup>. Toutefois, en 2014, la teneur de ces règles était toujours discutée, notamment au regard des droits étrangers et des pratiques contractuelles. Un rapport de 2014 de l'Association de droit maritime du Japon documente ce processus de réflexion et de comparaison des droits.

De nombreux pays ayant légiféré sur la question, et les contrats types d'affrètement à temps s'étant multipliés, l'introduction de dispositions légales était souhaitable. Toutefois, le rapport précité relève que l'absence de telles dispositions permet une grande flexibilité. De plus, l'existence de nombreux autres types d'accords (*trip charters, slot charters, operating agreements...*) dont la nature n'est pas toujours claire entraînait une certaine réticence à légiférer.

---

<sup>68</sup> Bureau maritime du MLIT, « 内航海運における契約形態 », {Formes de contrat dans le secteur du cabotage}, document n°3 de la 13<sup>e</sup> réunion sur les politiques de base, 2020, p. 3.

<sup>69</sup> M. Amemiya, « 海商法改正における個別的課題 – 定期傭船契約 – », {Questions individuelles dans la révision du Code de commerce – contrat d'affrètement à temps –}, 2014, p. 1, [http://www.maritimelaw.jp/pdf/kaishohokaisei\\_teikiyousenkeiyaku.pdf](http://www.maritimelaw.jp/pdf/kaishohokaisei_teikiyousenkeiyaku.pdf).

S'agissant des différents types d'affrètement et de leur nature, la distinction opérée par le droit français entre le contrat de transport et l'affrètement, et entre l'affrètement coque-nue, l'affrètement à temps et l'affrètement au voyage fût étudiée. Toutefois, l'affrètement à temps a été inséré dans la section du Code de commerce japonais relative à la propriété du navire, et l'affrètement au voyage dans celle relative au transport de marchandises, demeurant ainsi en droit japonais une forme du contrat de transport. De façon plus générale, les droits allemand, chinois et coréen, en plus du droit français, apparaissent avoir été les principales inspirations du Conseil législatif sur la question de la formation du contrat, des obligations et relations entre les parties ou encore de la prescription de l'action. Les stipulations des principaux contrats types en la matière tels que ceux élaborés par le JSE ou la charte-partie NYPE 93 furent également prises en considération.

**85. Droit positif. Régime.** — Le Code de commerce japonais contient aujourd'hui quatre articles (art. 704 à 707) relatifs au contrat d'affrètement à temps. Ce dernier s'analyse désormais en un contrat de service relatif à l'exploitation du navire et se distingue des contrats de transport et de location<sup>70</sup>. Il prend effet lorsqu'une partie s'engage à mettre à la disposition d'une autre un navire avec son équipage pour une certaine durée, et que l'autre partie s'engage à payer une redevance d'affrètement pour ce navire. Aucune condition de forme n'étant précisée, le principe du consensualisme implicitement posé à l'article 512 du Code civil japonais trouve à s'appliquer.

Un affréteur à temps peut donner des instructions au capitaine du navire afin de déterminer la route et les autres questions nécessaires à l'utilisation du navire telles que les questions commerciales. Toutefois, cela ne s'applique pas aux

---

<sup>70</sup> The Japanese Shipowners' Association, 定期傭船契約とは {Qu'est-ce qu'un contrat d'affrètement à temps ?}, 2019, p. 7 et 9, [www.asb.or.jp/jp/wp-content/uploads/20190627\\_21.pdf](http://www.asb.or.jp/jp/wp-content/uploads/20190627_21.pdf) ; ministère de la Justice japonais, 商法（運送・海商関係）等の改正に関する要綱 {Présentation des amendements au Code de commerce (transport et commerce maritime)} (s. d.), p. 10, [www.moj.go.jp/content/001174667.pdf](http://www.moj.go.jp/content/001174667.pdf).

inspections préalables au départ du navire et aux autres questions concernant la sécurité du voyage.

Les coûts d'exploitation tels que le carburant, les droits de pilotage, les droits d'entrée dans les ports, et les autres dépenses ordinaires en lien avec l'exploitation du navire sont supportés par l'affréteur à temps. En revanche, les taxes, les primes d'assurance, l'équipement du navire, la rémunération de l'équipage, les frais de réparation du navire et les autres dépenses liées au navire sont à la charge de l'armateur.

Bien que le contrat d'affrètement à temps ne soit pas un contrat de transport, la nécessité d'assurer la sécurité du transport est la même. Par conséquent, certaines dispositions relatives à la garantie de la sécurité du transport en matière de contrat de transport sont appliquées *mutatis mutandis* (art. 707 C. com. j.). Il s'agit de l'obligation du chargeur de notifier les marchandises dangereuses (art. 572 C. com. j.), du droit de disposer des marchandises transportées illégalement (art. 740 C. com. j.) et de l'obligation de garantir l'état de navigabilité du navire (art. 739 C. com. j.). Ainsi, en prenant l'exemple de l'obligation de garantir l'état de navigabilité, l'affréteur à temps est responsable envers l'éventuel chargeur en vertu du contrat de transport, et le fréteur est responsable envers l'affréteur à temps en vertu du contrat d'affrètement à temps.

**86. Pratiques contractuelles. Sous-location.** — La superposition des contrats est courante en pratique et la sous-location est généralement admise en matière d'affrètement à temps par une stipulation du contrat. Par exemple, la clause 18 de la charte NYPE 93 dispose « *Unless otherwise agreed, the Charterers shall have the liberty to sublet the Vessel for all or any part of the time covered by this Charter Party, but the Charterers remain responsible for the fulfillment of this Charter Party* »<sup>71</sup>. Au contraire, s'agissant de l'affrètement coque-nue et donc

---

<sup>71</sup> Sauf accord contraire, les affréteurs ont la liberté de sous-louer le navire pour tout ou partie du temps couvert par la présente charte-partie, mais les affréteurs restent responsables de l'exécution de la présente charte-partie.

de la location, l'article 612 du Code civil japonais ainsi que la charte-partie rédigée par le JSE prévoit que l'accord du loueur est requis.

**86.1. Port sûr.** — Une autre notion retrouvée dans les contrats d'affrètements à temps est celle de « port sûr ». L'affréteur désigne le port de chargement et de déchargement, mais l'obligation de désigner un port sûr pour l'affréteur est généralement spécifiée dans la charte. Par exemple, la charte d'affrètement à temps interne du JSE stipule en son article 4 que le navire doit être utilisé pour des voyages licites entre des ports sûrs et des lieux situés dans une zone de service qu'il décrit. Une disposition légale à ce sujet avait été envisagée mais n'a pas été retenue, car les fréteurs et autres parties peuvent obtenir des informations sur la sécurité des ports désignés par l'affréteur, et la sécurité d'un port n'est pas prédéterminée dans un sens précis, mais de manière relative par divers facteurs tels que la taille et la manœuvrabilité du navire<sup>72</sup>. Un port sûr a toutefois pu être défini comme un port dans lequel un navire particulier peut entrer, décharger sa marchandise, et repartir en toute sécurité sans être exposé à des dangers qui ne peuvent être évités par une bonne navigation et des manœuvres, à moins que des circonstances inhabituelles ne se produisent<sup>73</sup>.

**86.2. Demise clause. Identity of carrier clause.** — La Cour Suprême a reconnu valide la clause de *demise* par un jugement du 27 mars 1998. Toutefois, des jugements contraires continuent d'être rendus. Les clauses de *demise* ou d'*identity of carrier* peuvent donc toujours être contestées en cour.

## **Chapitre II**

### **L'affrètement au voyage**

---

<sup>72</sup> Ministère de la Justice japonais, 商法（運送・海商関係）等の改正に関する要綱 {Présentation des amendements au Code de commerce (transport et commerce maritime)} (s. d.), p. 6, [www.moj.go.jp/content/001174667.pdf](http://www.moj.go.jp/content/001174667.pdf).

<sup>73</sup> *Ibid.*

**87. Observations. Dispositions légales.** — Le contrat d'affrètement au voyage est un contrat par lequel l'affréteur réserve tout ou partie d'un navire spécifique pour le transport d'une cargaison spécifique, pour un voyage spécifique et dans des conditions particulières<sup>74</sup>. Avant la réforme, l'affrètement au voyage était déjà considéré, en droit japonais, comme une seconde forme du contrat de transport – la première portant sur une ou plusieurs marchandises spécifiées<sup>75</sup>. Il découle de l'organisation du Code de commerce tel qu'amendé par la loi du 25 mai 2018 que cette dualité a été conservée. Les contrats d'affrètement au voyage sont appréhendés aux articles 748 et suivants du code, dans la section relative au transport de marchandises et à la suite des dispositions relatives au contrat de transport de marchandises individuelles. Pour chaque section, l'expression de contrat de transport est employée. Toutefois, s'agissant des contrats d'affrètement au voyage, il peut être dérogé aux dispositions du JCOGSA et aux règles de la Haye-Visby. En droit interne également, la responsabilité du transporteur peut être aménagée (ce qui n'est pas le cas s'agissant du contrat de transport de marchandises individuelles). Le cadre légal n'est donc pas du tout le même, et l'on peut arguer que le contrat d'affrètement au voyage ne porte pas directement sur le transport d'une marchandise, mais sur la réservation d'une partie du navire pour effectuer un voyage. De plus, en pratique, les contrats d'affrètement au voyage sont gouvernés par des chartes-parties types, bien distinctes des contrats de transport. C'est pourquoi il apparaît opportun, en gardant à l'esprit l'organisation choisie par le droit japonais, de traiter du contrat d'affrètement au voyage au sein de l'affrètement maritime, en s'intéressant s'abord ici aux dispositions légales.

**87.1. Chargement des marchandises.** — Il est indiqué que lorsque le capitaine a achevé les préparatifs nécessaires au chargement des marchandises, il adresse sans délai un avis à cet effet à l'affréteur. Si le délai n'est pas fixé dans le

---

<sup>74</sup> The Japanese Shipowners' Association, 定期傭船契約とは {Qu'est-ce qu'un contrat d'affrètement à temps ?}, 2019, p. 7 [www.asb.or.jp/jp/wp-content/uploads/20190627\\_21.pdf](http://www.asb.or.jp/jp/wp-content/uploads/20190627_21.pdf)

<sup>75</sup> S. Kozuka, « The Outline of the Japanese Maritime Law », *WaveLength* JSE Bulletin n°49, 2004, p. 13 et 16.

contrat, il est compté à partir du moment de la notification susmentionnée. Dans le cas où un affréteur charge les marchandises après l'expiration de la période de chargement, des frais de surestaries raisonnables peuvent être facturés même en l'absence d'un accord spécial.

Lorsque l'affréteur d'un contrat d'affrètement au voyage ne charge pas les marchandises durant le délai de chargement, l'armateur peut considérer que l'affréteur a résilié le contrat d'affrètement au voyage.

Dans le cas où le capitaine du navire doit recevoir les marchandises à transporter d'un tiers et qu'il n'est pas en mesure de s'assurer de l'identité de ce tiers ou si le tiers n'expédie pas les marchandises, le capitaine du navire doit immédiatement adresser une notification à l'affréteur. L'affréteur ne peut charger les marchandises que durant la période de chargement désignée.

L'affréteur peut demander au capitaine du navire de faire partir le navire même si toutes les marchandises prévues n'ont pas été chargées à bord. L'affréteur demeure tenu de payer le montant total des frais de transport ainsi que les dépenses encourues. Il doit fournir une garantie raisonnable pour le paiement de ces dépenses sur demande. Par ailleurs, le capitaine du navire peut partir immédiatement après l'expiration de la période de chargement, même si l'affréteur n'a pas chargé toutes les marchandises à transporter. L'affréteur reste tenu du montant total des frais de transport et autres dépenses encourues.

**87.2. Déchargement des marchandises.** — Lorsque les préparatifs nécessaires au déchargement des marchandises en transit sont achevés, le capitaine adresse sans délai un avis au destinataire. Si la période de déchargement n'est pas fixée dans le contrat d'affrètement au voyage, elle est décomptée à partir de la réception de l'avis susmentionné. Lorsque le déchargement des marchandises n'est pas possible en raison d'un cas de force majeure, cela n'est pas décompté dans la période de déchargement. Dans le cas où les marchandises sont déchargées après l'expiration de la période de déchargement, des frais peuvent être facturés pour ce retard, même en l'absence d'un accord spécial.

**87.3. Annulation du contrat.** — Avant le départ du navire, l'affrèteur au voyage peut annuler le contrat d'affrètement en payant le montant total des frais de transport et les frais de surestaries. Sont ici concernés les contrats d'affrètement au voyage pour l'ensemble du navire. Toutefois, si le montant du dommage subi par l'armateur du fait de l'annulation du contrat d'affrètement pour la totalité du voyage est inférieur au montant total des frais de transport et des charges de surestaries, il suffit de l'indemniser pour ce dommage.

Lorsque l'affrèteur annule le contrat d'affrètement au voyage entier après avoir chargé tout ou partie des marchandises à bord, il supporte les frais nécessaires au déchargement des marchandises.

Après le début du voyage, l'affrèteur au voyage ne peut annuler le contrat d'affrètement pour un voyage entier que s'il paie le montant total dû et une taxe de non-arrivée prescrite à l'article C. com. j., ou fournit une garantie suffisante.

**87.4. Dispositions applicables *mutatis mutandis*.** — En effet, il est précisé que les dispositions des articles 743 et 745 et de l'article 753, paragraphe 3, relatives au contrat de transport s'appliquent *mutatis mutandis* à la résolution d'un contrat d'affrètement au voyage pour une partie de navire. Dans ce cas, les termes « le montant total » de l'article 743 paragraphe 1 et de l'article 745 sont réputés remplacés par les termes « le montant total et les frais de surestaries ».

L'article 739 du code trouve également à s'appliquer *mutatis mutandis* ; ainsi l'armateur ne peut faire valoir quelconque aménagement de sa responsabilité par le biais d'un accord spécial auprès du détenteur du connaissement.

**88. Connaissement.** — Les termes de la charte-partie, ce incluant ceux relatifs au règlement des litiges, peuvent être incorporés au connaissement<sup>76</sup>, bien que les exigences relatives à cette incorporation ne soient pas claires<sup>77</sup>. Il y aura

---

<sup>76</sup> Tribunal de district d'Osaka, 11 mai 1959.

<sup>77</sup> J. Osada, M. Sasaki, T. Kobayashi, et al., *The Shipping Law Review*, *The Law Reviews*, 7<sup>e</sup> édition, 2020, p. 335.

nullité s'ils aménagent la responsabilité du transporteur en contrevenant aux dispositions ou conventions applicables.

**89. Pratiques contractuelles.** — Le *Japan Shipping Exchange* élabore de nombreux contrats types. En matière d'affrètement, la NIPPONGRAIN (annexe n°4) et la BEIZAI1991 sont deux chartes-parties au voyage, relatives respectivement au transport de grain et au transport de bois d'œuvre. Elles se composent classiquement d'une première page avec des cases à remplir, complétées par des conditions générales. Elles comprennent toutes deux une clause accordant un privilège au fréteur sur la marchandise, une clause de *laytime* prévoyant que le chargement et le déchargement doivent être effectués en un maximum de 24 heures en dehors des dimanches et jours fériés, une clause d'arbitrage désignant la TOMAC comme compétente en cas de litige, une *both to blame collision clause* et prévoient plus généralement les droits et obligations des parties.

## Conclusion

**90. Standards internationaux.** — Le droit maritime japonais, tel que révisé par la loi n°29 du 25 mai 2018 amendant le Code de commerce, est aligné sur les principales normes et conventions maritimes internationales – notamment en matière de sécurité et de pollution. Ainsi, dans les situations juridiques internationales, les différences de régime par rapport aux pays parties aux mêmes conventions – dont la France – sont limitées, bien qu’il en demeure certaines, en matière de limitation de responsabilité de l’armateur pour dommages aux passagers notamment. Concernant les sûretés maritimes et les saisies de navires – élément crucial de la pratique – le Japon n’a ratifié aucune convention ; toutefois, les sûretés maritimes et les procédures d’immobilisation et de vente de navires qui y sont liées sont proches des mécanismes français (ce que l’influence des codes civils allemand et français explique peut-être), et la liste des privilèges maritimes est quasi-identique. Toujours du point de vue de la pratique, le Japon est un pays qui reconnaît les clauses de choix de loi et de juridiction, ce qui, eu égard aux contrats de transport et d’affrètement, a toute son importance.

**91. Droit interne.** — S’agissant du droit interne, bien que des lois spéciales viennent compléter le droit maritime codifié, notamment pour transposer les conventions internationales et encadrer le travail des gens de mer et dans les ports, le livre III du Code de commerce japonais relatif au transport et au commerce maritime apparaît moins étoffé que la cinquième partie du Code des transports français relative au transport et à la navigation maritimes. Les deux droits nationaux s’inspirent des conventions internationales, mais les divergences d’ordre théorique et pratique sont ici plus nombreuses. Les régimes de responsabilité des transporteurs, des armateurs impliqués dans des abordages et des pilotes portuaires diffèrent sensiblement. La qualification de navire et la distinction de ce dernier avec les bateaux ne se retrouvent pas aussi clairement en droit japonais ; le droit maritime s’applique d’ailleurs à la navigation sur les eaux intérieures. L’organisation du code et des contrats diffèrent également. Enfin, le

droit japonais apparaît plus protecteur eu égard à l'accès à son pavillon et à l'activité de transport de fret de passagers dans ses eaux.

**92. Perspectives.** — Les réformes du Code de commerce et du Code civil venant tout juste d'entrer en vigueur (1<sup>er</sup> avril 2019 et 1<sup>er</sup> avril 2020 respectivement), il faudra prêter attention à la jurisprudence et aux évolutions de la pratique dans les années à venir. La ratification prochaine de la convention internationale sur la responsabilité civile pour dommages de pollution par hydrocarbures du 23 mars 2001 et de la convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves du 18 mai 2007 a été annoncée par le MLIT, et la loi sur la responsabilité en cas de pollution par hydrocarbures devrait entrer en vigueur dans sa nouvelle version d'ici le 1<sup>er</sup> octobre 2020. Sur le plan économique et plus précisément en matière de construction navale, secteur faisant l'objet de réformes du fait d'un déclin global des commandes de navires, certains chantiers navals japonais ont décidé de consolider leurs activités ou de former des alliances. Le Japon n'en demeure pas moins l'un des leaders du marché et s'investit particulièrement dans la recherche et le développement de navires innovants tels que les navires de surface autonomes et les navires « zéro émission ».

## Bibliographie

### Ouvrages

- Clulow A., *The company and the shogun: The Dutch encounter with Tokugawa Japan*, Columbia University Press, 2014
- Friday K., *Japan Emerging: Premodern History to 1850*, Westview Press, 2012
- Kobayashi T., Osada J., Sasaki M. et al., *The Shipping Law Review*, The Law Reviews, 7<sup>e</sup> édition, 2020
- Oyama H., Hama F. et al., *Shipping Law 2020*, ICLG, 2020
- Rimaboschi M., *L'unification du droit maritime*, Presses universitaires d'Aix-Marseille, Droit maritime et des transports, 2006
- Roehl W., *History of Law in Japan since 1868*, Brill, 2004
- B. L. Walker, *A Concise History of Japan*, Cambridge University Press, 2015
- Yamaguchi S. et al., *Shipping 2018, Getting the Deal Through*, 2018

### Articles

- Amemiya M., « Reform of Commercial Code (Transport Law) in Japan », s.d., <<http://www.maritimelaw.jp/pdf/ICML2018.pdf>>
- Awaji T., « Les Japonais et le droit », *Revue internationale de droit comparé*, vol. 28 n°2, 1976. p. 235-250
- P. N. Davies, « Japanese Shipping and Shipbuilding: An Introduction to the Motives behind its Early Expansion », *Aspects of Japanese shipping history*, 1999
- Harold G. W., « The Legal System of Pre-Western Japan », *Hastings Law Journal* n°20 217, 1968
- Ishimito M., « L'influence du Code civil français sur le droit civil japonais », *Revue internationale de droit comparé* vol. 6 n°4, 1954. p. 744-752

- Ito N., « An Influence of Japanese Civil Code Reform upon the Current Bill of Lading Transactions », s. d., <[www.abesakata.com/wordpress/wp-content/uploads/2018/03/An-Influence-of-Japanese-Civil-Code-Reform-upon.pdf](http://www.abesakata.com/wordpress/wp-content/uploads/2018/03/An-Influence-of-Japanese-Civil-Code-Reform-upon.pdf)>
- Jaluzot B., « La réforme du droit des obligations au Japon », 2018, <[halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01858502/document](http://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01858502/document)>
- Kobayashi N., « Développements récents du droit maritime japonais », *Le droit maritime français* n°675, 2006
- Kozuka S., « The Outline of the Japanese Maritime Law », *WaveLength JSE Bulletin* n°49, 2004
- Matsui T., « Arrest of a ship in Japan », s. d., <[shiparrested.com/arrest-of-a-ship-in-japan-by-takayuki-matsui-partner-mlo](http://shiparrested.com/arrest-of-a-ship-in-japan-by-takayuki-matsui-partner-mlo)>
- Matsumiya M., « Rules for International Jurisdiction Related to Maritime Matters in Japan », *WaveLength JSE Bulletin* n°63, 2018
- Miyahiro K., « Reform of the Law for Liability for Oil Pollution Damages », *Japan P&I Newsletter* n°51, 2020
- Morton Fraser, « The importance of refund guarantees in shipbuilding contracts », *Lexology*, 2009
- Nozomi Y., « Le problème contemporain rencontré par le droit japonais de la responsabilité délictuelle : Quelle orientation devrait prendre notre droit ? », *Ritsumeikan Law Review* n°36, 2018
- Osada J., Sasaki M., « Japan: Shipping », *The Legal 500 Country Comparative Guides*, 2019
- Pelletier P., « Le Japon et la mer, grandeurs et limites », *Hérodote* n°163, 2016
- Pelletier P., « JAPON (Le territoire et les hommes) - Géographie », *Encyclopædia Universalis*, 2020
- Sasaki H., « Revision of the Commercial Code of Japan on Collision, Salvage and General Average », *WaveLength JSE Bulletin* n°64, 2019
- Sayama K., « The Revision of the Transport Law and the Maritime Commerce Law in the Commercial Code of Japan », *WaveLength JSE Bulletin* n°61, 2016

- Taylor V. et al., « Introduction: Nature of the Japanese legal system », *Business Law in Japan* vol n°1, 2008
- Toda M., « Piercing the Corporate Veil Concerning Arrest of Ship in Japan », *WaveLength JSE Bulletin* n°49, 2004

## Rapports

- Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement, « Revue du transport maritime », 2019
- Maritime Union of Australia & the International Transport Workers Federation, « Maritime cabotage a global analysis including cabotage campaigning tools », 2004

## Sites internet

- Amemiya Law Office – [www.maritimelaw.jp](http://www.maritimelaw.jp)
- ASBJ FASF – [www.asb.or.jp](http://www.asb.or.jp)
- Comité maritime international – [www.comitemaritime.org](http://www.comitemaritime.org)
- Courts in Japan – [www.courts.go.jp](http://www.courts.go.jp)
- e-Gov Japan – [www.e-gov.go.jp/en](http://www.e-gov.go.jp/en)
- (The) Japan Craft Inspection Organization – [www.jci.go.jp](http://www.jci.go.jp)
- (The) Japan Shipping Exchange – [www.jseinc.org](http://www.jseinc.org)
- Japanese Law Translation – [www.japaneselawtranslation.go.jp](http://www.japaneselawtranslation.go.jp)
- Japanese Maritime Law Association – [www.jmla.jp/en/index.html](http://www.jmla.jp/en/index.html)
- Library of Congress – [www.loc.gov](http://www.loc.gov)
- Ministry of Justice – [www.moj.go.jp](http://www.moj.go.jp)
- Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism – [www.mlit.go.jp](http://www.mlit.go.jp)
- Nikkei Asian Review – [www.asia.nikkei.com](http://www.asia.nikkei.com)
- Organisation maritime internationale – [www.imo.org](http://www.imo.org)

- Pilotage in Japan – [www.pilot.or.jp](http://www.pilot.or.jp)
- Seatrade Maritime News – [www.seatrade-maritime.com](http://www.seatrade-maritime.com)
- Tokyo MoU – [www.tokyo-mou.org](http://www.tokyo-mou.org)
- UNCTAD STAT – [www.unctadstat.unctad.org](http://www.unctadstat.unctad.org)

## **Annexes**

### TABLE DES ANNEXES

Annexe n°1 : Carte du Japon, p. 93.

Annexe n°2 : Commerce maritime – statistiques 2018/2019, p. 94.

Annexe n°3 : NIPPONSALE 1999, p. 95.

Annexe n°4 : NIPPON GRAIN CHARTER PARTY, p. 98.

### Annexe n°1 : Carte du Japon



crédits : Encyclopædia Universalis

## Annexe n°2 : Commerce maritime - statistiques 2018/2019

	Country or territory of ownership	Number of vessels			Dead-weight tonnage			Foreign flag as a percentage of total	Total as a percentage of total
		National flag	Foreign flag	Total	National flag	Foreign flag	Total		
1	Greece	670	3 866	4 536	60 776 654	288 418 535	349 195 189	82.60	17.79
2	Japan	875	2 947	3 822	35 532 308	189 588 907	225 121 215	84.22	11.47
3	China	3 987	2 138	6 125	90 930 376	115 370 656	206 301 032	55.92	10.51
4	Singapore	513	1 214	2 727	71 287 105	50 198 543	121 485 648	41.32	6.19
5	Hong Kong, China	890	738	1 628	72 311 219	25 817 099	98 128 318	26.31	5.00
6	Germany	212	2 460	2 672	8 365 247	88 167 113	96 532 360	91.33	4.92
7	Republic of Korea	774	873	1 647	12 418 609	4 282 908	76 701 517	83.81	3.91
8	Norway	367	1 671	2 038	1 758 664	59 356 435	61 115 099	97.12	3.11
9	United States	822	1 153	1 975	9 518 623	48 859 083	58 377 706	83.69	2.97
10	Bermuda	14	518	532	337 958	57 894 249	58 232 207	99.42	2.97

Source: UNCTAD secretariat calculations, based on data from Clarksons Research.  
 Notes: Propelled seagoing vessels of 1,000 gross tons and above, as at 1 January 2019. For the purposes of this table, second and international registries are recorded as foreign or international registries, whereby, for example, ships belonging to owners in the United Kingdom registered in Gibraltar or the Isle of Man are recorded as being under a foreign or international flag. In addition, ships belonging to owners in Denmark and registered in the Danish International Ship Register account for 43.7 per cent of the Denmark-owned fleet in dead-weight tonnage, and ships belonging to owners in Norway registered in the Norwegian International Ship Register account for 26.6 per cent of the Norway-owned fleet in dead-weight tonnage. For a complete listing of nationally owned fleets, see <http://stats.unctad.org/fleetownership>.

Ranking 2018 (throughput)	Company	Headquarters	Million TEUs	Percentage share	Growth/decline (million TEUs)	Growth/decline 2017–2018 (percentage)	Million TEUs	Growth/decline 2017–2018 (percentage)
1	COSSCO	China	105.8	13.5	14.5	15.9	130.0	17.8
2	Hutchison Ports	Hong Kong, China	82.6	10.5	0.2	0.3	112.0	1.6
3	PSA International	Singapore	80.1	10.2	6.2	8.4	112.6	7.9
4	APM Terminals	Netherlands	78.6	10.0	2.3	3.1	99.7	-2.0
5	DP World	United Arab Emirates	70.0	8.9	1.3	1.9	89.7	3.2
6	Terminal Investment Limited	Switzerland	47.7	6.1	3.7	8.4	62.4	8.7
7	China Merchants Ports	China	34.5	4.4	3.5	11.4	42.9	5.2
8	CMA CGM	France	25.6	3.3	0.9	3.5	38.4	1.6
9	Eurogate	Germany	13.7	1.7	-0.1	-1.1	22.6	-7.0
10	SSA Marine	United States	12.6	1.6	1.3	11.4	20.2	2.5
11	NYK Lines (Nippon Yusen Kabushiki Kaisha)	Japan	10.6	1.4	-0.4	-3.4	23.8	34.6
12	Evergreen	Taiwan Province of China	10.4	1.3	0.1	0.9	17.2	3.6
13	International Container Terminal Services	Philippines	9.7	1.2	0.6	6.4	17.9	13.7
14	Hyundai	Republic of Korea	7.6	1.0	1.4	23.1	12.3	10.8
15	HHLA (Hamburger Hafen und Logistik)	Germany	7.4	1.0			10.3	8.4
16	MOL (Mitsui Osaka Shosen Kaisha Lines)	Japan	7.3	0.9	0.2	3.4	10.0	4.8
17	Yildirim/Yilport	Turkey	6.4	0.8	0.3	4.4	10.1	-0.2
18	Bolloré	France	5.3	0.7	0.5	11.5	9.4	6.2
19	Yang Ming	Taiwan Province of China	4.4	0.6	-0.3	-5.5	8.4	-5.9
20	"K" Line (Kawasaki Kisen Kaisha)	Japan	3.3	0.4	-0.2	-5.3	5.7	44.1
21	SAAM Puertos (Sudamericana Agencia Adreza y Marítima)	Chile	3.2	0.4	0.1	4.9	5.2	8.4
Global operators total			626.6	80.0	43.70	7.50		

Source: Drewry, 2019, Global Container Terminal Operators Annual Review and Forecast 2019.

Economy	Number of port calls	Number of days					
		Liquid bulk carriers	Dry bulk carriers	Container ships	Break bulk carriers	Liquefied natural gas carriers	Liquefied petroleum gas carriers
China	205 448	1.10	2.00	0.62	1.17	1.21	1.00
Japan	180 400	0.31	0.90	0.35	1.12	0.99	0.32
Netherlands	100 343	0.49	0.84	0.78	0.40	1.30	0.94
United States	72 485	1.64	1.84	1.00	1.79	1.28	2.03
Russian Federation	68 211	1.04	2.50	1.40	1.56	1.10	1.34
Republic of Korea	65 762	0.79	2.34	0.60	1.29	1.03	0.72
Indonesia	62 059	1.28	3.55	1.09	1.26	1.38	1.13
Singapore	60 712	0.60	0.12	0.77	0.65	2.22	1.12
Spain	59 326	0.84	2.27	0.66	1.14	1.05	0.96
United Kingdom	58 203	1.06	2.73	0.73	1.46	1.43	1.08
Germany	50 264	0.36	2.48	0.79	0.50	–	0.75
Norway	49 339	0.61	0.87	0.33	0.34	0.32	0.75
Turkey	47 468	1.11	4.00	0.63	1.52	1.31	1.36
Italy	39 265	1.29	3.55	0.82	1.93	–	1.44
India	38 999	1.42	2.49	0.93	0.82	1.15	1.27
Malaysia	32 982	1.16	3.42	0.76	1.15	1.09	0.91
Belgium	31 811	1.30	3.88	1.02	1.43	1.18	1.40
Taiwan Province of China	30 729	1.05	2.14	0.46	1.26	0.99	0.98
Australia	29 783	1.34	1.65	1.20	1.79	1.22	0.90
Greece	28 535	0.54	0.35	0.95	1.07	0.99	0.88
Brazil	27 546	1.74	2.67	0.81	2.45	2.94	1.66
Canada	27 225	1.12	0.32	1.49	0.28	–	–
Thailand	26 206	0.68	3.07	0.79	1.59	1.23	0.57
Sweden	25 461	0.68	0.51	0.63	1.04	0.61	0.82
France	24 677	1.06	3.14	0.75	1.50	1.20	1.07
World total	1 884 818	0.94	2.05	0.70	1.11	1.11	1.02

Source: UNCTAD secretariat calculations, based on data from Marine Traffic ([www.marinetraffic.com](http://www.marinetraffic.com)).

Notes: Ships of 1,000 gross tons and above, not including passenger ships. The total number of port calls is computed for roll-on-roll-off vessels; the time spent in ports by such vessels is not. Ports with fewer than five port calls of this vessel type in 2018 are not included. For the complete table of all countries, see <http://stats.unctad.org/maritime>.

Ranking by number of ships	Ownership origin	Percentage of vessels fitted with ballast water treatment systems	Percentage of vessels fitted with scrubbers	Percentage of vessels compliant with tier III regulations to reduce nitrogen-oxide emissions
		1	Indonesia	0.25
2	Japan	13.13	0.14	0.16
3	China	8.05	0.43	0.13
4	Greece	17.07	7.94	0.29
5	United States	6.98	3.64	0.76
6	Singapore	12.00	1.53	0.09
7	Germany	9.91	1.97	0.68
8	Russian Federation	2.78	0.00	0.22
9	Republic of Korea	12.46	1.13	0.04
10	Norway	16.53	2.36	7.79

Source: UNCTAD secretariat calculations, based on data provided by Clarksons Research.

Notes: Propelled seagoing merchant vessels of 100 gross tons and above, beginning-of-year figures.

**Annexe n°3 : NIPPONSALE 1999**

Page 1

Issued Dec. 16, 1965  
 Amended Jul. 13, 1971  
 Amended Mar. 16, 1977  
 Amended Sep. 9, 1993  
 Amended Nov. 2, 1999

The Documentary Committee of The Japan Shipping Exchange, Inc.

**MEMORANDUM OF AGREEMENT**

Place and Date of Agreement		Code Name: <b>NIPPONSALE 1999</b>	(Part I)
1. Sellers (Preamble)		2. Buyers (Preamble)	
3. Vessel's name (Preamble)		4. Flag/Registry (Preamble, Cl. 3 (a) (ii))	
5. Class (Preamble, Cl. 6 (b))		6. Built (year and builder's name) (Preamble)	
7. Gross register tonnage (Preamble)		8. Summer deadweight tonnage (Preamble)	
9. Place/Date of superficial inspection (Preamble, Cl. 5 (a), Cl. 10)		10. Place/Date of class records examination (Preamble)	
11. Purchase Price (Cl. 1)			
12. Place of closing (Cl. 3 (c))			
13. Delivery range (Cl. 4 (a), Cl. 6 (e)(i), (f))			
14. Delivery period (Cl. 4 (a)) and Cancelling Date (Cl. 4 (a), (d), (e))			
15. Places (Cl. 2 (a), Cl. 4 (c))			
16. Liquidated damages, per day (Cl. 7 (c))		The additional clauses, if any, numbered from 16 to [       ] shall be deemed to be fully incorporated into this Agreement.	

It is mutually agreed that this Agreement shall be performed in accordance with the terms and conditions contained herein.

Signature (Sellers)

Signature (Buyers)

By:

By:

Title:

Title:

## NIPPONSALE 1999

(Part II)

- IT IS THIS DAY MUTUALLY AGREED** between the Sellers referred to in Box 1 ("the Sellers") and the Buyers referred to in Box 2 ("the Buyers") that the Sellers shall sell and the Buyers shall buy the Vessel named in Box 3 with particulars as referred to in Boxes 4 - 8 ("the Vessel"), which has been accepted by the Buyers following their superficial inspection of the Vessel and examination of her class records as referred to in Boxes 9 and 10 respectively on the following terms and conditions.
- 1. PURCHASE PRICE**  
The purchase price of the Vessel ("the Purchase Price") shall be as stated in Box 11.
- 2. PAYMENT**  
(a) As security for the fulfilment of this Agreement, the Buyers shall remit a deposit of ten (10) per cent of the Purchase Price ("the Deposit") to a bank nominated by the Sellers within three (3) banking days (being days on which banks are open for the transaction of business in the place stated in Box 15 ("Banking Days")), from the date of this Agreement, in the names of both the Sellers and the Buyers. Any interest earned on the Deposit shall be credited to the Buyers. Bank charges on the Deposit shall be borne equally by the Sellers and the Buyers. The Deposit shall be paid to the Sellers as a part of the Purchase Price in the same manner as the balance of the ninety (90) per cent of the Purchase Price as provided for hereunder.  
(b) The Buyers shall remit the balance of the Purchase Price by telegraphic transfer to the said bank immediately after the Notice of Readiness for Delivery is tendered by the Sellers as per clause 7 of this Agreement. The balance shall be paid to the Sellers together with the Deposit against the Protocol of Delivery and Acceptance being duly signed by a representative of each party at the time of delivery of the Vessel.
- 3. DOCUMENTATION**  
(a) At the time of delivery of the Vessel, the Sellers shall provide the Buyers with the following documents:  
(i) the Bill of Sale, duly notarized by a Notary Public, specifying that the Vessel is free from all debts, encumbrances, mortgages and maritime liens; and  
(ii) a letter from the Sellers undertaking to supply a Deletion Certificate from the Registry stated in Box 4 as soon as practicable after the Vessel's delivery; and  
(iii) such other documents as may be mutually agreed.  
(b) Upon delivery the Buyers and the Sellers shall execute and exchange a Protocol of Delivery and Acceptance, thereby confirming the date and time of delivery of the Vessel.  
(c) Closing shall take place at the place stated in Box 12.
- 4. DELIVERY PLACE AND TIME**  
(a) The Sellers shall ensure that the Vessel is ready for delivery within the Delivery Range stated in Box 13 not before and not later than the dates stated in Box 14, the latter date being the Cancelling Date.  
(b) The Sellers shall keep the Buyers informed of the Vessel's itinerary and give the Buyers thirty (30), fifteen (15), seven (7) and three (3) days notice of the expected date and place of readiness for delivery.  
(c) In the event that the Vessel is not ready for delivery on or before the Cancelling Date, the Buyers shall have the option of cancelling this Agreement, provided such option shall be exercised in writing within two (2) Working Days (which shall be the days not falling on Saturdays, Sundays, or Public holidays in the place stated in Box 15) from the Cancelling Date. However, if the failure to deliver the Vessel is caused by any event over which the Sellers have no control, then the Cancelling Date shall be extended by the corresponding time lost due to such event but in no case shall such extension be for a period of more than thirty (30) days.  
(d) In the event the Buyers do not elect to exercise the option to
- cancel this Agreement in accordance with sub-clause (c) above, they shall have the right to designate a new date for delivery of the Vessel, provided such right is exercised in writing within two (2) Working Days from the Cancelling Date, and such designated date shall be the new Cancelling Date as if stated in Box 14. However if no new Cancelling Date is designated by the Buyers in accordance with this sub-clause there shall be no further Cancelling Date and the Sellers shall deliver the Vessel as soon as practicable.  
(e) Notwithstanding the exercise of due diligence by them, if the Sellers anticipate that the Vessel will not be ready for delivery by the Cancelling Date, (whether it be the first agreed Cancelling Date or any subsequent Cancelling Date as provided for in sub-clause (d) above), then the Sellers may notify the Buyers in writing stating the date when they anticipate that the Vessel will be ready for delivery and proposing that that date shall be the new Cancelling Date. Upon receipt of such notification the Buyers shall have the option to cancel this Agreement, provided such option is exercised in writing within two (2) Working Days from the receipt of the aforesaid notification from the Sellers. If the Buyers do not exercise the option to cancel this Agreement, the date proposed by the Sellers shall be the new Cancelling Date as if stated in Box 14.
- 5. DELIVERY CONDITION**  
(a) The Sellers shall deliver the Vessel to the Buyers in substantially the same condition as when the Vessel was inspected by the Buyers at the place stated in Box 9, fair wear and tear excepted, but free from outstanding recommendations and average damage affecting her present class and with all her class, national and international trading certificates clean and valid at the time of delivery.  
(b) Upon the Vessel being delivered to and accepted by the Buyers in accordance with this Agreement the Sellers shall have no liability whatsoever for any fault or deficiency in their description of the Vessel or for any defects in the Vessel regardless of whether such defect was apparent or latent at the time of delivery.
- 6. UNDERWATER INSPECTION**  
(a) The Sellers may deliver the Vessel without drydocking, subject to the following provisions.  
(b) Prior to delivery of the Vessel the Buyers shall have the right to have divers approved by a classification society referred to in Box 5 ("the Classification Society"), carry out an inspection of the Vessel's underwater parts below the summer load line in the presence of a surveyor of the Classification Society arranged by the Sellers. Such inspection, if any, is to be at the Buyers' arrangement, risk and expense and is not to interfere with the Vessel's operation and delivery schedule.  
(c) The Buyers shall give a written notice of their intention to have an underwater inspection carried out within two (2) days from the receipt of the seven (7) days notice stipulated in sub-clause (b) of Clause 4. If the Buyers fail to give such a written notice within two (2) days, they shall lose their right to have an underwater inspection.  
(d) Upon receipt of the Buyers' notice the Sellers shall arrange with the Classification Society to carry out an underwater inspection. The cost of the underwater inspection shall be borne by the Buyers unless damage affecting the class is found, in which case the Sellers shall bear the cost.  
(e) Should any damage affecting the class be found by such divers' inspection the following shall apply:  
(i) where the damage is of such nature that repairs are not required prior to the next scheduled drydocking by the Classification Society, then the Sellers and the Buyers shall each select a reputable shipyard in the Delivery Range stated in Box 13 or near thereto and obtain from such shipyard a quotation for the cost of repairs of the damage. Each quotation is to be for the direct repair costs of the damage only and is not to include the cost of

## NIPPONSALE 1999

(Part II)

dockage and general service expenses. The Sellers shall	139	on board or on shore, used or unused, except such things as are	207
then have the option to either repair the damage prior to	140	in the normal course of operations used during the period	208
delivery of the Vessel or deliver the Vessel without the	141	between the superficial inspection and delivery. The Sellers shall	209
damage being repaired with a reduction from the Purchase	142	provide the Buyers with an inventory list at the time of delivery.	210
Price of the estimated cost of repairs. The estimated cost	143	Forwarding charges, if any, shall be for the Buyers' account.	211
of repairs shall be defined as the average of the two	144	The Buyers shall take over and pay the Sellers for the remaining	212
quotations obtained from the two shipyards;	145	bunkers and unused lubricating oils at the last purchased prices	213
(ii) where the damage is of such nature that repairs are	146	evidenced by supporting vouchers. Payment under this clause	214
required prior to the next scheduled drydocking by the	147	shall be made on or prior to delivery of the Vessel in the same	215
Classification Society, then the Sellers shall repair the	148	currency as the Purchase Price.	216
damage at their cost and expense and to the Classification	149		
Society's satisfaction.	150	<b>11. EXCLUSION FROM THE SALE</b>	217
(f) In the event that the Vessel is drydocked to effect repairs of	151	The Sellers have the right to take ashore all crockery, cutlery,	218
damage in accordance with sub-clause (c) hereof, the Sellers	152	linen and other articles bearing the Sellers' flag or name,	219
shall have the right to designate the drydock place as the	153	provided the Sellers substitute the same for an equivalent number	220
new delivery place if such drydock place is within the	154	and type of similar unmarked items. Books, cassettes and forms	221
Delivery Range stated in Box 13. In such event the Buyers	155	etc., exclusively for use by the Sellers on the Vessel, shall be	222
shall have the right to clean and paint the underwater parts	156	taken ashore before delivery. Personal effects of the Master,	223
of the Vessel at their risk and expense and without interfering	157	Officers and Crew including slop chest and hired equipment, if	224
with the work of the Sellers and a surveyor of the	158	any, are excluded from this sale and shall be removed by the	225
Classification Society and without affecting the Vessel's	159	Sellers prior to delivery of the Vessel.	226
delivery schedule. However if the Buyers' work in drydock	160		
is still in progress when the Sellers have completed their	161	<b>12. CHANGE OF NAME ETC.</b>	227
work, then the additional docking period necessary for	162	The Buyers undertake to change the name of the Vessel and	228
completing such work shall be at the Buyers' risk and	163	alter the funnel markings upon delivery of the Vessel.	229
expense, in which event the Sellers shall have the right to	164		
tender a Notice of Readiness for Delivery on or after	165	<b>13. ENCUMBRANCES ETC.</b>	230
completion of their work.	166	The Sellers shall deliver to the Buyers the Vessel free from all	231
(g) If repairs are required in accordance with sub-clause (c)	167	debts, encumbrances, mortgages and maritime liens. The Sellers	232
hereof, then the Cancelling Date shall be extended by the	168	hereby undertake to indemnify the Buyers against all claims of	233
corresponding time lost to effect such repairs provided that	169	whatever nature made against the Vessel in respect of liabilities	234
such extension shall not in any event exceed thirty (30) days.	170	incurred prior to the time of delivery.	235
		<b>14. DEFAULT AND COMPENSATION</b>	236
<b>7. NOTICE OF READINESS AND LIQUIDATED DAMAGES</b>	171	(a) Should the Buyers default in the payment of the Deposit or	237
(a) When the Vessel becomes ready for delivery, the Sellers shall	172	the balance of the Purchase Price in the manner and within	238
tender to the Buyers a Notice of Readiness for Delivery.	173	the time herein specified, or the Buyers otherwise fail to	239
(b) The Buyers shall take over the Vessel within three (3) Banking	174	perform their obligations under this Agreement and such	240
Days from the day of receipt of such Notice of Readiness for	175	failure is not remedied within seven (7) days following receipt	241
Delivery.	176	of a notice of default from the Sellers to the Buyers, then the	242
(c) In the event the Buyers do not take delivery of the Vessel	177	Sellers shall have the right to cancel this Agreement. In such	243
within the period specified above, the Buyers shall pay to	178	event the Deposit if already paid, together with interest	244
the Sellers for each day of the delay up to the tenth (10 <sup>th</sup> ) day	179	accrued thereon, if any, shall be forfeited to the Sellers. If	245
of the delay the liquidated damages as stated in Box 16. If	180	the Deposit has not yet been paid the Sellers shall have the	246
the delay exceeds ten (10) days then the Sellers shall have	181	right to receive the amount equivalent to the Deposit from	247
the right to cancel this Agreement and claim damages for	182	the Buyers. If the Deposit or the amount equivalent to the	248
their losses flowing therefrom.	183	Deposit does not cover the Sellers' losses, the Sellers shall	249
		have the right to claim further compensation from the Buyers	250
<b>8. TOTAL LOSS AND FORCE MAJEURE</b>	184	to recover such losses.	251
Should, before delivery, the Vessel become an actual,	185	(b) Should the Sellers default in the delivery of the Vessel with	252
constructive or compromised total loss (not being a result of an	186	everything belonging to her in the manner and within the	253
act or omission of the Sellers committed with the intent to cause	187	time herein specified, or the Sellers otherwise fail to perform	254
such total loss or recklessly and with knowledge that such total	188	their obligations under this Agreement and such failure is	255
loss would probably result therefrom), or should the Vessel not	189	not remedied within seven (7) days following receipt of a	256
be able to be delivered before the Cancelling Date through the	190	notice of default from the Buyers to the Sellers, then the	257
outbreak of war, the restraint of Governments, Princes or People,	191	Buyers shall have the right to cancel this Agreement. In such	258
political reasons or any other cause over which the Sellers have	192	event the Buyers shall have the right to be paid the amount	259
no control, then this Agreement shall be null and void and neither	193	equivalent to the Deposit by the Sellers and the Deposit, if	260
party shall be liable to the other. In such event the Deposit	194	already paid, together with interest accrued thereon, if any,	261
together with interest accrued thereon, if any, shall be	195	shall be released to the Buyers. If the amount equivalent to	262
immediately released in full to the Buyers.	196	the Deposit does not cover the Buyers' losses the Buyers	263
		shall have the right to claim further compensation from the	264
<b>9. TRANSFER OF TITLE AND RISK</b>	197	Sellers to recover such losses.	265
Title and risk to the Vessel, together with everything belonging	198		
to her, shall pass to the Buyers upon both payment of the	199	<b>15. ARBITRATION</b>	266
Purchase Price and delivery of the Vessel having occurred.	200	Any and all disputes arising out of or in connection with this	267
Delivery of the Vessel shall be deemed to take place at the date	201	Agreement shall be submitted to arbitration held in Tokyo at	268
and time specified in the Protocol of Delivery and Acceptance.	202	the Tokyo Maritime Arbitration Commission ("TOMAC") of	269
		The Japan Shipping Exchange, Inc. in accordance with the Rules	270
<b>10. BELONGINGS AND BUNKERS</b>	203	of TOMAC and any amendments thereto, and the award given	271
The Sellers shall deliver to the Buyers the Vessel with everything	204	by the arbitrators shall be final and binding on both parties.	272
belonging to her at the time of the superficial inspection referred	205		
to in the Box 9 including all spare parts, stores and equipment,	206		

## Annexe n°4 : NIPPON GRAIN CHARTER PARTY

Issued March 19, 1997  
Amended March 13, 1998

The Documentary Committee of The Japan Shipping Exchange, Inc.

### NIPPON GRAIN CHARTER PARTY

Place & Date	CODENAME: "NIPPONGRAIN" PART I	
1. Owners/Chartered Owners/Disponent Owners (Cl. 1)	2. Charterers (Cl.1)	
3. Vessel (name/GT/DW) (Cl. 1)	4. Cargo (also state quantity) (Cl. 1, 3(a))	
5. Laydays/Cancelling date (Cl. 10(a), 11, 12)		
6. Loading port(s) (Cl. 1)	7. Discharging port(s) (Cl. 1, 4(b))	
Notice to be given to (Cl. 3(a)(c)(d), 10(a)): (See clause):	Notice to be given to (Cl. 4(e), 10(a)): (See clause):	
8. Freight rate/Payment (Cl. 5)		
9. Laytime (loading) (Cl. 8)	10. Laytime (discharging) (state average rate in m.t.) (Cl. 15)	
11. Demurrage (Cl.9(a))	12. Brokerage Com. (Cl. 22)	13. Address Com. (Cl. 23)
14. Broker (Cl. 22)		
15. Original Charter Party to be held by:		
16. Numbers of additional clauses attached:		

It is mutually agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in the Part I and Part II of this Charter Party. In the event of conflict of conditions, the provisions of Part I shall prevail over those of Part II to the extent of such conflict but no further.

Signature (Owners)

Signature (Charterers)

Approved by  
The Documentary Committee of The Baltic and  
International Maritime Council (BIMCO), Copenhagen

Copyright, published and sold by The Japan Shipping Exchange, Inc.

## “NIPPONGRAIN” Charter Party (PART II)

<b>1. Preamble</b>	1	(c) Laytime at loading port shall commence at 07:00 hours on the next business day after notice of readiness is given in such manner as described above, whether in berth or not.	99
It is agreed between the party named in Box 1 as the Owners, Chartered Owners, or Disponent Owners (hereinafter referred to as "the Owners") of the Vessel named in Box 3 of the GT indicated in Box 3 and carrying about the number of metric tons of deadweight capacity all told on summer loadline stated in Box 3, being tight, staunch and strong, and in every way fit for the voyage, and the party named in Box 2 as the Charterers that the Vessel shall, with all convenient speed, proceed to the loading port stated in Box 6, or so near thereto as she may safely get and lie always afloat, and there load a full and complete cargo stated in Box 4, in bulk, and being so loaded the Vessel shall, with all convenient speed, proceed to the discharging port stated in Box 7 or so near thereto as she may safely get and lie always afloat and there deliver the said cargo in the customary manner, as ordered.	2		100
<b>2. Separations</b>	3		101
Cargo separations other than the Vessel's compartment, if any, shall be for the Charterers' account, risk and time.	4	(d) Laytime at discharging port shall commence at 07:00 hours on the next business day after notice of readiness is given, whether in berth or not.	102
<b>3. Advice of Readiness, Loading Port Orders</b>	5	(e) At the second and third ports of discharge, if used, time shall count on the Vessel's arrival, whether in berth or not.	103
(a) The Vessel shall give the party stated in Box 6 the notice of the expected date of arrival at the loading range and of approximate quantity required of the cargo stated in Box 4, when the Vessel sails from last port on the previous voyage or 15 days prior to arrival at the loading port, whichever earlier, and also ten days notice of arrival.	6	(f) In case there is no anchorage in the discharging port limits and the Vessel is forced to wait her discharging turn outside of the port limits due to port congestion or any other reason, the Vessel shall have the right to give the notice of readiness on her arrival at the point where vessels usually wait in such cases.	104
(b) If the day of the 15 days notice and/or ten days notice falls on Saturday, Sunday or Holiday at the loading port, such notice shall be given from 08:00 to 17:00 hours on the preceding working day.	7	(g) If such port or ports as mentioned at (f) above is/are used as the second and/or third discharging port(s), time shall commence on the Vessel's arrival at the waiting point as mentioned at (f) above.	105
(c) The Vessel shall notify the party stated in Box 6 of any change in the Vessel's expected time of arrival at loading range, whilst on passage.	8	(h) Time shifting from the waiting point to the discharging port shall not count as laytime or for demurrage if the Vessel is on demurrage.	106
(d) The Vessel shall apply by radio to the party named in Box 6 for the first or sole loading port orders, which shall be declared latest 96 hours prior to the Vessel's arrival.	9		107
<b>4. Vessel Inspection, Destination, Discharging Port(s) Orders</b>	10		108
(a) The Vessel shall load under inspection of National Cargo Bureau, Inc., and a Grain Inspector holding a licence issued by the United States Department of Agriculture pursuant to the U.S. Grain Standards Act, in United States ports, or of the Port Warden and a Grain Inspector employed by the Canada Department of Agriculture, in Canadian ports, at her expense, and comply with their rules, not exceeding what she can reasonably stow and carry over and above her cabin, tackle, apparel, provisions, fuel and furniture.	11		109
(b) The discharging ports shall always be in geographical rotation from north to south or from south to north at the Charterers' option.	12		110
(c) The Vessel shall apply by radio to the party named in Box 7 for the first discharging port orders 96 hours before the Vessel is off Japan. The Charterers shall give the first discharging port declaration within 48 hours from the Vessel's application for the first discharging port orders. Second or second and third discharging port(s) shall be declared upon arrival at the first discharging port.	13		111
(d) The Vessel shall be left in seaworthy trim to the Master's satisfaction for shifting between loading and/or discharging berths.	14		112
<b>5. Freight</b>	15		113
(a) Full freight at the rate stated in Box 8 shall be prepaid in Tokyo, in US Currency on Bill(s) of Lading weight confirmed through telegraphic advice on signing Bill(s) of Lading.	16	<b>11. Laydays</b>	115
(b) In case second or second and third discharging port(s) used, extra freight shall be paid upon declaration of each additional discharging port.	17	(a) Laytime for loading, if required by the Charterers, shall not commence before the laydays date stated in Box 5.	116
(c) Freight shall be deemed earned on cargo as taken on board the Vessel, and shall be non-returnable, the Vessel and/or cargo lost or not lost.	18		117
<b>6. Signing of Bills of Lading</b>	19	<b>12. Cancelling Date</b>	118
The Master shall call at the Charterers', or their Agents' office as requested, and sign Bills of Lading as presented in the form customary for grain cargos, without prejudice to this Charter Party.	20	(a) Should the notice of readiness at the loading port not be given as per Clause 10 at or before 16:00 hours on the cancelling date stated in Box 5, the Charterers shall, at any time thereafter, but not later than the presentation of notice of readiness together with the required certificates at the Charterers' or their nominees' office, have the option of cancelling this Charter Party.	119
<b>7. Stevedores</b>	21	(b) The Owners shall not be responsible for any charges and/or expenses whatsoever incurred to the Charterers which may result from the Vessel's missing the cancelling date.	120
Stevedores at loading and discharging ports shall be employed and paid by the Charterers.	22		121
<b>8. Laytime at Loading</b>	23	<b>13. Berths</b>	127
(a) The cargo shall be loaded within the number of weather working days of 24 consecutive hours each as indicated in Box 9, Saturdays, Sundays and Holidays excepted, unless used, if used, actual working time shall count as laytime.	24	(a) At the loading port the Charterers shall be entitled to use up to two loading berths in the Columbia River including Portland Oregon or in Puget Sound, or up to three loading berths in British Columbia excluding Prince Rupert, or at the Charterers' option up to two loading berths at Prince Rupert, free of expense to the Charterers, but all time used for shifting shall count.	128
(b) Laytime for loading and discharging shall be non-reversible.	25	(b) At each discharging port the Charterers shall have the option of two discharging berths, free of expense to the Charterers, but all time used for shifting shall count.	129
<b>9. Demurrage/Despatch</b>	26	(c) In case the Vessel is ordered by the Charterers, their agent and/or Port Authorities, to shift out from the loading or discharging berth on the way of loading or discharging, and afterwards is ordered again to shift back to the same berth to continue additional loading or discharging, as the case may be, such transaction shall be considered as two berths loading or discharging.	130
(a) The Charterers shall pay demurrage to the Owners at the rate agreed in Box 11 per day or pro rata for any part of a day, for all time in excess of laytime at the loading and/or discharging ports.	27	(d) The Vessel shall be left in seaworthy trim to the Master's satisfaction for shifting between loading and/or discharging berths.	131
(b) If sooner despatched, the Owners shall pay despatch money to the Charterers at the rate of half of demurrage per day or pro rata for any part of a day for laytime saved at loading and/or discharging ports.	28	<b>14. Securing</b>	142
(c) Demurrage or despatch money shall be paid within 30 days after completion of loading and discharging respectively.	29	(a) Any securing (bagging or strapping, etc.) required by the Master, National Cargo Bureau or Port Warden for safe trim/stowage shall be supplied and paid for by the Owners and unused shall not count as laytime.	143
<b>10. Notice of Readiness</b>	30	(b) However, in case such securing is required due to a variance between the stowage factor of the cargo actually being loaded and the standard stowage factor for wheat cargo of 41CFT to 44CFT/metric ton (or 48CFT to 54CFT/metric ton for barley cargo), expenses incurred and time used thereby shall be shared equally between the Charterers and the Owners.	144
(a) Notification of the Vessel's readiness to load or discharge at the first or sole loading or discharging port shall be given to the Charterers or their nominees named in Box 6 or 7 at the loading or discharging port respectively at or before 16:00 hours on any normal business day or at or before 12:00 hours on Saturday, unless Saturday is a holiday, whether in berth or not. The Vessel shall have the right to give notice of readiness before the laydays date stated in Box 5.	31		145
(b) At the loading port the Vessel shall also have been entered at the Custom House, accompanied by:	32	<b>15. Discharge Terms</b>	151
<b>I in United States Ports:</b>	33	(a) The cargo shall be discharged at the average rate of number of metric tons stated in Box 10 per weather working day of 24 consecutive hours each, Sundays and Holidays excepted, unless used, if used, actual working time shall count as laytime.	152
1) Certificate of Readiness for all Cargo Compartments issued by the National Cargo Bureau, Inc.;	34		153
2) Certificate that all Cargo Compartments are free of insect infestation and objectionable odours, issued by a Grain Inspector holding a licence issued by the U.S. Department of Agriculture pursuant to the U.S. Grain Standards Act, or other official body customarily issuing such certificate(s);	35	<b>16. Seaworthy Trim</b>	155
<b>II in Canadian ports:</b>	36	If ordered to discharge at two or three ports, the Vessel shall be left in seaworthy trim to the Master's satisfaction to proceed between ports.	156
1) Certificate of Readiness for all Cargo Compartments issued by the Port Warden;	37		157
2) Certificate that all Cargo Compartments are free of insect infestation and objectionable odours, issued by a Grain Inspector employed by the Canada Department of Agriculture or other official body customarily issuing such certificate(s) (and/or U.S. Grain Inspector if loading U.S. grain in a Canadian port);	38	<b>17. Overtime</b>	158
and also confirmation, in the notice of readiness, that the Vessel's gear certificate as required by U.S. Department of Labor, or any similar authority, where applicable, is in order.	39	(a) Overtime at loading or discharging ports shall be for account of the party ordering the same.	159
	40	(b) If ordered by Port Authorities and/or Elevators, the same shall be for the Charterers' account.	160
	41	(c) Overtime for the Vessel's officers and crew shall always be for the Owners' account.	161
	42	<b>18. Winches, Power and Lights</b>	162
	43	(a) If required, the Master shall give free use of the Vessel's winches and power to drive the gear, runners, ropes and slings as on board, and winchmen from the crew.	163
	44	(b) If shore regulations do not permit the crew to operate winches, then shore winchmen shall, if used, be for the Charterers' account at loading and discharging ports.	164
	45	(c) The Master shall also give free use of the Vessel's lighting as on board, if required, for night work.	165
	46		166
	47	<b>19. Lighterage Clause</b>	167
	48	Should the Vessel be ordered to discharge at a place where there is not sufficient water for her to get the first tide after arrival without lightening, and lie always afloat, laytime shall count as per Clause 10 at the time when the Vessel shall arrive at a safe anchorage for similar vessels to wait for lightening and any lighterage incurred to enable her to reach the place of discharge shall be at the expense and risk of the Charterers. Time occupied in lightening shall count as laytime.	168
	49		169
	50	<b>20. Agents</b>	178
	51	The Owners' agents shall be employed at loading and discharging ports.	179
	52		180
	53	<b>21. Removal of Beam</b>	180
	54	Opening and closing of hatches at the loading and discharging ports shall be for the Charterers' account and time used shall count as laytime, except for the first opening and the last closing of hatches at each port.	181
	55		182
	56	<b>22. Brokerage Commission</b>	184
	57	A brokerage commission at the rate stated in Box 12 on the freight, dead freight and demurrage is due to the brokers mentioned in Box 14, by the Owners.	185
	58		186
	59	<b>23. Address Commission</b>	187
	60	An address commission at the rate stated in Box 13 on gross freight, dead freight and demurrage is due to the Charterers on shipment of the cargo, the vessel lost or not lost, the Charterers having the right to deduct such commission from payment of freight.	188
	61		189
	62		190
	63		96

## “NIPPONGRAIN” Charter Party

<b>24. Lien</b>	<b>191</b>	there is another longer route to the discharging port, the Owners shall give notice to the Charterers that this route will be taken. In this event the Owners shall be entitled, if the total extra distance exceeds 100 miles, to additional freight which shall be the same percentage of the freight contracted for as the percentage which the extra distance represents to the distance of the normal and customary route.	<b>292</b>
The Owners shall have a lien on the cargo and all subfreight payable in respect of the cargo for all freight, dead freight, demurrage, general average and salvage.	<b>192</b>		<b>293</b>
	<b>193</b>		<b>294</b>
<b>25. Assignment</b>	<b>194</b>		<b>295</b>
(a) The Charterers shall have the privilege of transferring or assigning all or part of this Charter Party to others, guaranteeing to the Owners the due fulfillment of this Charter Party.	<b>195</b>	(e) The Vessel shall have liberty:	<b>297</b>
	<b>196</b>	(i) to comply with all orders, directions, recommendations or advice as to departure, arrival, routes, sailing in convoy, ports of call, stoppages, destinations, discharge of cargo, delivery or in any way whatsoever which are given by the Government of the Nation under whose flag the Vessel sails, or other Government to whose laws the Owners are subject, or any other Government which so requires, or any body or group acting with the power to compel compliance with their orders or directions;	<b>298</b>
(b) The Owners shall have the privilege of transferring or assigning all or part of this Charter Party to others, guaranteeing to the Charterers the due fulfillment of this Charter Party.	<b>198</b>	(ii) to comply with the orders, directions or recommendations of any war risks underwriters who have the authority to give the same under the terms of the war risks insurance;	<b>300</b>
	<b>199</b>	(iii) to comply with the terms of any resolution of the Security Council of the United Nations, any directives of the European Community, the effective orders of any other Supranational body which has the right to issue and give the same, and with national laws aimed at enforcing the same to which the Owners are subject, and to obey the orders and directions of those who are charged with their enforcement;	<b>302</b>
	<b>200</b>	(iv) to discharge at any other port any cargo or part thereof which may render the Vessel liable to confiscation as a contraband carrier;	<b>303</b>
<b>26. General Average</b>	<b>201</b>	(v) to call at any other port to change the crew or any part thereof or other persons on board the Vessel when there is reason to believe that they may be subject to internment, imprisonment or other sanctions;	<b>304</b>
General Average shall be adjusted and settled in Tokyo according to the York/Antwerp Rules, 1994 or any modification thereof.	<b>202</b>	(vi) where cargo has not been loaded or has been discharged by the Owners under any provisions of this Clause, to load other cargo for the Owners' own benefit and carry it to any other port or ports whatsoever, whether backwards or forwards or in a contrary direction to the ordinary or customary route.	<b>305</b>
	<b>203</b>	(f) If in compliance with any of the provisions of sub-clauses (b) to (e) of this Clause anything is done or not done, such shall not be deemed to be a deviation, but shall be considered as due fulfillment of this Charter Party.	<b>306</b>
<b>27. New Jason Clause</b>	<b>204</b>		<b>307</b>
Where the adjustment is made in accordance with the law and practice of the United States of America, the following clause shall apply:	<b>205</b>		<b>308</b>
In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequences of which, the carrier is not responsible, by statute, contract or otherwise, the goods, shippers, consignees or owners of the goods shall contribute with the carrier in general average to the payment of any sacrifice, losses or expenses of a general average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the goods.	<b>206</b>		<b>309</b>
If a salving ship is owned or operated by the carrier, salvage shall be paid for as fully as if the said salving ship or ships belonged to strangers. Such deposit as the carrier or his agents may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the goods, shippers, consignees or owners of the goods to the carrier before delivery.	<b>207</b>		<b>310</b>
and the Charterers shall procure that all Bills of Lading issued under this Charter Party shall contain the same clause.	<b>208</b>		<b>311</b>
	<b>209</b>		<b>312</b>
	<b>210</b>		<b>313</b>
	<b>211</b>		<b>314</b>
	<b>212</b>		<b>315</b>
	<b>213</b>		<b>316</b>
	<b>214</b>		<b>317</b>
	<b>215</b>		<b>318</b>
	<b>216</b>		<b>319</b>
	<b>217</b>		<b>320</b>
	<b>218</b>		<b>321</b>
	<b>219</b>		<b>322</b>
	<b>220</b>		<b>323</b>
	<b>221</b>		<b>324</b>
	<b>222</b>		<b>325</b>
<b>28. Arbitration</b>	<b>223</b>		<b>326</b>
Any dispute arising out of or in connection with this Charter Party shall be submitted to arbitration held in Tokyo by the Tokyo Maritime Arbitration Commission (TOMAC) of The Japan Shipping Exchange, Inc. in accordance with the Rules of TOMAC and any amendment thereto, and the award given by the arbitrators shall be final and binding on both parties.	<b>224</b>		<b>327</b>
	<b>225</b>		<b>328</b>
	<b>226</b>		<b>329</b>
	<b>227</b>		<b>330</b>
	<b>228</b>		<b>331</b>
	<b>229</b>		<b>332</b>
<b>29. Exceptions Clause</b>	<b>230</b>		<b>333</b>
It is mutually agreed that the Owners shall not be liable for loss or damage occasioned by causes beyond their control, by the perils of the seas or other waters, by fire from any cause, whatsoever occurring, by barratry of the Master or crew, by enemies, pirates or robbers, by arrest and restraint of Princes, rulers or people, by explosion, bursting of boilers, breakage of shafts or any latent defect in hull, machinery or appurtenances, by collisions, stranding or other accidents of navigation of whatsoever kind (even when occasioned by the negligence, default or error in judgment of the pilot, Master, mariners or other servants of the Owners, not resulting, however, in any case, from want of due diligence by the Owners or any of them, or by the Ship's Husband or Manager).	<b>231</b>		<b>334</b>
	<b>232</b>		<b>335</b>
	<b>233</b>		<b>336</b>
	<b>234</b>		<b>337</b>
	<b>235</b>		<b>338</b>
	<b>236</b>		<b>339</b>
	<b>237</b>		<b>340</b>
	<b>238</b>		<b>341</b>
	<b>239</b>		<b>342</b>
<b>30. War Risks ("Voywar 1993")</b>	<b>240</b>		<b>343</b>
(a) For the purpose of this clause, the words:	<b>241</b>		<b>344</b>
(i) The "Owners" shall include the shipowners, bareboat charterers, disponent owners, managers or other operators who are charged with the management of the Vessel, and the Master; and	<b>242</b>		<b>345</b>
(ii) "War Risks" shall include any war (whether actual or threatened), act of war, civil war, hostilities, revolution, rebellion, civil commotion, warlike operations, the laying of mines (whether actual or reported), acts of piracy, acts of terrorists, acts of hostility or malicious damage, blockades (whether imposed against all vessels or imposed selectively against vessels of certain flags or ownership, or against certain cargoes or crews or otherwise whatsoever), by any person, body, terrorist or political group, or the Government of any state whatsoever, which, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, may be dangerous or are likely to be or to become dangerous to the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel.	<b>243</b>		<b>346</b>
(b) If at any time before the Vessel commences loading, it appears that, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, performance of this Charter Party, or any part of it, may expose, or is likely to expose, the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel to War Risks, the Owners may give notice to the Charterers cancelling this Charter Party, or may refuse to perform such part of it as may expose, or may be likely to expose, the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel to War Risks; provided always that if this Charter Party provides that loading or discharging is to take place within a range of ports, and at the port or ports nominated by the Charterers the Vessel, her cargo, crew, or other persons on board the Vessel may be exposed, or may be likely to be exposed, to War Risks, the Owners shall first require the Charterers to nominate any other safe port which lies within the range for loading or discharging, and may only cancel this Charter Party if the Charterers shall not have nominated such safe port or ports within 48 hours of receipt of notice of such requirement.	<b>244</b>		<b>347</b>
(c) The Owners shall not be required to continue to load cargo for any voyage, or to sign Bills of Lading for any port or place, or to proceed or continue on any voyage, or on any part thereof, or to proceed through any canal or waterway, or to proceed to or remain at any port or place whatsoever, where it appears, either after the loading of the cargo commences, or at any stage of the voyage thereafter before the discharge of the cargo is completed, that, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, the Vessel, her cargo (or any part thereof), crew or other persons on board the Vessel (or any one or more of them) may be, or are likely to be, exposed to War Risks. If it should so appear, the Owners may by notice request the Charterers to nominate a safe port for the discharge of the cargo or any part thereof, and if within 48 hours of the receipt of such notice, the Charterers shall not have nominated such a port, the Owners may discharge the cargo at any safe port of their choice (including the port of loading) in complete fulfillment of this Charter Party. The Owners shall be entitled to recover from the Charterers the extra expenses of such discharge and, if the discharge takes place at any port other than the loading port, to receive the full freight as though the cargo had been carried to the discharging port and if the extra distance exceeds 100 miles, to additional freight which shall be the same percentage of the freight contracted for as the percentage which the extra distance represents to the distance of the normal and customary route, the Owners having a lien on the cargo for such expenses and freight.	<b>245</b>		<b>348</b>
(d) If at any stage of the voyage after the loading of the cargo commences, it appears that, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel may be, or are likely to be, exposed to War Risks on any part of the route (including any canal or waterway) which is normally and customarily used in a voyage of the nature contracted for, and	<b>246</b>		<b>349</b>
	<b>247</b>		<b>350</b>
	<b>248</b>		<b>351</b>
	<b>249</b>		<b>352</b>
	<b>250</b>		<b>353</b>
	<b>251</b>		<b>354</b>
	<b>252</b>		<b>355</b>
	<b>253</b>		<b>356</b>
	<b>254</b>		<b>357</b>
	<b>255</b>		<b>358</b>
	<b>256</b>		<b>359</b>
	<b>257</b>		<b>360</b>
	<b>258</b>		<b>361</b>
	<b>259</b>		<b>362</b>
	<b>260</b>		<b>363</b>
	<b>261</b>		<b>364</b>
	<b>262</b>		<b>365</b>
	<b>263</b>		<b>366</b>
	<b>264</b>		<b>367</b>
	<b>265</b>		<b>368</b>
	<b>266</b>		<b>369</b>
	<b>267</b>		<b>370</b>
	<b>268</b>		<b>371</b>
	<b>269</b>		<b>372</b>
	<b>270</b>		<b>373</b>
	<b>271</b>		<b>374</b>
	<b>272</b>		<b>375</b>
	<b>273</b>		<b>376</b>
	<b>274</b>		<b>377</b>
	<b>275</b>		<b>378</b>
	<b>276</b>		<b>379</b>
	<b>277</b>		<b>380</b>
	<b>278</b>		<b>381</b>
	<b>279</b>		<b>382</b>
	<b>280</b>		<b>383</b>
	<b>281</b>		<b>384</b>
	<b>282</b>		<b>385</b>
	<b>283</b>		<b>386</b>
	<b>284</b>		<b>387</b>
	<b>285</b>		<b>388</b>
	<b>286</b>		<b>389</b>
	<b>287</b>		<b>390</b>
	<b>288</b>		<b>391</b>
	<b>289</b>		<b>392</b>
	<b>290</b>		<b>393</b>
	<b>291</b>		<b>394</b>
			<b>395</b>
			<b>396</b>
			<b>397</b>
			<b>398</b>
			<b>399</b>
			<b>400</b>
			<b>401</b>
			<b>402</b>
			<b>403</b>
			<b>404</b>
			<b>405</b>
			<b>406</b>
			<b>407</b>
			<b>408</b>
			<b>409</b>
			<b>410</b>
			<b>411</b>
			<b>412</b>
			<b>413</b>
			<b>414</b>
			<b>415</b>
			<b>416</b>
			<b>417</b>
			<b>418</b>
			<b>419</b>
			<b>420</b>
			<b>421</b>
			<b>422</b>
			<b>423</b>
			<b>424</b>
			<b>425</b>
			<b>426</b>
			<b>427</b>
			<b>428</b>
			<b>429</b>
			<b>430</b>
			<b>431</b>
			<b>432</b>
			<b>433</b>
			<b>434</b>
			<b>435</b>
			<b>436</b>
			<b>437</b>
			<b>438</b>
			<b>439</b>
			<b>440</b>
			<b>441</b>
			<b>442</b>
			<b>443</b>
			<b>444</b>
			<b>445</b>
			<b>446</b>
			<b>447</b>
			<b>448</b>
			<b>449</b>
			<b>450</b>
			<b>451</b>
			<b>452</b>
			<b>453</b>
			<b>454</b>
			<b>455</b>
			<b>456</b>
			<b>457</b>
			<b>458</b>
			<b>459</b>
			<b>460</b>
			<b>461</b>
			<b>462</b>
			<b>463</b>
			<b>464</b>
			<b>465</b>
			<b>466</b>
			<b>467</b>
			<b>468</b>
			<b>469</b>
			<b>470</b>
			<b>471</b>
			<b>472</b>
			<b>473</b>
			<b>474</b>
			<b>475</b>
			<b>476</b>
			<b>477</b>
			<b>478</b>
			<b>479</b>
			<b>480</b>
			<b>481</b>
			<b>482</b>
			<b>483</b>
			<b>484</b>
			<b>485</b>
			<b>486</b>
			<b>487</b>
			<b>488</b>
			<b>489</b>
			<b>490</b>
			<b>491</b>
			<b>492</b>
			<b>493</b>
			<b>494</b>
			<b>495</b>
			<b>496</b>
			<b>497</b>
			<b>498</b>
			<b>499</b>
			<b>500</b>

## Table des matières

Table des abréviations et acronymes.....	6
Introduction.....	7
Partie I Le droit maritime général.....	17
Titre I Le navire.....	17
Chapitre I Le cadre légal du navire.....	17
Section I La définition et le régime juridique du navire .....	17
Section II Le contrôle du navire.....	19
I. L'immatriculation du navire .....	19
II. L'inspection du navire .....	20
Chapitre II Les droits sur le navire .....	23
Section I La propriété du navire .....	23
I. Les modes d'acquisition de la propriété .....	23
II. Les groupements privés propriétaires.....	26
Section II La créance sur le navire .....	27
I. Les sûretés maritimes .....	27
A. Les privilèges maritimes .....	28
B. L'hypothèque maritime .....	30
II. L'exercice de ses droits par le créancier .....	31
A. L'immobilisation du navire .....	31
B. La vente judiciaire du navire .....	34
Titre II L'exploitation du navire .....	34
Chapitre I Les opérateurs .....	34
Section I L'armateur et ses préposés.....	35
I. L'armateur .....	35

A.	La notion d'armateur .....	35
B.	La responsabilité de l'armateur .....	37
II.	L'équipage .....	41
Section II	Les prestataires de service .....	48
I.	Le pilote portuaire .....	49
II.	L'intermédiaire du transport .....	50
Chapitre II	Les risques .....	51
Section I	L'abordage .....	52
Section II	L'assistance maritime .....	54
Section III	L'avarie commune .....	59
Section IV	La pollution .....	61
Partie II	Les contrats de transport et d'affrètement maritimes.....	64
Titre I	Le contrat de transport.....	64
Chapitre I	Le contrat de transport de marchandises .....	64
Chapitre II	Le contrat de transport de passagers.....	74
Titre II	L'affrètement maritime.....	77
Chapitre I	L'affrètement à temps .....	78
Chapitre II	L'affrètement au voyage .....	81
Conclusion.....		86
Bibliographie.....		88
Ouvrages.....		88
Articles .....		88
Rapports publics.....		90
Sites internet.....		90
Annexes.....		92
Annexe n°1 : Carte du Japon.....		93

Annexe n°2 : Commerce maritime - statistiques 2018/2019 .....	94
Annexe n°3 : NIPPONSALE 1999 .....	95
Annexe n°4 : NIPPON GRAIN CHARTER PARTY.....	98
Table des matières.....	101



### RÉSUMÉ

Le présent mémoire a pour objet de présenter le droit maritime japonais dont l'étude revêt un intérêt du point de vue de la pratique et du droit comparé, au regard des liens historiques entre les droits français et japonais et de l'importance du fait maritime au Japon. Après un bref exposé introductif sur l'histoire du commerce maritime au Japon et du système juridique japonais dans son ensemble, nous étudierons le droit maritime général et les contrats de transport qui s'y rapportent.

### SUMMARY

The purpose of this research paper is to present the Japanese maritime law, the study of which is of interest from a practical point of view and in comparative law, considering the historical links between French and Japanese law and the importance of maritime activities in Japan. After a brief introduction on the history of maritime trade in Japan and the Japanese legal system as a whole, we will study the general maritime law and related contracts of carriage.