

TRAITÉ GÉNÉRAL
DE
DROIT MARITIME

par
René RODIÈRE

INTRODUCTION

L'ARMEMENT

DALLOZ

TRAITÉ GÉNÉRAL DE DROIT MARITIME

par

René RODIÈRE

Professeur de droit maritime à la faculté de Droit de Paris
Directeur de l'Institut de droit comparé de Paris

DR 915
~~DR. 11826~~

INTRODUCTION

L'ARMEMENT

(Ses agents, ses auxiliaires
Limitation de responsabilité)

USUEL

I 623/3
CENTRE UNIVERSITAIRE
DE TIZI-OUZOU
BIBLIOTHÈQUE UNIVERSITAIRE

DALLOZ

11, rue Soufflot, 75240 Paris Cedex 05

1976

TABLE ANALYTIQUE

PROLOGUE

IDÉE GÉNÉRALE DU DROIT MARITIME

1. La nature entière du droit maritime. — 2. Traits caractéristiques. — 3. Traditionnalisme. — 4. Originalité. — 5. Internationalisme. — 6. Plan de l'Introduction. — 7. Plan d'ensemble du Traité.

CHAPITRE PREMIER. — SOURCES HISTORIQUES DU DROIT MARITIME 9

8. Histoire du droit et histoire du commerce. — 9. L'antiquité pré-romaine. — 10. Droit romain. — 11. Byzance. — 12. Temps mérovingiens et carolingiens. — 13. Les croisades. — 14. Les Rôles d'Oléron et leurs moutures étrangères. — 15. Le Consulat de la Mer. — 16. Statuts des villes et autres règles locales. — 17. Le Guidon de la Mer. — 18. Navigation et commerce maritime au xvi^e siècle. — 19. Les structures du commerce par mer au xvi^e siècle. — 20. Au xvii^e siècle. — 21. L'Ordonnance de la Marine de 1681. — 22. La codification à l'étranger entre l'Ordonnance et le code de commerce français.

CHAPITRE II. — « PARTICULARISME » DU DROIT MARITIME 41

23. Originalité, particularisme, autonomie. — 24. Pardessus. — 25. Ripert. — 26. Bonnacase. — 27. Critiques et reprise du problème. — 28. Jurisprudence. — 29. Conclusions.

CHAPITRE III. — INTERNATIONALISME DU DROIT MARITIME 54

30. Idée générale et plan du chapitre.

SECTION I. — Etat actuel du droit maritime international... 55

31. Nécessité et primauté du droit maritime international. Idée générale. — 32. La valeur d'entraînement du droit maritime international. — 33. Les antécédents de l'organe moteur classique de cette Unification internationale. — 34. L'International

Law Association. — 35. L'Institut de droit international. — 36. Le Comité maritime international. — 37. Conférence diplomatique et Conventions internationales de Bruxelles. — 38. L'uniformisation du droit privé maritime. — 39. Suite. A l'étranger. — 40. Unification de la norme et unification du droit. — 41. Unification par la pratique.	
SECTION II. — Innovations et perspectives d'avenir	79
42. Tableau des nouveautés en cours.	
§ 1. — Problèmes techniques	79
43. Problèmes nouveaux posés par les inventions techniques. — 44. Aéroglisseurs. — 45. Conteneurisation et palettisation. — 46. Navires à propulsion nucléaire. — 47. Transport de substances nucléaires. — 48. Acuité moderne de problèmes anciens. — 49. La pollution des eaux de mer par les hydrocarbures. — 50. Transports combinés. — 51. Suite. Projets de convention internationale. — 52. Suite. Unification coutumière. — 53. L'intervention des Etats en cas de danger causé par les navires chargés d'hydrocarbures.	
§ 2. — Problèmes politiques	101
ARTICLE 1. — L'ÉLABORATION DES CONVENTIONS INTERNATIONALES]	101
54. Décadence ou évolution du C. M. I. ? — 55. L'Organisation maritime consultative intergouvernementale. — 56. Buts et moyens d'action de l'O. M. C. I. — 57. Nature juridique et organisation de l'O. M. C. I. — 58. Son activité. — 59. Naissance et objectifs d'une émanation de l'O. N. U. : la C. N. U. D. C. I. — 60. Activité de la C. N. U. D. C. I. — 61. Autres organismes.	
ARTICLE 2. — LIMITES A LA LIBERTÉ DU COMMERCE INTERNATIONAL	112
62. Définition de la liberté du commerce international par mer. — 63. Les grandes étapes de l'histoire : liberté médiévale ; restrictions des temps modernes. — 64. Liberté des mers et liberté du commerce. — 65. Apparition de la liberté du trafic. — 66. Problèmes modernes d'atteinte à cette liberté. Tableau. — 67. Apparition de structures d'entreprises et de règles contrares à la liberté du trafic.	
CHAPITRE IV. — SOURCES FORMELLES DU DROIT MARITIME FRANÇAIS	120
SECTION I. — Dans l'ordre interne	120
68. Objet du chapitre et méthode d'exposition. — 69. La loi. — 70. Le code de commerce. — 71. Modifications et projets de réforme du code de commerce. — 72. Refonte de 1966-1969. — 73. La coutume. — 74. La jurisprudence. — 75. Recueils de jurisprudence. — 76. La doctrine. — 77. Auteurs anciens. — 78. Auteurs modernes et contemporains.	

SECTION II. — Dans l'ordre International	136
79. Conventions internationales. — 80. Pratique internationale. — 81. Conflits de lois. — 82. Droit communautaire.	
CHAPITRE V. — COMPÉTENCE JUDICIAIRE EN MATIÈRE MARITIME	142
83. Problèmes posés et plan.	
SECTION I. — Les Amirautés	143
84. L'Amiral. — 85. Compétence juridictionnelle des Amirautés. — 86. Suppression des Amirautés.	
SECTION II. — Compétence d'attribution	147
87. Problèmes posés.	
§ 1. — Compétence civile et compétence commerciale	147
88. Principe. — 89. Les actes de commerce maritime selon le Code. — 90. L'article 633 devant la jurisprudence. Les contrats. — 91. Suite. Les entreprises. — 92. Actes de commerce en dehors de l'article 633. — 93. Règle spéciale aux capitaines. — 94. Premier et dernier ressort.	
§ 2. — Autres juridictions	155
95. Tribunaux d'instance. — 96. Prud'hommes pêcheurs. — 97. Tribunaux maritimes commerciaux. — 98. Tribunaux administratifs et judiciaires. — 98 bis. L'arbitrage.	
SECTION III. — Compétence territoriale	159
99. Règles du droit général. — 100. Règles particulières du droit maritime. — 101. Prorogation de compétence.	
CHAPITRE VI. — DROIT MARITIME ET ÉTRANGER	163
102. Groupement des systèmes juridiques et synthèse comparative.	
SECTION I. — Regroupement des systèmes juridiques	164
§ 1. — L'influence française	164
A. — INFLUENCE DIRECTE, ANCIENNE ET ENTIÈRE	164
103. Anciennes possessions de l'Empire napoléonien : Belgique, Italie, Pays-Bas, Dalmatie. — 104. Anciennes dépendances de l'Empire colonial français.	
B. — INFLUENCE DIRECTE, ANCIENNE ET PARTIELLE	167
105. Espagne, Portugal. — 106. Italie. — 107. Egypte, Turquie. — 108. Maroc.	
C. — INFLUENCE INDIRECTE OU INTELLECTUELLE	171
109. Liban, Syrie. — 110. Les codes de la marine marchande des anciennes possessions d'Afrique. — 111. Le renouvellement	

du droit maritime dans certaines anciennes possessions françaises : Sénégal, Tunisie, Madagascar. — 112. Les Conventions de Bruxelles dans les Etats ayant dépendu de l'Empire colonial français. — 113. Amérique latine. — 114. Amérique centrale. — 115. Amérique du Sud. — 116. Influence lointaine : Canada, Japon, Chine ancienne.

§ 2. — **L'influence de la Common Law.** 182

117. Grande-Bretagne. — 118. Etats-Unis. — 119. Anciennes dépendances de l'Empire colonial britannique. — 120. Israël. — 121. Liberia.

§ 3. — **Les groupements par affinités géographiques** 187

122. Raisons d'être de ce rattachement.

A. — GROUPE GERMANIQUE..... 188

123. Allemagne. — 124. Autriche. — 125. Turquie.

B. — GROUPE NORDIQUE..... 189

126. L'unification du droit maritime. — 127. Pays scandinaves. — 128. Finlande.

§ 4. — **Pays socialistes** 191

129. Observation générale. — 130. U. R. S. S. — 131. Pologne. — 132. Yougoslavie. — 133. Autres pays socialistes.

§ 5. — **Systèmes particulièrement attachés aux règles internationales.**..... 196

134. Observation générale. — 135. Belgique. — 136. Suisse.

§ 6. — **Variae figurae** 197

135. Observation liminaire. — 138. Italie. — 139. Cité du Vatican. — 140. Grèce. — 141. Mexique. — 142. Argentine. — 143. Autres codes nouveaux d'Amérique latine : Venezuela, Colombie.

SECTION II. — **Synthèse comparative** 204

144. Objet de cette section.

§ 1. — **Aspect)extérieur** 205

145. Les trois traits de la codification napoléonienne. — 146. La loi maritime se détache de la loi commerciale générale. — 147. Inclusion ou exclusion du droit administratif ? du droit social ? du droit pénal et disciplinaire ? — 148. Droit maritime seul ou droit des eaux ? ou droit de la navigation ? — 149. Présentation des codes : longueur et divisions.

§ 2. — **Traits caractéristiques au fond** 211

150. Les trois caractères de la codification napoléonienne. — 151. La dégradation modérée du libéralisme. — 152. L'adaptation aux structures économiques. — 153. Une variante vainement contestée des périls de la Mer.

CHAPITRE VII. — **OBJET DU DROIT MARITIME.**..... 216

154. Pourquoi cette place ? — 155. Plan de ce chapitre.

SECTION I. — **Navire et navigation maritime** 217

156. Difficulté du sujet. — 157. L'antécédent et le conséquent : la navigation maritime et le navire. — 158. Jurisprudence : la réalité de la navigation. — 159. Droit comparé. — 160. Précisions concernant les navigations mixtes ; notion de navigation habituelle. — 161. Bâtiments en construction.

SECTION II. — **Les catégories de navigation maritime** 225

162. Variété des entrées.

A. — LONG COURS, CABOTAGE, NAVIGATION CÔTIÈRE.... 226

163. Importance de cette distinction. — 164. Navigation au long cours. — 165. Les cabotages. — 166. Navigation côtière. — 167. Les navigations au départ des anciennes colonies ou des actuels territoires d'outre-mer. — 168. A l'étranger.

B. — ZONES DE PÊCHE..... 230

169. Grande pêche. — 170. Autres pêches.

C. — AUTRES CLASSIFICATIONS..... 231

171. Enumération. Renvois. — 172. Navires de guerre. — 173. Autres bâtiments d'Etat ou publics. — 174. Bâtiments scientifiques.

SECTION III. — **Les divisions du droit maritime** 235

175. Principe. — 176. Droit international public maritime. — 177. Droit administratif maritime. — 178. L'autorité administrative maritime. — 179. Droit pénal maritime. — 180. Droit du travail maritime. — 181. Droit civil, droit commercial, droit international privé maritime.

SECTION 4. — **L'empire du droit maritime** 241

182. Question de principe. — 183. Navigation à la pêche. — 184. Précision. — 185. Navigation de plaisance. — 186. « Maritime » et « commercial ». — 187. A l'étranger. — 188. *De lege ferenda* : une loi spéciale pour la plaisance ?

CHAPITRE VIII. — **LES MOYENS ET LES OBJETS DU COMMERCE PAR MER** 251

189. Contenu de ce chapitre. — 190. Plan.

SECTION I. — **La mer** 252

191. Aspects divers. — 192. Terre et Mer.

§ 1. — **Les divisions de la mer.** 254

193. Complexité de la matière. — 194. A. La mer intérieure. — 195. Le domaine public maritime. — 196. Rivages de la mer. —

197. B. Les eaux territoriales. — 198. Sol et sous-sol et eaux. — 199. Zone contiguë. — 200. Le plateau continental. — 201. C. La haute mer.	
§ 2. — La mer, voie naturelle	265
202. Liberté de la haute mer. — 203. Le transit dans les eaux territoriales et la zone contiguë. — 204. Incidences des droits reconnus sur le plateau continental. — 205. Eaux intérieures. — 206. Navigation réservée. — 207. Etat du droit français. — 208. La navigation réservée et le marché commun.	
§ 3. — La mer nourricière et source de richesses	275
209. Importance et variété des richesses. — 210. Ressources biologiques. Pêche dans les eaux territoriales. — 211. Réserves de pêche à l'étranger. — 212. En haute mer. — 213. La pêche dans le Marché commun. L'Europe bleue. — 214. L'exploitation de la mer, du sol et du sous-sol. — 215. L'exploitation du sol et du sous-sol marins.	
§ 4. — La mer poubelle	284
216. La pollution des mers. — 217. Hydrocarbures.	
SECTION II. — Les voies	286
218. Définition et objet de ce développement. — 219. L'histoire des routes en mer. — 220. — La modification des routes. — 221. Réglementation juridique des routes maritimes.	
SECTION III. — Les ports	292
ARTICLE 1. — LES FONCTIONS DES PORTS	293
223. Ancienneté des ports. — 224. Les ports, lieux de réception des navires. — 225. Fonction commerciale : les ports, points de concentration et lieux de redistribution. — 226. Fonction industrielle. — 227. L'évolution des fonctions. — 228. Les grands ports français. — 229. Autres ports français. — 230. Grands ports du Monde.	
ARTICLE 2. — LES POLITIQUES PORTUAIRES	305
231. Définition. — 232. Politiques nationales. — 233. Politique communautaire.	
ARTICLE 3. — LE RÉGIME JURIDIQUE DES PORTS	309
234. Eventail des conceptions possibles. — 235. Histoire. — 238. Les textes. — 237. Police des ports. — 238. Les ports autonomes. — 239. Responsabilité des ports autonomes. — 240. Ports non autonomes. — 241. Concessions d'outillage public et autorisations d'outillages privés. — 242. Ports de plaisance. — 243. Zones franches. — 244. Dommages aux installations portuaires. — 245. Le statut des ports à l'étranger. — 246-247. Droits de port et de navigation. — 248. Suite. Charge et affectation.	

SECTION IV. — Les chantiers	328
249. Objet de cette section. — 250 Histoire. — 251. Les chantiers français modernes. — 252. La construction navale française dans le Monde. — 253. La réparation navale. — 254. La fabrication des machines marines.	
§ 1. — Role de l'Etat	336
255. Généralités. — 256. La loi Defferre. — 257. Les incitations à la conversion. — 258. L'incidence du Marché commun. — 259. Le « contrat professionnel » depuis 1968.	
§ 2. — Restructuration des entreprises	341
260. Les trois étapes des temps modernes. — 261. Coopération entre chantiers. — 262. Chantiers en difficultés.	
SECTION V. — Les navires	343
263. Objet de cette section. — 264. Statistiques mondiales. — 265. Les flottes nationales.	
§ 1. Propulsion	349
266. Voile, vapeur, moteur, turbines à gaz. — 267. Propulsion nucléaire. — 268. Traction ou poussage ? — 269. L'automatisation.	
§ 2. — Spécialisation	352
A. — SUIVANT L'OBJET DES TRANSPORTS	352
270. Diversification croissante. — 271. Transporteurs de vrac liquides. — 272. Transporteurs de vrac solides. — 273. Transporteurs de gaz. — 274. Porte-conteneurs et porte-barges. — 275. Autres navires de charge. — 276. Navires à passagers. — 277. — Hydroglisseurs, aérogisseurs. — 277. Lois. Bâtiments de servitude, navires scientifiques, etc...	
B. — SUIVANT LE MODE DE MANUTENTION	362
278. Les routiers.	
§ 3. — Caractéristiques	362
279. Petite taille des navires avant le XIX ^e siècle. — 280. Croissance et gigantisme. 281. Vitesse.	
SECTION VI. — Les hommes	368
282. Objet de cette section. — 283. Les vocations maritimes. — 284. Le chiffre des équipages au cours des temps. — 285. Composition intérieure des équipages. — 286. Dockers.	
SECTION VII. — Navigation et trafics	373
287. Variété des navigations. Tramps et liners. — 288. Rythmes de navigation. — 289. Sécurité. — 290. Contrôle des mesures de sécurité. — 291. Informations nautiques. — 292. Trafics. Marchandises. — 293. Trafics passagers. — 294. Sens et zones de trafics. Répartition par pavillons.	

L'ARMEMENT

295. Définition et choix de l'acception. — 296. Plan de cette partie.

INTRODUCTION 387

A. — EVOLUTION DE L'ARMEMENT 387

297. A l'époque romaine. — 298. Après le v^e siècle. — 299. Les formes d'association au Moyen-Age. — 300. La division des fonctions d'armateur et de marchand. — 301. A l'époque de l'Ordonnance. — 302. Réapparition de la confusion.

B. — INTERVENTION DE L'ETAT 393

303. Sa double fonction. — 304. L'aide à l'armement. — 305. Les aides à l'étranger.

C. — IMPORTANCE DE L'ARMEMENT 397

306. Armement français au commerce. — 307. Composition de cette flotte marchande. — 308. Les grandes compagnies étrangères. — 309. Armement français à la pêche. — 310. Flotte de plaisance française.

TITRE PREMIER

LES STRUCTURES DE L'ARMEMENT

CHAPITRE PREMIER. — LES STRUCTURES JURIDIQUES

311. Variété. Structures non originales. — 312. Plan du chapitre.

SECTION I. — La copropriété de navire. 406

313. Histoire. — 314. Importance actuelle et textes.

§ 1. — Constitution et organisation 409

315. Constitution et preuve. — 316. Des quirataires occultes. — 317. Des engagements de participation. — 318. La gérance. — 319. Gérant provisoire.

§ 2. — Fonctionnement 415

320. Loi de la majorité. — 321. Assemblée des quirataires. — 322. Pouvoirs et devoirs du gérant. — 323. Droits individuels des quirataires. — 324. La charge des dettes de la copropriété. 325. L'hypothèque.

§ 3. — Dissolution. 424

326. Causes de dissolution. — 327. Effets de la dissolution. — 328. Transformation de la copropriété en société. — 329. Fusions, scissions.

§ 4. — Nature juridique 427

330. Solutions classiques sur la qualification. — 331. Critique et solution proposée. — 332. Personnalité morale de la copropriété.

SECTION II. — L'Etat armateur 432

333. Variété des interventions de l'Etat. — 334. Textes et vogue des sociétés d'économie mixte. — 335. La Compagnie générale transatlantique. — 336. La Compagnie des Messageries maritimes. — 337. La Compagnie générale maritime. — 338. Administration des sociétés d'économie mixte. — 339. L'importance des armements d'Etat. — 340. Sociétés nationales et compagnies multinationales. — 341. La flotte de l'Etat français pendant les guerres. — 342. Situation juridique de l'Etat armateur.

SECTION III. — La mise en gérance. 445

343. Propriété et exploitation. — 344. Mise en gérance technique. — 345. Mise en gérance commerciale. — 346. Cessation du contrat de gérance. — 347. Situation juridique du gérant.

CHAPITRE II. — LES STRUCTURES ÉCONOMIQUES 450

348. Variété des mutations. — 349. Constante sous la variété : la dissémination progressive des risques et des parts. — 350. Fusions et fusions-scissions d'armements. — 351. Sociétés, groupements d'intérêt économique. — 352. Regroupements de moyens services communs.

TITRE DEUXIÈME

LA DISCIPLINE DE LA PROFESSION

CHAPITRE PREMIER. — DISCIPLINE INTÉRIEURE 457

353. Défense de la profession et contrôle de la concurrence.

§ 1. — Institutions syndicales. 458

354. Le Comité central des armateurs de France. — 355. Union des armateurs à la pêche.

§ 2. — Les conférences maritimes. 459

356. Définition. — 357. Moyens de réaliser l'objet des conférences. — 358. Examen critique des conférences. — 359. Fonctionnement. — 360. Les procédés fondamentaux d'une conférence. — 361. Accords de fidélité. — 362. Accords de pool. — 363. Les conférences de ports intermédiaires. — 364. Le code de

conduite des conférences maritimes. — 365. L'arbitrage des conflits à l'intérieur de la conférence.

CHAPITRE II. — DISCIPLINE EXTERNE 475

366. Contrôle et protection.

§ 1. — Contrôle et dirigisme. 476

367. Interventions traditionnelles dans l'industrie et le commerce maritimes. — 368. Le service public des transports. — 369. Mesures de défense nationale. — 370. Administration des services maritimes. — 371. Conseil supérieur de la marine marchande. — 372. La « *Federal Maritime Commission* » américaine.

§ 2. — Protection du pavillon français. 484

373. Sur le plan législatif, réglementaire et financier. — 374. La protection consulaire. — 375. La lutte contre le pavillon de complaisance.

TITRE TROISIÈME

LES AGENTS DE L'ARMATEUR

376. Diversité, complexité, discontinuité de l'évolution. — 377. Textes.

CHAPITRE PREMIER. — LE CAPITAINE 494

378. Objet et plan de ce chapitre. — 379. Définition.

SECTION I. — Attributions techniques 496

380. Evolution historique. — 381. Devoirs du capitaine. — 382. Livres de bord. — 383. Rapport de mer.

SECTION II. — Attributions commerciales 505

384. Leur amenuisement. — 385. Pouvoirs légaux ordinaires. — 386. Pouvoirs légaux extraordinaires. — 387. Pouvoirs conventionnels et autorisations spéciales. — 388. Reddition de comptes. — 389. Représentation en justice de l'armateur. — 390. Suite. Solutions actuelles. — 391. Droit comparé.

SECTION III. — Attributions comme chef de la société du bord 517

392. Nécessité d'une organisation politique.

§ 1. — Pouvoir de décision. 518

393. Compétence exclusive du capitaine. — 394. Variété des décisions.

§ 2. — Attributions diverses de suppléance 520

395. La capitaine, officier d'état civil. — 396. Le capitaine, notaire. — 397. Le capitaine, officier de police judiciaire.

SECTION IV. — Condition juridique et responsabilité 522

398. Les controverses. — 399. Analyse proposée. — 400. Responsabilité personnelle du capitaine. — 401. Le capitaine est-il un commerçant ?

CHAPITRE II. — LES AGENTS TERRESTRES DE L'ARMEMENT. 531

402. Ambiguïté des mots « agence », « agent ».

SECTION I. — Succursales et courtiers de fret. 532

403. Le statut de la succursale dans le décret de 1969. — 404. Actes juridiques du commis succursaliste. — 405. Compétence administrative. — 406. Réception d'actes adressés à l'armateur. — 407. Commis succursaliste et autres employés de la succursale. — 408. Courtier de fret. — 409. L'agent maritime à l'étranger.

SECTION II. — Le consignataire de navire 537

410. Objet limité de cette section. — 411. Pouvoirs légaux. — 412. Pouvoirs conventionnels. — 413. Actes judiciaires et extrajudiciaires. — 414. Contrat de consignation. — 415. Rapports avec les tiers. — 416. Le consignataire de navire à l'étranger.

CHAPITRE III. — LES COURTIERES CONDUCTEURS ET INTERPRÈTES DE NAVIRES. 546

417. Origine et originalité

SECTION I. — Statut 548

418. Textes. — 419. Nomination. — 420. Offices. — 421. Déontologie. — 422. Double figure juridique des courtiers. — 423. Choix du courtier. — 424. Rétribution.

SECTION II. — Attributions et privilège. 553

425. Diversité des attributions. — 426. Privilège. — 427. *Ratione personarum*. — 428. Suite. Qui peut se substituer au courtier ? — 429. Suite. Qui ne peut pas se substituer au courtier ? — 430. *Ratione loci*.

CHAPITRE IV. — LE SUBRÉCARGUE 561

431. Définition. — 432. Fonctions. — 433. Le subrécargue à l'étranger.

CHAPITRE V. — LES PILOTES	564
434. Unité de notion et dualité de statuts.	
SECTION I. — Le pilotage réglementé	565
435. Textes.	
§ 1. — Organisation du pilotage	566
436. Idée générale. — 437. Stations de pilotage. — 438. Pilotes. — 439. Monopole du pilotage. — 440. Nature juridique des pilotes. — 441. Le pilotage à l'étranger.	
§ 2. — L'obligation de se faire piloter.	572
442. Principe. — 443. Bâtiments soumis à l'obligation. — 444. Aménagement de l'obligation. — 445. La contre prestation.	
SECTION II. — Le pilotage libre	575
446. Domaine. — 447. Rémunération.	
SECTION III. — Règles communes.	576
448. Obligations du pilote. — 449. Accidents en cours de pilotage. — 450. Les solutions à l'étranger. — 451. Assistance et pilotage. — 452. Cautionnement et limite de responsabilité des pilotes. — 453. Contentieux.	

TITRE QUATRIÈME

LA RESPONSABILITÉ DES PROPRIÉTAIRES DE NAVIRES ET SA LIMITATION

454. L'ordre des problèmes.	
CHAPITRE PREMIER. — LES SOURCES DE LA RESPONSABILITÉ DES PROPRIÉTAIRES DE NAVIRES	587
455. Titres divers. — 456. Responsabilité personnelle du propriétaire. — 457. Responsabilité du fait d'autrui.	
CHAPITRE II. — LA RÈGLE BANALE DE LIMITATION DE RESPONSABILITÉ.	593
458. Plan du chapitre.	
SECTION I. — Fondement et évolution	593
459. Nécessaire liaison entre la justification de l'institution et la technique de sa mise en œuvre.	

§ 1. — Justification.	594
460. Dans l'Ordonnance de 1681 et le code de commerce. — 461. Critique de l'explication moderne. — 462. Fondement sérieux. — 463. L'inadéquation récente de la justification et de la mise en œuvre. — 464. A la recherche d'un fondement nouveau et d'un système de limitation correspondant. — 465. Conclusion.	
§ 2. — Histoire.	601
466. Genèse de l'institution. — 467. Le rayonnement de l'abandon en nature dans le Monde. — 468. Succès croissant de la conception anglaise de la limitation forfaitaire. — 469. Combinaison des Conventions de 1924 et de 1957. — 470. Conception allemande. — 471. Vers une nouvelle révision de la Convention internationale. — 472. Droit comparé. — 473. Conflits de lois.	
SECTION II. — Conditions de la limitation	610
474. Principes.	
§ 1. — Le débiteur	610
475. Absence de faute personnelle du débiteur. — 476. Appréciation de la faute. — 477. Bénéficiaires. — 478. Faveur supplémentaire faite au capitaine et à l'équipage. — 479. Navires de plaisance, de pêche, de l'Etat.	
§ 2. — Les créanciers	618
A. — CRÉANCIERS AUXQUELS LA LIMITATION EST OPPOSABLE	618
480. Énumération ou synthèse ? — 481. L'article 59. — 482. l'Etat créancier. — 482 bis. Le requérant créancier.	
B. — CRÉANCES AUXQUELLES LA LIMITATION N'EST PAS OPPOSABLE	625
483. Innovations de la Convention de 1957 et de la loi française de 1967. — 484. Créances d'assistance et contribution aux avaries communes. — 485. Créances résultant de contrats d'engagements et de contrats de travail. — 486. Autres créances.	
§ 3. — Le navire	628
487. La qualité de navire. — 488. Epaves. — 490. Navires en construction.	
SECTION III. — Mise en œuvre de la limitation	631
491. Principe et questions à résoudre.	
§ 1. — La procédure de constitution du fonds	632
492. Déroulement.	
1 ^{er} TEMPS PRÉLIMINAIRE : LA REQUÊTE	633
493. La volonté de constituer le fonds. — 494. Compétence. — 495. Contenu. — 496. Ordonnance de réponse à la requête. —	

497. Incidence de la compétence au fond du tribunal administratif.	
2 ^e TEMPS : CONSTITUTION DU FONDS.....	638
498. Montant. — 499. Modalités. — 500. Ordonnance constatant la constitution du fonds.	
3 ^e TEMPS : ÉTABLISSEMENT DE L'ÉTAT DES CRÉANCES.....	641
501. Objet de la procédure. — 502. Avis aux créanciers. — 503. Vérification des créances. — 504. L'Etat des créances. — 505. Voies de recours.	
§ 2. — La distribution du fonds.....	645
506. Chronologie. — 507. Les principes. — 508. Préparation de la distribution. — 509. Paiements. — 510. Ordonnance de clôture.	
SECTION IV. — Effets et nature de l'institution.....	648
511. Libération du constituant. — 512. Nature juridique de l'institution.	
CHAPITRE III. — LA RESPONSABILITÉ DES PROPRIÉTAIRES DE NAVIRES DU FAIT DE LA POLLUTION, NOTAMMENT PAR LES HYDROCARBURES.....	651
513. Objet et plan de ce chapitre.	
SECTION I. — Prévention et répression pénale.....	652
514. Mesures nationales d'ordre général. — 515. Textes internationaux d'ordre général. — 516. Textes internationaux et nationaux particuliers aux hydrocarbures.	
SECTION II. — Responsabilité civile.....	658
517. Problèmes posés par la pollution due aux hydrocarbures...	
§ 1. — Conditions de la responsabilité.....	660
518. Domaine régi par la Convention de 1969. — 519. Présomption de responsabilité pesant sur le propriétaire du navire. — 520. Le responsable.	
§ 2. — La réparation.....	662
A. — SELON LA CONVENTION DE 1969.....	662
521. La limitation de responsabilité. — 522. Garanties. — 523. Délais d'action. — 524. Contentieux. — 525. Clauses relatives à la réparation.	
B. — SELON LA CONVENTION DE 1971.....	667
526. Objectifs et principes. — 527. Le « Fonds international d'indemnisation ». — 528. La double fonction du Fonds. 1 ^{er}	

mission : l'indemnisation « plus satisfaisante » des victimes. — 529. 2 ^e mission : le soulagement des armateurs.	
§ 3. — Les plans concertés entre intéressés.....	670
530. Plan TOVALOP. — 531. Plan CRISTAL.	
CHAPITRE IV. — LA RESPONSABILITÉ DES PROPRIÉTAIRES DE NAVIRES A PROPULSION NUCLÉAIRE.....	673
532. Motifs d'un particularisme du droit nucléaire maritime. — 533. Domaine. — 534. Conditions de la responsabilité. — 535. Réparation et limitation. — 536. Action en responsabilité. — 536. Paiements.	
TABLE ALPHABÉTIQUE.....	683
TABLE ANALYTIQUE.....	697