Urteilskopf

115 II 108

20. Extrait de l'arrêt de la Ire Cour civile du 11 avril 1989 dans la cause W. c. D. et Co. (recours en réforme)
Regeste (de):
Chartervertrag (Art. 94 des Bundesgesetzes über die Seeschiffahrt unter der Schweizerflagge; Seeschiffahrtsgesetz, SR 747.30).

1. Das Seeschiffahrtsgesetz findet vorbehältlich des Ordre public ergänzende Anwendung auf Schiffe, die nicht die Schweizerflagge führen (E. 3).

2. Als Vertrag sui generis unterscheidet sich der Chartervertrag sowohl vom Transportvertrag wie vom Auftrag; seine Auflösung unterliegt nicht der Vorschrift von Art. 404 OR (E. 4).

Regeste (fr):
Contrat d'affrètement (art. 94 de la loi fédérale sur la navigation maritime sous pavillon suisse; LNM, RS 747.30).

1. La LNM peut être appliquée à titre supplétif aux navires ne battant pas pavillon suisse, sous réserve des règles d'ordre public (consid. 3).

2. Le contrat d'affrètement est un contrat sui generis qui se distingue du contrat de transport et du mandat; sa résiliation n'est pas soumise à l'art. 404 CO (consid. 4).

Regesto (it):
Contratto di noleggio (art. 94 della legge federale sulla navigazione marittima sotto bandiera svizzera; LNM, RS 747.30).

1. La LNM può essere applicata a titolo suppletivo alle navi che non battono bandiera svizzera, con riserva delle norme d'ordine pubblico (consid. 3).

2. Il contratto di noleggio è un contratto sui generis, che si distingue dal contratto di trasporto e dal mandato; il suo scioglimento non soggiace all'art. 404 CO (consid. 4).

Erwägungen ab Seite 108

Extrait des considérants:

3. La cour cantonale a appliqué la loi fédérale sur la navigation maritime sous pavillon suisse (LNM; RS 747.30). La défenderesse déduit du titre de cette loi qu'elle ne saurait toucher un navire ne battant pas ce pavillon. Le but du législateur était de régir la navigation sous pavillon suisse dans toute la mesure où cela était

pratiquement possible (Message, FF 1952 I 266). Cela est aussi vrai pour le chapitre V, qui a pour objet les contrats

BGE 115 II 108 S. 109

d'utilisation du navire, mais avec une réserve qui tient au caractère de droit privé de ces normes. Le législateur a voulu, d'une part, tenir compte du droit international privé, qui peut soumettre ces contrats à la loi du lieu de leur conclusion, et, d'autre part, laisser aux parties contractantes, sous réserve des règles de l'ordre public, la liberté de se référer, d'un commun accord, à la loi de leur préférence (Message, p. 305; MÜLLER, Droit maritime VI, FJS 1031, p. 2). Rien ne s'opposait dès lors à l'application supplétive de la LNM à un contrat portant sur l'utilisation d'un navire ne battant pas pavillon suisse.

4. Selon le jugement attaqué, le contrat passé entre parties est un affrètement, au sens de l'art. 94 al. 1 LNM. Pour la défenderesse, il s'agirait d'un contrat de transport maritime soumis aux règles du mandat, en particulier à l'art. 404 al. 1 CO. a) Selon l'art. 94 al. 1 LNM, l'affrètement est le contrat par lequel l'armateur s'oblige, en tant que fréteur, à mettre à disposition de l'affréteur, contre rémunération, tout ou partie de la contenance d'un navire désigné, soit pour une certaine durée (charte-partie au temps), soit pour un ou plusieurs voyages déterminés (charte-partie au voyage). Le législateur a voulu éviter toute confusion et donner un sens juridique précis au contrat d'affrètement, qui, s'inscrivant entre la location du navire et le contrat de transport maritime, représente par excellence le contrat pour l'utilisation du navire (Message, p. 307). Le fréteur conserve la possession et le contrôle de celui-ci; contre rémunération, il en fait profiter un tiers, l'affréteur, qui transportera pour le compte d'autrui ou pour le sien. En d'autres termes, la contre-prestation du fréteur ne consiste pas directement en un transport (Message, loc.cit.). Avec quelques nuances, la doctrine dégage les mêmes éléments. Ainsi, le contrat d'affrètement porte sur un navire pourvu d'un équipage et armé (MÜLLER, Der Chartervertrag, in Innominatverträge, Festgabe Schluep, p. 215). L'armateur met navire et équipage à disposition de l'affréteur afin de permettre à celui-ci d'effectuer le transport voulu (MÜLLER, op.cit., p. 216; cf. aussi RIPERT, Droit maritime, 4e éd., II p. 242). Ce contrat a trait, pour BONNECASE (Droit commercial maritime, 2e éd., p. 77 s.), non pas au navire pris en lui-même (cas donnant lieu à une location pure et simple, appelée aussi "coquenue"), mais à l'exploitation commerciale dont il est l'instrument matériel. Il s'agit de transporter en naviguant (WERNER, Traité de droit maritime

BGE 115 II 108 S. 110

général, p. 265 n. 369). A la mise du navire à disposition de l'affréteur s'ajoute, pour le fréteur, l'obligation des services du capitaine et de l'équipage, de la conservation des marchandises et du transport de celles-ci (RIPERT, loc.cit.). Mise à disposition du navire et mise à disposition de ceux qui peuvent le manoeuvrer sont deux prestations qui n'auraient aucun sens l'une sans l'autre et qui doivent être fournies conjointement (MAGNENAT, Essai sur la nature juridique du contrat d'affrètement, thèse Lausanne 1948, p. 170). Se référant par analogie notamment à l'art. 94 LNM, le Tribunal fédéral a vu un affrètement dans la mise à disposition d'un club d'aviation, contre rémunération, d'un aéronef avec l'équipage nécessaire, pour un voyage déterminé, en l'espèce un vol en ballon libre avec passagers (ATF 83 II 237 consid. 2b). Le contrat de transport de personnes est, certes, qualifié en droit suisse de mandat (GAUTSCHI, Berner Komm. VI/2, n. 3a ad Vorbem. zu den privatrechtlichen Transportverträgen; HOFSTETTER, SPR VII/2, p. 169; OSER/SCHÖNENBERGER, n. 7 ad art. 440 CO). Lorsqu'il s'agit de transport de personnes en mer, il est généralement appelé contrat de passage (art.

118 LNM; MAGNENAT, op.cit., p. 180; WERNER, op.cit., p. 295). Il est vain d'en discuter ici la nature, objet d'opinions diverses selon les auteurs et les législations (cf. MAGNENAT, op.cit., p. 181 ss; WERNER, loc.cit.; cf. aussi SMEESTERS ET WINKELMOLEN, Droit maritime et droit fluvial, 2e éd., II No 876; SOERGEL, BGB, 11e éd., vor par. 631, n. 41; sur le contrat de transport en général: cf. DESSEMONTET, Les contrats de service, RDS 1987 II 127 s.; LEUENBERGER, Dienstleistungsverträge, RDS 1987 II 39 s.). MAGNENAT (op.cit., p. 180) relève avec raison que la convention par laquelle un armateur, capitaine ou compagnie de navigation, s'engage envers une personne à la transporter dans certaines conditions d'un endroit à un autre, à une date et sur un navire déterminés, doit être distinguée d'un affrètement de navire en vue de transporter des passagers: dans l'affrètement, le but de l'utilisation n'est pas nécessairement la navigation maritime en vue d'un transport, mais peut aussi être la pêche, la croisière scientifique ou de plaisance, etc. (op.cit., p. 65). b) Les parties n'ont pas conclu un contrat de transport de passagers tel qu'il vient d'être défini. La demanderesse ne s'est pas engagée à transporter des personnes d'un endroit à un autre. Contre un prix forfaitaire de 550'000 francs, comprenant les frais portuaires et l'entretien des passagers pendant cinq jours, elle

devait livrer le navire ("vessel to be delivered") le 14 mars 1977 à St Johns; la défenderesse devait le restituer ("and to be redelivered") le 18 mars 1977 après le débarquement des passagers. Ce contrat répond à la notion de l'affrètement au sens de l'art. 94 al. 1 LNM. La demanderesse ne s'est pas engagée à conduire les passagers en un lieu déterminé mais elle a mis son navire, équipé, à disposition de la défenderesse pour que celle-ci puisse le faire. Voudrait-on retenir que le législateur, en édictant la LNM, n'eût en vue que des navires destinés entièrement ou principalement au transport de marchandises, il s'imposerait d'en appliquer par analogie les art. 94 à 100 aux cas dans lesquels le contrat passé réunit tous les éléments de l'art. 94 al. 1 mais que le navire est destiné au transport de passagers (cf. ATF 83 II 237 cité). c) Dès lors que le contrat conclu n'est pas un contrat de transport, il n'est pas nécessaire d'examiner si l'art. 404 al. 1 CO, qui s'applique aux contrats de transport soumis au CO (art. 440 al. 2 CO; ATF 109 II 233 consid. 3c/aa), s'applique également à ceux régis par la LNM. Certes, le contrat d'affrètement s'approche du mandat, dans la mesure où l'obligation du fréteur est une obligation de moyens, non de résultat (MÜLLER, op.cit., p. 219). Mais il contient d'autres éléments encore. Situé entre la location d'un navire et le contrat de transport maritime, le contrat d'affrètement est un contrat sui generis dont la soumission à l'art. 404 CO se justifie d'autant moins que la LNM a elle-même réglé, à son art. 98, les conditions dans lesquelles une résiliation peut intervenir.