

SOMMAIRE

Introduction	7
---------------------	----------

PREMIÈRE PARTIE LA RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR MARITIME

Chapitre 1: Principes et domaine de la responsabilité du transporteur	18
<i>Section 1 : Responsabilité de plein droit</i>	<i>19</i>
<i>Section 2 : Le domaine de la responsabilité de plein droit</i>	<i>24</i>
Chapitre 2 : La contrepartie à la responsabilité de plein droit	29
<i>Section 1 : Cas exceptés</i>	<i>30</i>
<i>Section 2 : Limitation de responsabilité</i>	<i>32</i>

DEUXIÈME PARTIE L'INTERPRÉTATION DE LA NOTION DE FAUTE INEXCUSABLE

Chapitre 1 : L'apparition de la faute inexcusable	39
<i>Section 1 : La naissance de la faute inexcusable en droit des accidents du travail</i>	<i>40</i>
<i>Section 2 : Le rôle de la faute inexcusable en domaine des accidents de circulation routière</i>	<i>44</i>
Chapitre 2 : La présence de la faute inexcusable en matière des transports	50
<i>Section 1 : La faute inexcusable en droit des transports aériens</i>	<i>51</i>
<i>Section 2 : La faute inexcusable en droit des transports terrestres</i>	<i>58</i>
<i>Section 3 : La faute inexcusable en droit des transports de passagers</i>	<i>65</i>
<i>Section 4 : La faute inexcusable de l'armateur</i>	<i>73</i>

TROISIÈME PARTIE

DÉCHÉANCE DE LA LIMITATION DE RÉPARATION DU

TRANSPORTEUR MARITIME

Chapitre 1 : Les éléments de la faute inexcusable	80
<i>Section 1 : Le caractère de la faute causée par le transporteur maritime de marchandises</i>	<i>81</i>
<i>Section 2 : L'appréciation de la faute inexcusable</i>	<i>89</i>
Chapitre 2 : La faute inexcusable comme la cause de déchéance de la limitation de réparation du transporteur maritime	96
<i>Section 1 : La conséquence de la faute inexcusable</i>	<i>97</i>
<i>Section 2 : La réparation du dommage</i>	<i>99</i>
Conclusion	107
Bibliographie	110
Table des matières	118

TABLE DES ABRÉVIATIONS ET DES ACRONYMES

<i>ADMO</i>	Annuaire de Droit Maritime et Océanique
<i>AJ</i>	Actualité Juridique
<i>Annales IMTM</i>	Annales de l'Institut méditerranéen des transports maritimes
<i>Alin.</i>	Alinéa
<i>Ass. Plèn.</i>	Cour de Cassation, Assemblée Plénière
<i>BTL</i>	Bulletin des transports et de la logistique
<i>Bull civ.</i>	Bulletin des arrêts de la Cour de Cassation (chambres civiles)
<i>CA</i>	Cour d'Appel
<i>Cass.</i>	Cour de Cassation
<i>Cass. civ.</i>	Cour de Cassation, chambre civile
<i>Cass. com.</i>	Cour de Cassation, chambre commerciale
<i>Cass. Crim.</i>	Cour de Cassation, chambre criminelle
<i>Cass. soc.</i>	Cour de Cassation, chambre sociale
<i>CLC</i>	International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage
<i>CMR</i>	Convention sur le contrat de transport international de marchandises par route
<i>C. civ.</i>	Code civil
<i>Comm.</i>	Commentaire
<i>CSS</i>	Code de la Sécurité Sociale
<i>C.transp.</i>	Code des transports
<i>D.</i>	Recueil Dalloz
<i>Dr. aff.</i>	Droits des Affaires
<i>DTS</i>	Droits de Tirage Spéciaux
<i>Gaz. Pal.</i>	Gazette du Palais
<i>Infra</i>	Ci-dessous
<i>JAC</i>	Le Journal des Accidents et des Catastrophes
<i>JCP</i>	Jurisqueuseur Périodique (Semaine juridique)
<i>JDI</i>	Journal de droit international

<i>JOUE</i>	Journal Officiel de l'Union Européenne
<i>Jurispr.</i>	Jurisprudence
<i>Lloyd's Rep.</i>	Lloyd's Reports
<i>LTA</i>	Lettre de Transport Aérien
<i>OACI</i>	Organisation de l'aviation civile internationale (ICAO)
<i>Obs.</i>	Observations
<i>OMI</i>	Organisation Maritime Internationale (IMO)
<i>P.</i>	Page
<i>Rapp.</i>	Rapport
<i>RD transp.</i>	Revue de droits des transports terrestre, maritime, aérien
<i>Rev. Scapel</i>	Revue de droit commercial, maritime, aérien et des transports
<i>RTD civ.</i>	Revue trimestrielle de droit civil
<i>RTD com.</i>	Revue trimestrielle de droit commercial
<i>Supra</i>	Ci-dessus
<i>Tul. L. Rev.</i>	Tulane Law Review
<i>T. com.</i>	Tribunal de Commerce
<i>TGI</i>	Tribunal de Grande Instance
<i>V.</i>	Voir

INTRODUCTION

Le droit relatif aux activités en mer relève principalement du droit maritime et du droit de la mer. Le droit maritime¹ est constitué par « *l'ensemble des règles juridiques spécifiques directement applicables aux activités que la mer détermine* »². Il ne se limite plus à la navigation : il englobe toutes les activités liées à la mer. « *En tout cas, ce n'est pas la nature des règles qui détermine l'étendue du droit maritime, mais leur objet* »³. Le droit de la mer est quant à lui le droit de l'espace maritime, il en définit les zones ainsi que les droits et obligations des États dans ces zones, notamment ceux relatifs à la protection de l'environnement et à l'ordre public en mer⁴. Il est incontournable pour le développement d'activités en mer, comme l'exploitation des ressources ou l'installation d'ouvrages en mer. Comme il est montré, le droit maritime « *incarne un système normatif conçu pour répondre à des questions dont la spécificité provient de l'hétérogénéité du volume sur et dans lequel il a vocation à s'appliquer. Cette matière "originale et indépendante"*⁵ est gouvernée par un corpus juridique et des institutions particulières, relevant d'un invincible non-conformisme justifié par les conditions qui président à sa mise en œuvre et tout particulièrement par les risques qui y sont attachés »⁶.

Le droit maritime est donc marqué par une spécificité, par un particularisme, dont la raison fondamentale est la considération des risques spécifiques des activités maritimes, des risques de la mer. La mer n'étant pas le milieu humain naturel⁷, les

¹ « *Droit des contradictions* », selon Tassel : Y. Tassel, « Le droit maritime - Un anachronisme ? », *ADMO* 1997, tome XV, Pédone, Paris 1997, p. 157.

² P. Bonassies et Ch. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Traités, 2^e éd., 2010, p. 1, n° 1.

³ Ph. Delebecque, *Droit maritime*, Paris, Dalloz, coll. Précis, 13^e éd. 2014, n° 2.

⁴ <http://www.cluster-maritime.fr>

⁵ M. Rémond-Gouilloud, *Droit maritime*, Pédone, 2^e éd., Paris 1993, n° 3, p. 20 : « *Seules des institutions spéciales peuvent y rendre compte de données étrangères à l'activité terrienne. Et comme ces institutions doivent convenir à tous les systèmes juridiques, elles ne sauraient se plier absolument à un seul* ».

⁶ A. Montas, « Le rapport du droit maritime au droit commun, entre simple particularisme et véritable autonomie », *DMF* 2008, p. 691.

⁷ A. Vialard, *Droit maritime*, coll. Droit fondamental, PUF, Paris 1997, n° 22 ; p. 35 : « *Le facteur historique, par lequel on montre que l'origine du droit maritime est autonome par rapport à celle du droit terrestre, et le facteur géographique, par lequel on montre que le droit maritime est amené à s'appliquer dans un monde hostile et étranger au monde terrien* »

activités maritimes restent, même actuellement, dangereuses⁸. Nous ne dirons pas, toutefois, que le particularisme du droit maritime doit être poussé à l'excès. Bien que les règles du droit maritime soient originales, ce dernier ne peut pas prétendre à l'autonomie⁹. Les principes généraux du droit commun, et notamment la théorie générale des contrats et des obligations, s'appliquent au droit maritime.

La référence aux risques de la mer explique nombre des institutions et des règles propres au droit maritime. En particulier, la limitation de responsabilité dont bénéficient l'armateur et le transporteur maritime est justifiée par cette référence. *« Les justifications historiques de la limitation de responsabilité, qu'une longue tradition historique a installé au cœur du droit maritime, étaient d'encourager les investissements nécessaires à la pratique de la navigation commerciale, dans l'intérêt bien compris de tous, en assurant au "capitaliste" investisseur qu'il ne perdra jamais plus que la fortune qu'il aura accepté d'exposer au risque de mer, sa fortune de mer répondant des fortunes de mer »*¹⁰.

Initialement, en droit maritime interne, le régime de la limitation de responsabilité avait pris la forme de l'abandon en nature du navire et du fret (ancien article 216 du Code de Commerce). Ultérieurement, la loi du 3 janvier 1967 a adopté la technique de limitation anglaise, consistant dans la constitution d'un fonds de limitation calculé en fonction du tonnage du navire. D'ailleurs on retrouve l'idée de la limitation de responsabilité, *« à une échelle moins spectaculaire »*¹¹, dans le droit des contrats de transports maritimes, avec la limitation de responsabilité du transporteur maritime, en cas d'avaries ou de pertes subies par la marchandise. La limitation de responsabilité de ce dernier se calcule, enfin, soit par colis ou unités, soit par kilos de marchandises avariées ou perdues.

Sur ce point, il nous apparaît nécessaire de souligner que les textes nationaux et internationaux ont prévu que le transporteur maritime est responsable de plein

⁸ Naufrage du navire *Titanic*, 14 avril 1912 ; naufrage du navire *Costa Concordia*, 13 janvier 2012.

⁹ *Contra* J.-M. Pardessus, *Cours de droit commercial*, 6^e éd., Tarlier, Bruxelles 1833.

¹⁰ A. Vialard, « La limitation de responsabilité, clé de doute pour le droit maritime du 21^e siècle », *DMF* 2009, p. 699.

¹¹ *Ibid.*

droit¹². La responsabilité du transporteur maritime, au niveau international, a été réglée par la Convention de Bruxelles du 25 août 1924, intitulée « Pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance et protocole de signature » et entrée en vigueur le 2 juin 1931. Le texte adopté est souvent désigné, notamment par les anglophones, improprement par l'expression de *Règles de La Haye* (*Hague Rules 1924*). Nous dirons que ladite expression est inexacte pour deux raisons¹³. En premier lieu, il s'agit d'une Convention internationale et non des Règles conventionnelles. En second lieu, le texte a été signé à Bruxelles et non à la Haye.

La Convention de 1924 est modifiée par deux Protocoles, le Protocole du 23 février 1968, dit "Règles de Visby" et entré en vigueur le 23 juin 1977, et le Protocole du 21 décembre 1979, entré en vigueur le 14 février 1984. D'un côté, le Protocole de 1968 a modifié le domaine d'application de la Convention et la limitation de responsabilité du transporteur. Le Protocole de 1979, d'un autre côté, a changé l'unité de compte. Désormais, le Droit de Tirage Spécial (DTS) remplace les monnaies or dont la conversion n'était plus possible depuis la suppression du rattachement des monnaies, des pays membres du Fonds Monétaire International, à l'or.

La Convention consacre un « *compromis habile* »¹⁴ entre les intérêts des armateurs et les intérêts des chargeurs, en faisant peser sur le transporteur, comme nous l'avons déjà mentionné, une responsabilité de plein droit (articles 3 & 4). La responsabilité de plein droit du transporteur est aussi prévue par les Règles de Hambourg ou Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer du 30 mars 1978 (article 5), entrée en vigueur le 1^{er} novembre 1992, et les Règles de Rotterdam ou Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer¹⁵ de 2008 (article 17).

¹² P. Bonassies et Ch. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Traités, 2^e éd., 2010, p. 721, n° 1060.

¹³ *Ibid*, p. 602, n° 888.

¹⁴ *Ibid*.

¹⁵ Al. Von Ziegler, J. Schelin, St. Zunarelli, *The Rotterdam Rules 2008: Commentary to the United Nations Convention of Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Kluwer Law International, 2010, ch. Si Yuzhuo, Guo Ping, p. 246 et s.

Sous régime interne, la loi française de 1966 a imposé au transporteur maritime une responsabilité de plein droit, quoiqu'il arrive aux marchandises transportées (avaries, perte en mer, vol) tant qu'elles sont sous sa garde. La loi de 1966 est remplacée par le Code des Transports de 2010. Par une ordonnance du 28 octobre 2010, la France a adopté la partie législative d'un nouveau Code des transports, réunissant dans six parties, le droit commun des transports, le droit des transports ferroviaires, le droit des transports routiers, le droit de la navigation intérieure et fluviale, le droit des transports maritimes et le droit des transports aériens. Le nouveau Code prévoit aussi une présomption de responsabilité du transporteur maritime en cas de pertes ou de dommages survenus aux marchandises (article L. 5422-12).

La responsabilité de plein droit prévue par les textes est « *le principe fondamental des transports maritimes : à savoir que le transporteur maritime est responsable de plein droit du dommage subi par la marchandise, sauf à lui à faire la preuve du cas excepté précis qui a été la cause du dommage, ce qui laisse nécessairement à sa charge tout dommage d'origine indéterminée* »¹⁶. Par conséquent, le transporteur peut se dégager de cette "présomption" de responsabilité ou responsabilité de plein droit en prouvant qu'il se situe dans un cas d'exonération prévu par la loi. L'article 4 de la Convention de Bruxelles de 1924 et le nouvel article L. 5422-12 du Code des transports énumèrent la liste exhaustive des cas exceptés de responsabilité. Des dispositions analogues se trouvent dans les Règles de Hambourg (article 4, où les cas exceptés prévus sont moins) ainsi que dans les Règles de Rotterdam (article 17).

Un autre privilège offert au transporteur est le droit à limitation de sa responsabilité¹⁷ (article 4 § 5 de la Convention de 1924, article 6 des Règles de Hambourg et article L. 5422-13 du Code des transports). En droit terrestre, dans le Code civil, la réparation des préjudices survenus est régie par le principe de la

¹⁶ P. Bonassies, *DMF* 1998, hors-série n° 2, n° 109, p. 71.

¹⁷ L'article L. 5421-7 du Code des Transports consacre le caractère d'ordre public de cette limitation de responsabilité. Donc, que ce soit pour le transport de marchandises ou pour le transport de voyageurs, la limitation légale de responsabilité ne peut être contournée par des artifices procéduraux.

réparation intégrale¹⁸. En droit maritime, au contraire, le principe est l'inverse. C'est celui de la responsabilité limitée à un plafond légal.

Ces limites ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte du fait ou de l'omission (personnels) du transporteur ou de son préposé, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement (article 4 § 5 de la Convention de Bruxelles et article L. 5422-14 du Code des Transports). C'est-à-dire que le transporteur maritime ne peut pas limiter sa responsabilité s'il a causé une faute grave, dite faute inexcusable.

Les plafonds de limitation retenus par les diverses Conventions et Règles internationales ainsi que par les législations nationales présentent souvent un caractère dérisoire¹⁹. Passer ainsi de 2 DTS par kilo (article 4 § 5 de la Convention de Bruxelles modifiée par les Protocoles de 1968 et 1979) à 3 DTS par kilo dans les Règles de Rotterdam (article 59), en passant par les 2,5 DTS des Règles de Hambourg (article 6), est un affront fait aux chargeurs, puisque ces augmentations successives ne compensent même pas l'érosion monétaire constatée en 40 années.

Le résultat de ce caractère dérisoire est que les victimes contestent au responsable de leur dommage, en particulier au transporteur, le droit à limitation de responsabilité en cherchant systématiquement à révéler la faute inexcusable de ce dernier. En d'autres termes, ils cherchent à démontrer sa faute inexcusable pour « *paralyser* »²⁰ la limitation de responsabilité.

Ce caractère dérisoire a aussi influencé les tribunaux français qui tendent à faire une analyse complaisante de la faute inexcusable afin de pouvoir écarter la limitation de responsabilité s'il est possible. Quant à l'interprétation de la faute inexcusable, elle ne semble pas univoque au regard des décisions rendues par la jurisprudence française ces dernières années. S'agissant du droit à limitation de responsabilité des propriétaires ou des armateurs, nous constatons une tendance

¹⁸ www.echos-judiciaires.com

¹⁹ A. Montas, « Le rapport du droit maritime au droit commun, entre simple particularisme et véritable autonomie », *DMF* 2008, p. 691.

²⁰ *Ibid.*

des juges à la sévérité²¹. Remarquable par sa sévérité est une décision de la Cour de Cassation de 2005, où le juge d'appel ne s'est pas interrogé sur la faute inexcusable commise par un capitaine qui, postérieurement à une collision, avait poursuivi sa route sans s'inquiéter des avaries occasionnées à l'autre navire, alors que « l'on voit mal le lien existant entre le délit de fuite commis, après l'accident, et une éventuelle faute inexcusable, avant l'accident »²². Contrairement, dans le droit des transports de marchandises par mer la jurisprudence suit une approche différente.

Cela peut être expliqué par la différente appréciation de la faute inexcusable de chacun. En matière de limitation de responsabilité de l'armateur ou de créances maritimes, la jurisprudence se prononce majoritairement depuis plus de quarante ans en faveur d'une approche objective (*in abstracto*) de la faute inexcusable, quand tout au contraire la faute inexcusable du transporteur maritime, nous le verrons, est interprétée subjectivement (*in concreto*) en principe. « Une partie de la doctrine²³ explique cette différence de conception, qu'elle juge durable, par le fait que lorsqu'un transporteur est en cause, les relations sont contractuelles et donc limitées à un rapport « marchandise-transporteur », alors que lorsqu'un armateur est en cause, le cercle des intéressés est plus large, car la limitation de responsabilité est principalement opposable aux tiers. Or, l'activité de l'armateur ayant un rayonnement plus large que celle du transporteur, il ne serait pas illogique de traiter plus sévèrement le premier que le second²⁴ »²⁵.

²¹ CA Montpellier, 18 novembre 2003, navire *L'Inglais*, DMF 2005, p. 708 ; CA Rouen, 9 novembre 2004, navire *Moheli*, DMF 2005, p. 727, obs. Tassel ; Tribunal de Commerce de Bordeaux, 23 septembre 1993, navire *Heidelberg*, DMF 1993, p. 731, note A. Vialard.

²² Cass., 2 novembre 2005, navire *Txarrena*, DMF 2006, p. 43, obs. M. Rémond-Gouilloud.

²³ Ph. Delebecque, « La faute inexcusable en droit maritime français », JPA 2005, p. 328 ; P. Bonassies, note sous Cass. com., 10 novembre 2010, navire *La Licorne*, DMF 2011, p. 212.

²⁴ Note de Ph. Delebecque sous Cass. com., 14 mai 2002, navire *Ethnos*, DMF 2002, p. 620.

²⁵ St. Miribel, « L'affaire Rosa Delmas : Limitation et faute inexcusable, une nouvelle approche? », DMF 2011, p. 869.

L'évolution des transports maritimes

Le progrès de la technologie a favorisé la naissance de l'« industrie des transports effectués par mer »²⁶. Grâce à ce progrès les commerces et les contacts entre les gens des pays différents sont multipliés. Ainsi, le droit maritime est déterminé par une révolution, qui lui donne une empreinte interétatique, bien que jusqu'à cette époque ce domaine ne concernait que les commerçants et les professionnels. Ladite révolution a conduit à l'augmentation des transports réalisés par voie maritime au niveau international.

Le transport maritime international a ainsi franchi le cap symbolique des 10 milliards de tonnes de marchandises en 2014, *"c'est-à-dire deux fois plus qu'il y a vingt ans"*²⁷. Le transport maritime de marchandises est actuellement le premier mode de transport utilisé pour le transit intercontinental des marchandises²⁸. En effet, 90 % des marchandises transportées dans le monde le sont par la mer²⁹. Malgré l'existence d'une mondialisation de plus en plus poussée des échanges, les trafics de marchandises n'ont cessé de progresser. Par exemple, le taux de progression du trafic de marchandises intercontinental a été de l'ordre de 4 % par an sur les dix dernières années³⁰. Le développement des gains de capacité unitaire par navire, justifié par des économies d'échelle, a favorisé cette progression constante du tonnage des marchandises transportées³¹. Le secteur du transport maritime représente un poids important au sein de l'économie française. La France est actuellement le 4^e pays exportateur de marchandises et le 2^e pays exportateur de produits agricoles.

²⁶ M. Rimaboschi, *L'unification du droit maritime*, Presses Universitaires d'Aix-Marseille, 2006, n° 21.

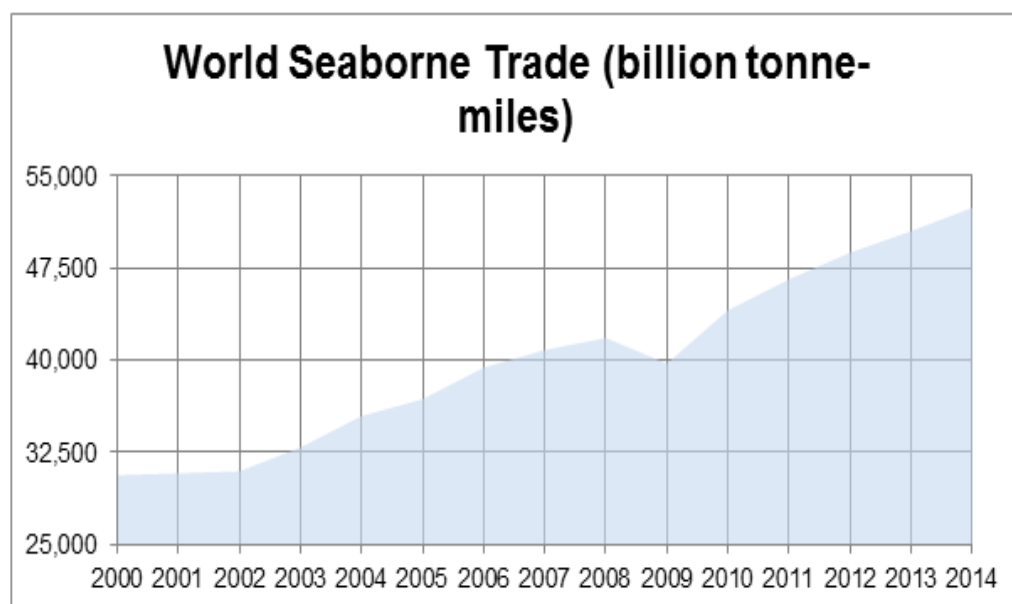
²⁷ www.lesechos.fr

²⁸ fr.wikipedia.org/wiki

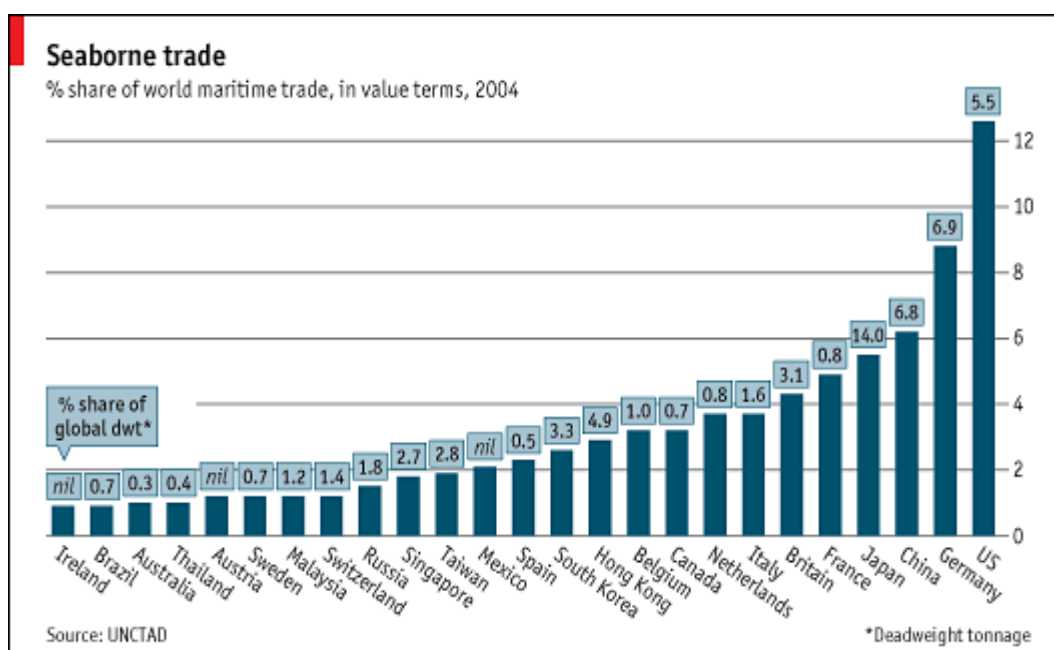
²⁹ www.atltantico.fr

³⁰ *Ibid.*

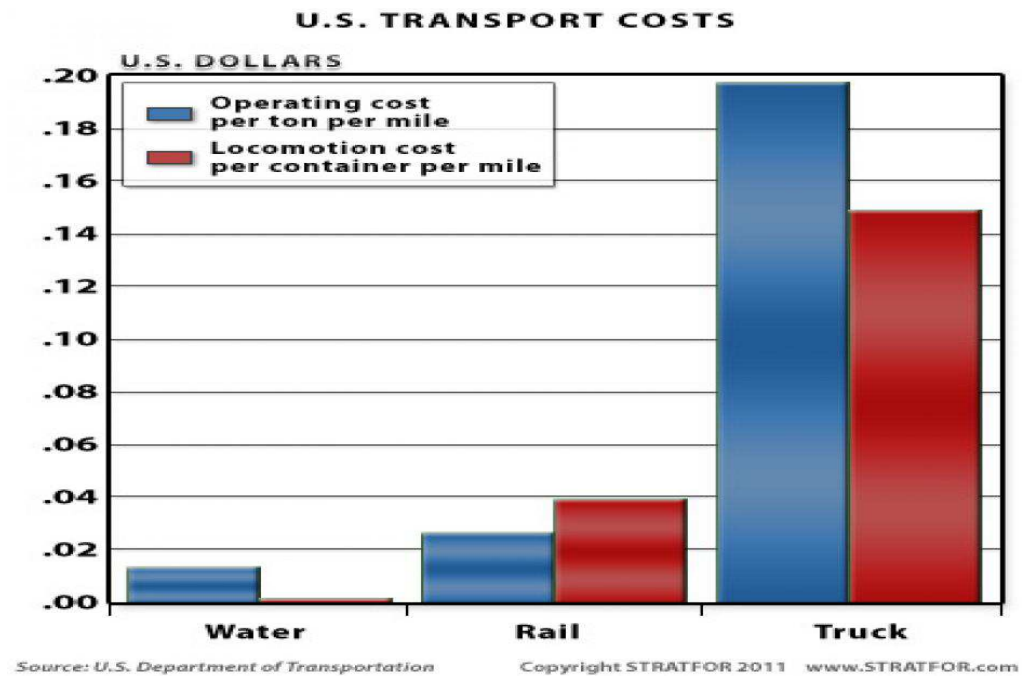
³¹ Étude sur les transports maritimes, Rapport du secrétariat de la CNUCED, 2007, p. 4.



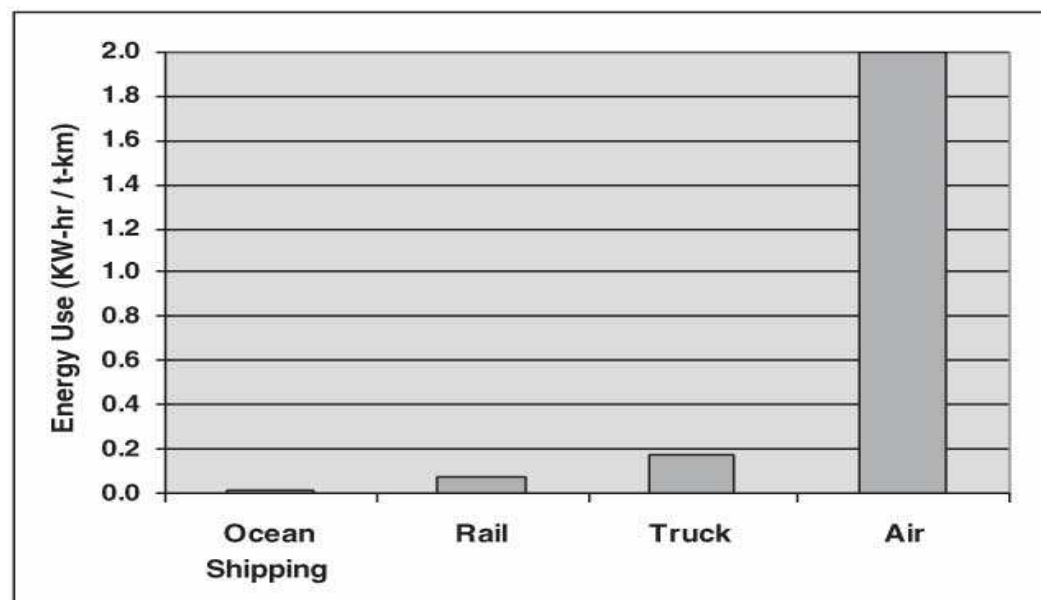
Source: UNCTAD Review of Maritime Transport, 2014



Le développement des activités maritimes s'explique tout d'abord par le faible coût du transport. Pour donner un exemple, il coûte plus cher d'acheter un billet d'avion entre l'Europe et l'Asie que de transporter 20 tonnes de marchandises sur la même distance.



Le transport maritime est aussi le transport le moins consommateur d'énergie (le transport ferroviaire consomme deux fois plus et le transport routier jusqu'à dix fois plus)³².



Par voie de conséquence, nous observons que le transport maritime a aujourd'hui une importance incontestable, tout comme ses acteurs à savoir le chargeur, le

³² www.ifremer.fr

transporteur et le destinataire, qui sont les trois facteurs les plus importants des transports maritimes. Notre étude concerne plus particulièrement le transporteur maritime, c'est-à-dire celui qui moyennant un fret déterminé s'est engagé à acheminer une marchandise déterminée d'un port à un autre. Le terme "transporteur" désigne toute personne par laquelle et au nom de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer est conclu avec un chargeur (article 1 des Règles de Hambourg).

Le particularisme du droit maritime, qui organise une limitation de responsabilité, ainsi que le rôle important du transporteur maritime qui agit parfois témérement, nous ont conduit à cette étude qui comportera trois parties. Nous nous intéresserons tout d'abord à la responsabilité du transporteur maritime (*Première Partie*). Nous évoquerons ensuite l'interprétation de la notion de faute inexcusable (*Deuxième Partie*), puis la déchéance de la limitation de réparation du transporteur maritime (*Troisième Partie*).

Première Partie

La responsabilité du transporteur maritime

Le transporteur maritime a un rôle pivot en ce qui concerne l'exécution du contrat de transport. Comme nous avons mentionné ci-dessus, le contrat de transport maritime présente un caractère tripartite. Les trois parties sont le transporteur, le chargeur et le destinataire. Le transporteur est la personne qui réalise le voyage. Ainsi, il est responsable pour les marchandises qu'il transporte tout au long du voyage³³.

Dans cette première partie nous étudierons les principes et le domaine de la responsabilité du transporteur ([Chapitre 1](#)) ainsi que le cas où le transporteur n'est pas responsable de plein droit ([Chapitre 2](#)).

³³ Article 3 § 2 de la Convention de 1924 : « le transporteur doit procéder de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées ».

Chapitre 1: Principes et domaine de la responsabilité du transporteur

Le transporteur maritime supporte aujourd'hui une responsabilité de plein droit ou « *présomption de responsabilité* » dès lors que la marchandise à lui confiée est l'objet de pertes ou d'avaries imputables au transport³⁴.

En d'autres termes, du moment qu'il a pris en charge la marchandise et jusqu'à ce qu'elle soit délivrée, le transporteur en est responsable. La loi française (intégrée au Code de commerce pour ce qui concerne le transport terrestre, dissociée de ce code depuis la loi du 18 juin 1966, qui a été à nouveau intégrée par la nouvelle codification en ce qui concerne le transport maritime avec le Code des Transports de 2010), comme les conventions internationales ratifiées par la France (Convention de Genève relative au transport de marchandise par route du 19 mai 1956 - "CMR", Convention de Bruxelles du 25 août 1924 avec son protocole modificatif du 23 février 1968, concernant le transport maritime et Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 relative au transport aérien) consacrent une "responsabilité de plein droit" du transporteur. Il convient de préciser ci-dessous les éléments et la portée de cette responsabilité de plein droit du transporteur (**Section 1**), avant d'en définir les cas exceptés et la possibilité de limiter sa responsabilité (**Section 2**).

³⁴ P. Bonassies et Ch. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Traités, 2^e éd., 2010, p. 721, n° 1060.

Section 1

Responsabilité de plein droit

§1.- La loi française et la Convention de Bruxelles

En raison de considérations historiques, d'une part, et des aléas de la navigation maritime, d'autre part, la responsabilité du transporteur obéit à un régime spécial et moins rigoureux que celui généralement applicable aux autres transporteurs³⁵.

Dans la *loi française* il est prévu que le transporteur maritime est responsable des pertes et dommages subis par la marchandise, sauf dans le cas où il prouve que ces pertes et dommages proviennent de certaines causes exonératoires limitativement énumérées, et au nombre de neuf (C. transp., article L. 5422-12).

En vertu de *la Convention de Bruxelles* le transporteur est obligé à faire *due diligence*, c'est-à-dire à exercer une diligence raisonnable³⁶, pour assurer la navigabilité de son navire (Conv. Bruxelles de 1924, article 3. 1.) et accomplir les opérations qui lui appartiennent. La responsabilité du transporteur est, cependant, tenue *a priori* et lui il peut s'exonérer seulement s'il établit un cas d'exonération (Conv. Bruxelles 25 août 1924, article 4. 2.).

Ces deux textes font donc peser sur le transporteur maritime une « *présomption de responsabilité* ». Ce dernier est responsable de toute perte ou avarie constatée au déchargement ou à la livraison. La terminologie « *présomption de responsabilité* »³⁷ est fréquemment utilisé par la doctrine et la jurisprudence pour signifier la responsabilité de plein droit du transporteur. Nous dirons cependant que l'expression *responsabilité de plein droit* est plus directe, plus « *parlante* »³⁸. En l'absence de réserves au départ, le transporteur est tenu responsable des

³⁵ Présomption de responsabilité du transporteur, *Rev. Lamy Transport*, tome 2, 2015, n° 735.

³⁶ P. Bonassies et Ch. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Traités, 2^eéd., 2010, p. 678, n° 1003.

³⁷ Pour la défense de cette terminologie, voir M. Rémond-Gouilloud, *Droit Maritime*, n° 579, n° 27 ; en jurisprudence, voir en dernier CA Paris, 5^e ch., 26 mars 2015, n° 14/00825.

³⁸ P. Bonassies et Ch. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Traités, 2^eéd., 2010, p. 722, n° 1062.

dommages constatés à l'arrivée³⁹. De façon corrélative, il est responsable dans le seul cas où le destinataire a pris des réserves à l'arrivée⁴⁰.

Logiquement, l'absence de faute du transporteur ne constitue pas en soi une cause exonératoire de responsabilité. Dit autrement, lorsque la cause du dommage demeure indéterminée, la responsabilité du transporteur est engagée et ce même si le chargeur avait commis une faute susceptible d'avoir concouru au dommage, dès lors qu'*« il n'est pas possible de déterminer une cause certaine pour expliquer la décongélation partielle de la marchandise »*⁴¹. *« Dans le transport maritime, il en est de nombreux dommages. En pratique, les ayants droit à la marchandise disposent très rarement de la possibilité de déterminer, lors de la constatation des dommages à la livraison, quelle a été la cause précise des dommages qui ont pu survenir tout au long du voyage maritime dans des mers lointaines. La nature des dommages est, sans doute, généralement apparente: mouille, choc, pillage, mais la séquence des événements ne peut que rarement être reconstituée. Seul le transporteur maritime peut, éventuellement, y parvenir. Les experts eux-mêmes en sont souvent réduits à des hypothèses ou des suppositions. C'est ce qui justifie le choix d'une responsabilité de plein droit. Le régime de responsabilité fondé sur la preuve de la faute du transporteur serait inopérant. Il faut donc inverser la charge de la preuve et si la preuve n'est pas faite, présumer que le transporteur a mal exécuté son obligation de transport »*⁴².

Nous considérons, en conséquence, que la Convention de Bruxelles de 1924 institue la "responsabilité de plein droit" du transporteur en cas d'une perte ou avarie des marchandises transportées par mer comme un de ses piliers principaux. Comme l'a marqué le Professeur Pierre Bonassies : *«ce qui est pour nous le principe fondamental du droit des transports maritimes : à savoir que le transporteur*

³⁹ CA Paris, 5^e ch., 12 novembre 2003, Axa et a. c/ Cometas shipping et a., jugeant que, dans cette circonstance, *« le transporteur doit être déclaré entièrement responsable des avaries et manquants en cale ainsi qu'au cours du déchargement »* ; CA Aix-en-Provence, 10 janvier 2001, Picc c/ Cosco, BTL 2001, p. 129.

⁴⁰ Confirmant ce mécanisme bien éprouvé et connu: Cass. com., 4 mars 2014, n° 13-11.007, BTL 2014, p. 175, DMF 2014, p. 525.

⁴¹ CA Rouen, ch. civ. et com., 30 juin 2011, n° 11/00178, Delmas c/ Axa et a., DMF 2012, p. 571.

⁴² P. Bonassies et Ch. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Traités, 2^e éd., 2010, p. 723, n° 1062.

*maritime est responsable de plein droit du dommage subi par la marchandise sauf à faire la preuve du cas excepté précis qui a été la cause du dommage, ce qui laisse nécessairement à sa charge tout dommage d'origine indéterminée*⁴³ .»

La jurisprudence suit la même opinion. Nous pouvons mentionner une décision récente de la Cour d'Appel d'Aix-en-Provence⁴⁴: « *Selon les dispositions de la Convention de Bruxelles de 1924 amendée applicable à la cause, le transporteur maritime est responsable de plein droit des avaries survenues à la marchandise pendant le transport maritime, sauf cas exonératoires limitativement énumérés dont la faute du chargeur et le vice propre de la chose invoqués en l'espèce par la société AP MOLLER MAERSK. En l'absence de cas exonératoires au sens de la Convention de Bruxelles de 1924, la société AP MOLLER MAERSK est en conséquence responsable de plein droit des avaries subies par la marchandise* ».

Par conséquent, le transporteur était dans ce cas responsable de plein droit pour les avaries causées aux deux conteneurs à cause du déroutement qu'il a effectué sans raison admettant qu'il doit réaliser le voyage en droiture⁴⁵. Le changement de destination n'était pas une décision du chargeur. En outre, les dommages ne résultent pas du vice propre des marchandises. En d'autres mots, il ne pouvait pas prouver que ces cas exceptés existaient.

§2.- Les Règles de Hambourg

Plusieurs États considèrent les règles de Hambourg comme une amélioration par rapport aux règles de La Haye-Visby, et ce, pour les raisons suivantes⁴⁶:

- ❖ le prolongement de la période pendant laquelle le transporteur est responsable en cas de cargaison perdue ou endommagée afin d'inclure la période totale au cours de laquelle les marchandises relèvent de sa responsabilité, plutôt que seulement lorsque les marchandises se trouvent à bord du navire.

⁴³ P. Bonassies, *DMF* 1998, hors série n° 2, n° 109, p. 71.

⁴⁴ CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 28 mai 2015, n° 2015/196, ASCO C/ Société AP MOLLER MAERSK A/S (AP MOLLER LINE).

⁴⁵ Le transporteur doit accomplir le voyage « *en droiture* », c'est-à-dire par la route et sans escales.

⁴⁶ <http://www.tc.gc.ca/fra/politique/rapport>.

- ❖ l'établissement de responsabilité du transporteur lorsqu'un retard dans la livraison conduit aux pertes économiques.
- ❖ le transporteur a l'obligation de faire preuve qu'il a pris toutes les mesures raisonnables possibles pour éviter les dommages et les pertes plutôt que le demandeur à démontrer la négligence du transporteur.
- ❖ elles relèvent les limites de la responsabilité du transporteur.

En d'autres termes, au lieu de se contenter d'amender la Convention de Bruxelles de 1924 et les Protocoles de 1968 et 1979, une nouvelle approche a été adoptée par les négociateurs des Règles de Hambourg à l'égard de la responsabilité pour les marchandises⁴⁷. Elles énoncent que c'est le transporteur qui est responsable du préjudice qui résulte des pertes ou dommages subis durant que les marchandises étaient sous sa garde à moins qu'il ne puisse faire preuve qu'il avait pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter les pertes ou les dommages. La responsabilité du transporteur est étendue pour tenir compte des différentes catégories de marchandises désormais transportées, des nouvelles technologies et méthodes de chargement et d'autres problèmes pratiques rencontrés par les chargeurs comme les pertes découlant des retards de livraison.

Par voie de conséquence, la responsabilité du transporteur apparaît comme une responsabilité de plein droit⁴⁸. Le seul fait de l'inexécution peut conduire à sa responsabilité. Il en a la possibilité d'y échapper s'il démontre l'existence d'une cause étrangère déterminée et non à lui imputable et non pas par la seule preuve d'une due diligence⁴⁹.

⁴⁷ <http://www.revue-du-commerce-international.info>.

⁴⁸ Voir aussi l'article 20 de la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 qui prévoit que la responsabilité du transporteur aérien est une responsabilité du plein droit.

⁴⁹ Ch. Scapel, « Les réformes apportées par les Règles de Hambourg à la responsabilité du transporteur maritime », *Actes du colloque IMTM* du 25 novembre 1992, p.61, n° 21.

§3.- Les Règles de Rotterdam

Les Règles de Rotterdam sont influencées par les Règles de Hambourg sur le principe de responsabilité du transporteur⁵⁰. La responsabilité du transport incombait au transporteur, lequel est celui qui conclut le contrat avec le chargeur (article 1). Sa responsabilité sera engagée si le réclamant révèle que les pertes ou dommages sont survenus pendant la période de responsabilité du transporteur⁵¹. Toutefois, celui-ci pourra se dégager de sa responsabilité s'il établit que la cause de la perte ou du dommage ne résulte pas de sa faute ou de la faute de la partie exécutante, du capitaine ou de l'équipage ou de tout autre employé de la partie exécutante. Le transporteur est pareillement exonéré de sa responsabilité s'il démontre la réalisation de l'une des exceptions prévues à l'article 17, lesquelles sont similaires à celles visées à la Convention de Bruxelles de 1924 amendée (parmi ces exceptions figurent : l'« acte de Dieu », les « périls, dangers ou accidents de la mer », les faits de « guerre, piraterie, terrorisme », l'« Incendie à bord du navire », les « vices cachés échappant à une diligence raisonnable », l'« Insuffisance ou défectuosité de l'emballage » etc).

L'une des modifications les plus importantes que les Règles de Rotterdam ont apporté, par rapport au régime juridique de la Convention de Bruxelles et ses Protocoles modificatifs, est l'élimination de l'exception de responsabilité fondée sur la faute de navigation. La faute de navigation (*error in navigation*) ne peut plus être invoqué par le transporteur maritime comme ayant causé la perte ou le dommage, pour échapper à sa responsabilité.

En conclusion, les Règles de Rotterdam instituent une présomption de faute, dès lors que le transporteur peut se dégager de sa responsabilité en prouvant qu'aucune faute de sa part n'a contribué au dommage survenu. Néanmoins, la preuve exigée par ces Règles se présente moins forte que dans les Règles de Hambourg, où le transporteur doit prouver qu'il avait pris « *toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences* ». Ainsi,

⁵⁰ Ph. Delebecque, « Le projet CNUDCI suite et fin », *DMF* 2008, p. 211.

⁵¹ <http://www.courtois-finkelstein.com>.

on peut dire que dans les Règles de Rotterdam une responsabilité de plein droit est établie.

Section 2

Le domaine de la responsabilité de plein droit

§1.- La durée de la responsabilité du transporteur

A. La Convention de Bruxelles et la loi française

Le transporteur est responsable de plein droit, comme nous l'avons expliqué ci-dessus. Mais, il est responsable dans le seul cas où la marchandise est reçue endommagée par le destinataire et si le dommage est survenu pendant que la marchandise était sous sa garde. La marchandise se trouve sous la garde du transporteur pour les transports internationaux, d'après la Convention de Bruxelles de 1924 (article 1 al. e), du début du chargement des marchandises à la fin du déchargement. Dans les transports soumis à la loi française du 1966 (article 15) les choses sont différentes. La dernière prévoit que les marchandises sont sous la garde du transporteur depuis la prise en charge jusqu'à la livraison⁵². La prise en charge est l'acte à la fois matériel et juridique par lequel le transporteur prend possession effective de la marchandise et l'accepte au transport⁵³. C'est donc au moment de la prise en charge, mais seulement à ce moment, que commence à jouer la présomption de responsabilité découlant de l'article L. 5422-12 du Code des transports (anciennement article 27 de la loi du 18 juin 1966) et des articles 3 et 4 de la Convention de Bruxelles de 1924. Dès lors qu'il a délivré un connaissement, nous considérons le transporteur comme responsable, par exemple, des vols survenus à

⁵² Voir aussi Cass. com. 13 mars 2012, n° 287: « le contrat de transport maritime comprend les opérations qui précèdent le chargement depuis la prise en charge des marchandises par le transporteur, le transport par le navire et les opérations qui suivent le déchargement des marchandises jusqu'à leur livraison aux destinataires. Les règles du droit maritime s'appliquent à l'ensemble de ces opérations ».

⁵³ T. com. Marseille, 21 juin 1994, BTL 1994, p. 605; Moment de la prise en charge, Rev. Lamy Transport, tome II 2015, n° 630; R. Rodière, *Traité général de droit maritime, Affrètements et transports*, tome II, Dalloz, 1968, n° 512.

la marchandise en attente d'embarquement⁵⁴. Par conséquent, le transporteur n'est pas responsable de la mouille affectant des conteneurs, mais antérieure à la prise en charge⁵⁵.

Néanmoins, si les marchandises sont endommagées par le fait du transporteur ou de ses préposés avant le moment de la prise en charge ou après la livraison, le transporteur sera responsable selon les dispositions du droit commun, l'ayant droit à la marchandise devant faire la preuve soit d'une faute du transporteur soit du fait d'une chose sous sa garde.

B. Les Règles de Hambourg

Le système de la loi française du 18 juin 1966 avant sa codification est adopté par les Règles de Hambourg, la responsabilité du transporteur maritime pouvant, en effet, s'étendre aux opérations antérieures au chargement, soit lorsque la marchandise est sous sa garde au port de chargement (article 4-1).

Les Règles de Hambourg de 1978 régissent les périodes maritimes et non maritimes pendant lesquelles les marchandises sont sous la garde du transporteur. Mais ce champ d'application pourrait être très largement réduit. Une décision qui vérifie cette affirmation est du tribunal de commerce de Marseille⁵⁶. Celui-ci a considéré que les Règles de Hambourg ne définissent pas de manière formelle le moment de la livraison. Ainsi, il a admis que le transporteur pouvait avancer la livraison au moment de l'ouverture des panneaux de cale et se prévaloir d'une clause « *free out* » l'exonérant de toute responsabilité pour les dommages consécutifs au déchargement.

⁵⁴ CA Aix-en-Provence, 12 mai 1989, *DMF* 1991, p. 451 ; CA Aix-en-Provence, 22 février 1990, *BTL* 1991, p. 295 ; TGI Marseille, 10^e ch. civ., 8 février 2001, M. Aidir c/ Transdic, *BTL* 2001, p. 287.

⁵⁵ P. Bonassies et Ch. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Traités, 2^e éd., 2010, p. 728, n° 1068.

⁵⁶ T. com. Marseille, 23 janvier 1996, CSAR c/ Roscoe Shipping Co, *Rev. Scapel* 1996, p. 51.

§2. - Les dommages couverts

Pour définir le domaine de la responsabilité de plein droit du transporteur et, plus particulièrement les dommages couverts par sa responsabilité, il est nécessaire de citer toutes les Conventions qui le concernent.

A. La Convention de Bruxelles et la loi française

La Convention de Bruxelles de 1924 prévoit que le transporteur est responsable de plein droit pour les « *pertes ou dommages* » sans donner d'autre précision (article 4 §§ 1,2). Dans le paragraphe 5 du même article, où le montant de la limitation de responsabilité du transporteur est déterminé, il est prévu que « *ni le transporteur ni le navire ne seront en aucun cas responsables pour perte ou dommage causé aux marchandises ou les concernant* ». Mais quels peuvent être les dommages qui concernent les marchandises?

Certains dommages que nous pourrions inclure sont la perte de marché, le préjudice commercial, la différence de cours⁵⁷. Les juridictions françaises et anglaises suivent une attitude différente afin de donner une réponse à cette question. L'indemnisation de tels préjudices est bien prise en compte par les juridictions de *common law*. Toutefois, elles admettent qu'un tel préjudice ait pu être prévisible pour le transporteur⁵⁸. Au contraire, les juridictions françaises ne paraissent pas disposées à pratiquer cette extension quand le texte international est appliqué et non le droit interne.

Le champ de la responsabilité du transporteur est défini plus strictement dans la loi française du 18 juin 1966. Cette responsabilité couvre « *les pertes ou dommages subis par la marchandise* ». C'est-à-dire les dommages qui résultent du transport, mais qui n'affectent pas la marchandise elle-même, ne peuvent entrer dans ce régime légal. Cependant, le transporteur peut être tenu pour responsable de tels dommages mais hors du cadre de la responsabilité pour pertes ou dommages, telle

⁵⁷ P. Bonassies et Ch. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Traités, 2^e éd., 2010, p. 729, n° 1069.

⁵⁸ W. Tetley, *Marine Cargo Claims*, Blais, 4^e éd., 2008, p. 789 et 797.

que régie par la loi de 1966⁵⁹. Dans ce cas, sa faute doit être prouvée. Ainsi, il ne pourra bénéficier ni des cas exceptés prévus par la loi de 1966, ni de la limitation de responsabilité.

Un point important sur lequel la Convention de Bruxelles aussi bien que la loi française restent muettes est le retard⁶⁰. Le retard suscite un problème important. Même si on suppose qu'il n'affecte pas l'état physique de la marchandise, il fait pourtant subir un préjudice au destinataire, par exemple, si un industriel ne peut pas participer à une foire internationale à cause du retard subi par le transport de son matériel.

Pour trouver une solution convaincante, nous ferons appel à l'obligation instituée par l'article 3 § 2 de la Convention de 1924 et l'article 38 du décret du 31 décembre 1966, mise à la charge du transporteur de procéder « de façon appropriée et soigneuse » au transport de la marchandise. Par conséquent, le transporteur est responsable s'il fait subir à la marchandise un retard déraisonnable.

La Cour de Cassation, par un arrêt *Tillia*, a jugé, aussi, qu'en application de l'article 4 § 5 de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924, la responsabilité du transporteur maritime en raison du retard à la livraison de la marchandise était limitée selon les modalités prévues audit article, dès lors que ce texte vise non seulement les dommages « *causés aux marchandises* », mais aussi ceux « *les concernant* »⁶¹.

B. Les Règles de Hambourg

Sous l'empire des Règles de Hambourg le problème et les solutions concernant le retard sont plus claires. En effet, les Règles de Hambourg ne s'harmonisent pas sur ce point avec la tradition maritime. L'article 5, intitulé *Fondement de la responsabilité*, vise expressément la responsabilité pour retard prévoyant que « *le*

⁵⁹ Ch. Scapel, *Le domaine de la limitation légale de responsabilité du transporteur maritime*, thèse Aix-en-Provence, p. 111, n° 86 et s.

⁶⁰ J.-B. Racine, « Le retard dans le transport maritime de marchandises », *RTD com.* 2003, p. 223.

⁶¹ Cass. com., 29 mai 1990, *DMF* 1990, p. 550.

transporteur est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la livraison ».

Le texte déclare que le transporteur est responsable « *lorsque les marchandises n'ont pas été livrées (...) dans le délai expressément convenu ou, à défaut d'un tel accord, dans le délai qu'il serait raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent compte tenu de circonstances de fait* ».

C. Les Règles de Rotterdam

Les Règles de Rotterdam prévoient aux termes de l'article 17, que le transporteur est tenu pour responsable, non seulement des pertes et dommages subis par les marchandises, mais aussi, au même titre du « *retard de livraison subi par les marchandises* ». Il y a retard de livraison, comme l'article 21 définit, « *lorsque les marchandises ne sont pas livrées au lieu de destination prévu dans le contrat de transport dans le délai convenu* ». Cette définition risque d'engendrer plus de difficultés d'interprétation qu'elle n'en résoudra⁶², car le texte vise exclusivement le cas où un délai est expressément fixé au connaissance. Mais ce n'est très généralement le cas⁶³. Si les parties n'ont pas prévu au connaissance un délai précis, nous pourrions donner la même solution que dans la Convention de Bruxelles. C'est-à-dire qu'on peut admettre que le transport de la marchandise ne doit pas être déraisonnablement retardé selon l'obligation du transporteur prévue dans l'article 3 § 2 de ladite Convention : « *le transporteur doit procéder de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées* ».

⁶² P. Bonassies et Ch. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Traités, 2^e éd., 2010, p. 731, n° 1070.

⁶³ CA Rouen, 7 mars 2007, *BTL* 2007, p. 466 ; *DMF* 2008, hors série n° 12, n° 86, obs. Ph. Delebecque.

Chapitre 2 : La contrepartie à la responsabilité de plein droit

La responsabilité de plein droit ou « *la présomption de responsabilité* » qui pèse sur le transporteur maritime n'est pas irréfragable, puisque la possibilité lui est offerte de s'en libérer en apportant la preuve que tel dommage subi par la cargaison a pour cause un cas excepté de responsabilité⁶⁴. Un autre allègement à la responsabilité de plein droit résulte pour le transporteur de la limitation de responsabilité. Nous examinerons donc premièrement les cas exceptés qui permettent au transporteur de s'exonérer de toute responsabilité (***Section 1***) et deuxièmement son droit à limiter sa responsabilité et plus particulièrement le cas de la déclaration de valeur (***Section 2***).

⁶⁴ Cass. com., 5 juillet 1994, n° 92-13.314, navire *Al Hoceima*, NP, DMF 1994, p. 760, obs. Y. Tassel.

Section 1

Cas exceptés

Le transporteur maritime bénéficie de la possibilité de s'exonérer de sa responsabilité plus facilement que le débiteur d'une obligation contractuelle en droit commun⁶⁵. Alors que le dernier ne peut se libérer que par la preuve de la force majeure, du fait d'un tiers ou du fait de la victime, le transporteur maritime dispose des 18 cas exceptés prévus par la Convention de Bruxelles et 9 par la loi française (article 27 de la loi de 1966 et article L 5422-12 C. Transp.).

Néanmoins, nous devons souligner que l'existence d'un cas excepté n'entraîne pas l'irresponsabilité du transporteur. La conséquence est que l'ayant-droit à la marchandise est obligé à faire la preuve que les pertes ou dommages sont dus en tout ou en partie à une faute du transporteur ou de ses préposés⁶⁶. La loi française ne fait ainsi produire à l'exonération légale que l'effet restreint d'une clause de non responsabilité en permettant la preuve de la faute du transporteur. Plus précisément, les cas exceptés substituent à l'obligation de résultat du transporteur, une obligation de moyens, soit une obligation de prudence et de diligence.

Ainsi, le transporteur est libéré de la responsabilité de plein droit s'il prouve d'une part que les pertes ou dommages sont dus à un cas excepté et d'autre part que ce cas excepté a été la cause du dommage⁶⁷.

S'agissant des cas exceptés imputables au transporteur nous distinguons trois catégories⁶⁸. **Dans la première catégorie**, la Convention de 1924 mentionne sept cas exceptés qui relèvent les événements extérieurs non imputables au transporteur. C'est-à-dire les « *périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables* » (article 4 § 2 c), « *l'acte de Dieu* », « *le fait de guerre, les émeutes ou troubles civils* » (article 4 § 2 e et k), « *le fait d'ennemis publics* » (article 4 § 2 f), « *le*

⁶⁵ J.-P. Beurier, *Droits Maritimes*, Dalloz, 3^e éd. 2014, n° 345.84, p. 524.

⁶⁶ CA Rouen 2^e ch., 24 novembre 2005, navire *Blackfiar Bridge*, DMF 2006, p. 671.

⁶⁷ Cass. 5 juillet 1994, n° 92-13.314, navire *Al Hoceima*, DMF 1994, p. 760, obs. Y. Tassel.

⁶⁸ Voir l'analyse des cas exceptés : H. Adil, *La responsabilité du transporteur maritime international de marchandises sous connaissance : causes d'exonération et limitation légale*, mémoire Montréal, 2005, p. 22 et s.

fait du prince, la restriction de quarantaine » (article 4 § 2 g et h), « *de grèves ou lock-out ou d'arrêts ou entraves apportés au travail pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement* »⁶⁹ (article 4 § 2 j). **La deuxième catégorie** inclut *la faute du chargeur*⁷⁰ (faute d'emballage, de conditionnement ou de marquage), *le fait de la marchandise* (vice propre/vice caché de la marchandise, nature propre de la marchandise, la freinte de route). **La troisième et dernière catégorie** concerne les cas exceptés tenant à des circonstances liées à l'exploitation du navire. Le transporteur maritime peut invoquer comme cas excepté le dégagement de toute responsabilité divers événements tenant à ces circonstances. Il en est ainsi du fait que le dommage invoqué par l'ayant droit à la marchandise est la conséquence d'un sauvetage ou tentative de sauvetage, du fait que le dommage est la conséquence de l'incendie du vice caché du navire ou de son innavigabilité, ou qu'il est la conséquence de la faute commise par le capitaine⁷¹ ou un autre préposé dans la navigation ou l'administration du navire. Cette énumération renseigne au mieux sur la complexité de l'opération de transport maritime et sur les dangers qui entourent l'aventure maritime⁷².

Nous sommes d'avis que les 18 cas exceptés prévus par la Convention de 1924, au profit du transporteur maritime, constituent un avantage excessif établi par le législateur au profit du transporteur maritime et nous sommes tout à fait d'accord avec les changements prévus par les Règles de Hambourg. Les Règles de Hambourg de 1978 abandonnent le système d'énumération des cas exceptés de ladite Convention, sauf pour les cas d'incendie et d'assistance ou de tentative d'assistance. Sous l'empire des Règles de Hambourg le transporteur doit rapporter une double preuve. En premier lieu, l'absence de sa faute personnelle, de ses agents et

⁶⁹ CA Rouen 2^e ch., 24 novembre 2005, navire *Blackfiar Bridge*, DMF 2006, p. 671, où la Cour a jugé que le grève doit avoir un caractère *imprévisible* et *irrésistible* pour que le transporteur ne soit pas responsable de plein droit.

⁷⁰ CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 30 octobre 2014, n° 12/08224, Axa Corporate et a. c/ SAS Rhodanienne de transit et a., BTL 2014, p. 3531, où les juges ont décidé que « *Rien ne permettant de conclure à la faute du chargeur ou au vice propre de la chose (farine boulangère affectée de moisissure), le transporteur répond des avaries dues au stationnement au port durant 16 jours, sous sa responsabilité, alors que la marchandise était sensible au fort taux d'hygrométrie de l'air ambiant* ».

⁷¹ CA Aix-en-Provence 2^e ch., 11 février 2010, navire *CMA CGM Normandie*, n° 08/18108, DMF 2011, p. 722.

⁷² J.-P. Beurier, *Droits Maritimes*, Dalloz, 3^e éd., 2014, n° 345.84, p. 525.

préposés par l'exercice d'une diligence raisonnable, et en second lieu, que l'événement n'a pu être empêché, malgré les efforts du transporteur de prendre toutes les mesures afin de l'éviter.

Pour conclure, nous ne devons pas ignorer le cas où le destinataire a commis une faute. En droit français, la faute du destinataire n'est pas jugée être un cas excepté de responsabilité. Cette position de principe résulte de la jurisprudence **Fort Royal**⁷³ : « *La faute du destinataire, qui ne figure pas dans l'énumération des cas excepté de responsabilité du transporteur maritime pour pertes ou dommages subis par la marchandise (...) ne constitue pas un cas d'exonération de la responsabilité de ce dernier* ». En l'occurrence, la loi ne prévoit pas expressément cette hypothèse. Mais, ainsi qu'il est souligné par un commentateur, il est possible de faire entrer la faute du destinataire dans le cas prévu par l'article 27 d de la loi française (désormais article L 5422-12 C. Transp.), à savoir un "fait constituant un événement non imputable au transporteur"⁷⁴. Ainsi, le transporteur maritime, sur lequel pèse une charge de la preuve renforcée, peut s'abstenir de la condamnation à réparer un dommage dont l'origine ne se trouve pas dans l'une des causes limitativement énumérées ci-dessus.

Section 2

Limitation de responsabilité

La limitation de responsabilité est apparue dans le transport maritime, puisque ce transport était le premier moyen de transport de marchandises. Néanmoins, on ne sait pas quand la limitation de la responsabilité a été appliquée pour la première fois dans une affaire de droit maritime et quelle est son origine. Bien qu'il soit possible de trouver des principes concernant la responsabilité du fait d'autrui des armateurs relatifs aux obligations contractuelles et la responsabilité délictuelle en droit

⁷³ Cass. 15 novembre 2005, n° 04-16094, *DMF* 2006, p. 146, note Y. Tassel ; *BTL* 2005, p. 769, obs. M. Tilche ; *RTD com.* 2006, p. 250, obs. Ph. Delebecque.

⁷⁴ M. Tilche, « Faute du destinataire : cause d'exonération ? », *BTL* 2005, p. 756.

romain⁷⁵, il n'y a pas de principe clair quant à la limitation de cette responsabilité. Cependant, l'inspiration pourrait être le principe *noxae deditio* en vertu du droit romain, qui est le premier principe général de limitation de responsabilité⁷⁶.

Quant aux textes, la limitation de responsabilité apparaît comme le troisième volet du compromis atteint à La Haye en 1921 et mis définitivement en place à Bruxelles en 1924. Les armateurs ont été obligés de consentir des sacrifices. Bien au contraire, ils supportent une responsabilité de plein droit qu'ils ne peuvent ni écarter, ni alléger. Le système est impératif, au profit des chargeurs. En contrepartie, les transporteurs peuvent s'exonérer plus facilement qu'en droit commun bénéficiant de nombreux cas exceptés, comme nous l'avons expliqué ci-dessus. En plus, ils se voient accorder une limitation légale et conventionnelle de responsabilité. Comme Maître **Christian Scapel** souligne « *La formule "limitation de responsabilité" est inexacte. Ce n'est pas la responsabilité qui est limitée-le transporteur est responsable ou il est exonéré- mais la réparation du dommage. Cependant, cette formulation est fixée par l'usage* »⁷⁷.

En d'autres termes la responsabilité du transporteur reste entière, mais le montant des dommages-intérêts dus par lui sera limité. C'est en effet parce que le droit maritime a toujours pensé que les risques inhérents à l'expédition maritime doivent être répartis entre ses participants⁷⁸, que le principe de la limitation de responsabilité du transporteur est perçu comme une contrepartie à la responsabilité de plein droit qui pèse sur lui.

Enfin, nous rappelons que nous ne devons pas confondre la limitation de responsabilité du transporteur maritime et celle de l'armateur. Celle du transporteur est calculée par colis ou unité et celle de l'armateur a un caractère global et elle est calculée par évènement ou par navire. La limitation du transporteur est réglée par la Convention de Bruxelles de 1924 (avec ou sans ses protocoles additionnels) ou par

⁷⁵ D. Damar, *Wilful Misconduct in International Transport Law*, Springer, 2011, p. 7.

⁷⁶ Ch. Hill, *Maritime Law*, LLP London Hong Kong, 6th ed. 2003, p. 394.

⁷⁷ P. Bonassies et Ch. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Traités, 2^e éd., 2010, p. 759, n° 1104.

⁷⁸ J.-P. Beurier, *Droits Maritimes*, Dalloz, 3^e éd. 2014, n° 345.86, p. 526.

les Règles de Hambourg de 1978, alors que le texte applicable à la limitation de l'armateur est la Convention de Londres de 1976.

§1.- La limitation légale de responsabilité⁷⁹

Dans le souci d'équilibre du compromis indispensable entre les intérêts du chargeur et ceux du transporteur, ce dernier dispose, en vertu de la Convention de Bruxelles, du bénéfice d'une limitation de responsabilité⁸⁰. La loi française prévoit le même bénéfice au profit du transporteur (article 28 de la loi de 1966/désormais article L 5422-13 du C. Transp.). Grâce à cette limitation il ne doit pas réparer les dommages dont il est reconnu responsable, lorsque ceux-ci ne dépassent un certain montant. Cette limitation constitue une dérogation au principe du droit commun qui veut que le responsable d'un dommage en assure la réparation intégrale⁸¹. La limitation du droit maritime au kilo étant fixée à deux droits de tirage spéciaux, alors que, en droit des transports aériens, par exemple, elle a été élevée par des textes récents à 19 DTS par kilo⁸². Par conséquent, le plafond de réparation établi par les textes des transports maritimes est le plus bas de l'ensemble des autres transports modaux, au moins pour ce qui est de la limitation au kilo. Néanmoins, le transporteur peut être privé du bénéfice de cette limitation en cas de faute inexcusable⁸³.

§2.- L'exclusion du bénéfice de la limitation légale

Le transporteur ne dispose plus de la possibilité de limiter sa responsabilité en cas de déclaration de la valeur de la marchandise bien que en cas de faute inexcusable de sa part.

⁷⁹ Voir *infra* en détail, p.79 et s.

⁸⁰ P. Bonassies et Ch. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Traités, 2^e éd., 2010, p. 727, n° 1067.

⁸¹ Conseil d'État, 6 juillet 2005, *D.* 2005, p. 2094, note Ph. Delebecque.

⁸² La limitation de responsabilité prévue par la Convention de Montréal était fixée à 17 DTS. Elle a été portée à 19 DTS/ kilos le 30 décembre 2009, la Convention de Montréal prévoyant une révision des limites de responsabilité tous les 5 ans.

⁸³ Voir *infra*, p. 63 et s.

A. Déclaration de la valeur

La limitation de responsabilité ne s'applique pas lorsque le chargeur a déclaré, avant l'embarquement, la nature et la valeur des marchandises et que mention de cette déclaration a été insérée au connaissement (C. Transp., article L. 5422-14, Convention de Bruxelles du 25 août 1924, article 4 § 5).

1°) Intérêt

L'intérêt de la déclaration a été souligné, en matière de transport terrestre, par la Cour de cassation. En effet, ayant à statuer sur le recours d'un expéditeur se plaignant de l'application de la limitation d'indemnité (calculée sur la base d'une palette), la Cour suprême a fait remarquer *qu'«un professionnel expérimenté aurait dû de lui-même procéder à une déclaration de valeur afin d'envisager une indemnisation plus complète »*⁸⁴. Pareillement, à nouveau pour une expédition par voie terrestre, la Cour a jugé que *« le contrat de transport ne met pas à la charge du transporteur une obligation de conseil (quant à l'utilité d'une déclaration de valeur) »*⁸⁵.

2°) Forme et preuve de la déclaration

La nature de la marchandise et la déclaration de valeur doivent être théoriquement insérées dans le connaissement/Bill of Lading. Mais cette exigence ne doit pas être appliquée à la lettre, à savoir une déclaration de valeur figurant sur une note de chargement doit produire le même effet⁸⁶.

Contrairement, n'établit pas une déclaration de valeur la mention au connaissement du contenu des caisses ainsi que leur valeur par une référence expresse au contrat de vente auquel le transporteur est étranger⁸⁷. De la même

⁸⁴ Cass. com., 5 novembre 2003, n° 02-11.018.

⁸⁵ CA Paris, 5^e ch., 12 février 2004, n°2002/02314, Sté El Baraka c/ Idem Cuisines, relevant entre autres que l'expéditeur *« était à même d'apprécier la valeur des objets transportés, ignorée du transporteur »*.

⁸⁶ CA Rouen, 18 octobre 1984, DMF 1986, p. 33.

⁸⁷ Cass. com., 23 juin 1982, n° 80-15.242.

manière, il importe peu que le transporteur ait eu connaissance de la valeur de la marchandise par la déclaration en douane⁸⁸.

Le problème réside ici dans l'approbation de la déclaration de valeur. Le seul effet de cette déclaration est que des indemnités plus élevées peuvent être réclamées par le cocontractant du transporteur. Sur ce point, elle ne saurait être confondue avec l'assurance de la marchandise transportée, laquelle a pour premier rôle de pallier une éventuelle irresponsabilité du transporteur⁸⁹. Augmentant, ainsi, l'indemnisation due par le transporteur, la déclaration de valeur doit être acceptée. Il a été ainsi jugé que sa mention au connaissement permettait au chargeur de s'en prévaloir, le transporteur devant alors rapporter la preuve contraire⁹⁰, à savoir qu'il n'a pas accepté la déclaration.

3°) Preuve contraire

Le transporteur peut logiquement, le cas échéant, rapporter la preuve que la valeur des marchandises est *inférieure* à la valeur déclarée par le chargeur (ce principe est rappelé de façon indirecte à l'article 28 de la loi de 1966 – devenu l'article L. 5422-14 du Code des transports – et à l'article 4 § 5 de la Convention de Bruxelles). Ce moyen peut être opposé par le transporteur même au porteur de bonne foi du connaissement.

4°) Fausse déclaration consciente de la nature ou de la valeur des marchandises

Dans ce cas, le transporteur ne peut pas être responsable pour aucune perte ou dommage survenu à ces marchandises (C. transp., article L. 5422-17, Convention de Bruxelles de 1924, article 4 § 5). Cette sanction à l'égard du chargeur opère *même*

⁸⁸ T. com. Marseille, 8 juillet 1977, *DMF* 1978, p. 292.

⁸⁹ Plafonds d'indemnisation, *Rev. Lamy Transport*, tome 2, 2015, n° 828.

⁹⁰ CA Aix-en-Provence, 30 juin 2010, n° 09/03602, CMA-CGM c/ Transglory et a., *DMF* 2011, p. 224.

s'il n'y a pas de rapport de causalité entre la déclaration inexacte et le dommage⁹¹.
C'est, en quelque sorte, la « rançon » du dol⁹².

Les juridictions françaises ont fait application de cette règle très strictement:

- peaux d'alligators déclarées sous la dénomination de « *dry salted hide* » alors qu'elles devaient être dénommées « *skin* »⁹³.
- colis de briquets déclarés comme cartons de jouets⁹⁴.
- moules déclarées comme blancs de seiches⁹⁵.

B. La faute inexcusable

Selon l'article L. 5422-14 du Code des transports et l'article 4 § 5 e de la Convention de Bruxelles de 1924, le transporteur perd le bénéfice de limitation de responsabilité s'il a provoqué intentionnellement le dommage ou s'il a agi témérairement, avec conscience du risque de provoquer le dommage.

C'est le deuxième cas où le transporteur n'aura plus le bénéfice de limitation de responsabilité⁹⁶. Nous expliquerons tous les éléments qui constituent cette faute dans la deuxième partie de notre étude.

⁹¹ CA Paris, 20 mars 1969, *DMF* 1969, p. 735.

⁹² Inexactitude des déclarations du chargeur, *Rev. Lamy Transport*, tome 2, 2015, n° 617.

⁹³ CA Rouen, 26 novembre 1976, *DMF* 1977, p. 276.

⁹⁴ CA Paris, 7 juillet 1978, *BT* 1978, p. 431 mais cassé pour défaut de base légale par Cass. com., 18 avril 1983, n° 78-15.945.

⁹⁵ CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 22 octobre 1991, *Sofrimar c/ Mitsui OSK Lines*, qui insiste cependant sur le fait que la fausse déclaration n'était pas décelable.

⁹⁶ *Manutention Portuaire*, *Rev. Lamy Logistique* 2015, n° 448-68, où la Cour a constaté la cause d'une faute inexcusable par le manutentionnaire. Ainsi, il a perdu la possibilité de limiter sa responsabilité.

Deuxième Partie

L'interprétation de la notion de faute inexcusable

La Convention du 19 novembre 1976 (dite Convention LLMC) est l'instrument de référence sur la responsabilité civile pour le transport maritime⁹⁷. Cette Convention prévoit que l'armateur est privé de son droit à limiter sa responsabilité en cas de faute inexcusable. La notion de faute inexcusable est appliquée non seulement à la limitation de responsabilité de l'armateur mais en général à la limitation de responsabilité de créances maritimes⁹⁸. Certes, quand la faute inexcusable a été établie par les Conventions internationales régissant la responsabilité civile du propriétaire de navire, elle était déjà une notion connue dans l'ordre juridique et dans la jurisprudence française. En d'autres mots la faute inexcusable avait marqué par ses applications et ses interprétations nombreuses, bien que divergentes, plusieurs domaines du droit⁹⁹.

Dans cette partie donc nous allons examiner tout d'abord l'apparition de la faute inexcusable (*Chapitre 1*) et ensuite l'importance de sa présence en droit des transports (*Chapitre 2*).

⁹⁷ Projet de loi autorisant l'adhésion au Protocole modifiant la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, www.senat.fr.

⁹⁸ La Convention de 1976 distingue trois types de créances : 1. les créances pour mort ou lésions corporelles des personnes dont l'activité est liée à celle du navire, 2. les créances pour les dommages aux biens ou tout préjudice relatif à l'exploitation du navire, 3. les créances pour mort ou lésions corporelles des passagers.

⁹⁹ T. Stavrakidis, *La faute inexcusable de l'armateur et le principe de la limitation de sa responsabilité*, mémoire Aix-en-Provence, 2008, p. 22.

Chapitre 1 : L'apparition de la faute inexcusable

La qualification de faute inexcusable présente un grand intérêt en droit des transports¹⁰⁰ et plus particulièrement en droit des transports maritimes.

Dans ce chapitre de la deuxième partie de notre étude nous analyserons, en premier lieu, comment la faute inexcusable est apparue en domaine de droit du travail dans la loi du 9 avril 1898 (dont les dispositions ont été insérées dans le Code de Sécurité Sociale – article L. 452. 1 et s.) (**Section 1**). Un autre domaine où la faute inexcusable a revendiqué son application est le droit des accidents de circulation routière prévu par la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 (**Section 2**).

¹⁰⁰ C. Larroumet, *Les Obligations : Le contrat*, Economica, 6^e éd. 2006, p. 675, n° 624 ; G. Viney et P. Jourdain, *Traité de droit civil. Les conditions de responsabilité*, LGDJ 3^e éd., 2006, p. 644, n° 613 ; Ph. Malaurie, L. Aynès, Ph. Stoffel-Munck, *Les obligations*, Défrenois, 3^e éd., 2003, p. 35, n° 58.

Section 1

La naissance de la faute inexcusable en droit des accidents du travail

La notion de faute inexcusable est premièrement apparue en droit français avec la loi de 1898 sur la réparation des accidents du travail. Comme un auteur l'explique ladite notion, à cette époque, répond au souci de trouver une faute suffisamment grave pour mettre d'accord à la fois les partisans de la théorie du risque, pour qui tout accident doit donner lieu à une réparation automatique mais forfaitaire, et les défenseurs d'une prise en considération systématique de la faute de l'employeur¹⁰¹. Le compromis s'établit un degré au-dessus de la faute lourde¹⁰².

La loi du 8 avril 1898 énonçait que la faute inexcusable de l'employeur ou de celui qu'il s'était substitué dans la direction permettait à la victime d'obtenir une indemnisation majorée. La faute de la victime entraîne réciproquement minoration de son droit à indemnisation.

§1.- L'obligation de sécurité : Obligation de résultat

La définition de la faute inexcusable de l'employeur à l'origine d'une maladie professionnelle ou d'un accident du travail est le fait de la jurisprudence et non de la loi.

A) La définition de la faute inexcusable par la Cour de Cassation

Dans l'arrêt ***Veuve Villa*** rendu le 15 juillet 1941, la Cour de Cassation a adopté la définition suivante : « *la faute inexcusable s'entend d'une faute d'une gravité exceptionnelle, dérivant d'un acte ou d'une omission volontaire, de la conscience du danger que devait en avoir son auteur en l'absence de toute cause justificative et se distinguant par le défaut d'un élément intentionnel de la faute visée au paragraphe 1 de la loi du 9 avril 1898* ». Nous constatons qu'avec cette définition la Cour de Cassation a essayé de mettre en équilibre les éléments subjectifs (*caractère volontaire de l'acte ou de l'omission, la conscience du danger que devait en avoir son*

¹⁰¹ C. Saint Jours, *La faute dans le droit général de la Sécurité Sociale*, Bibl. dr. Social, tome XVI, 1972, p. 157.

¹⁰² A. Sériaux, *La faute du transporteur*, Economica, 2^e éd., 1997, p. 256, n° 344.

auteur) et objectifs (*gravité exceptionnelle, absence de causes justificatives*) afin de situer la faute inexcusable entre la faute intentionnelle et la faute lourde¹⁰³.

Cette définition n'est pas changée jusqu'aux arrêts du 28 février 2002. Dans plusieurs arrêts rendus à cette date à propos des maladies professionnelles consécutives à *l'inhalation de fibres d'amiante*¹⁰⁴, la Cour de cassation met à la charge de l'employeur **une obligation de sécurité** conçue comme une **obligation de résultat**¹⁰⁵ et fondée sur le contrat de travail, dont le manquement constitue une faute inexcusable¹⁰⁶.

B) Les critères de la nouvelle définition de la faute inexcusable

Avec la nouvelle définition de la faute inexcusable des anciens critères sont abandonnés: cause déterminante, gravité exceptionnelle, absence de fait justificatif etc. Le seul critère qui est maintenu est la notion de **conscience du danger**¹⁰⁷ que devait ou aurait dû avoir l'auteur de la faute, étant entendu que l'appréciation en est faite par les juges du fond en référence à ce qu'aurait dû connaître un professionnel avisé, c'est-à-dire *in abstracto*¹⁰⁸. L'employeur peut dégager de son obligation de résultat seulement en cas d'imprévisibilité de l'événement, élément de la force majeure.

Ainsi, la Cour de cassation décide qu'« *en vertu du contrat de travail le liant à son salarié, l'employeur est tenu envers celui-ci d'une obligation de sécurité de résultat, notamment en ce qui concerne les maladies professionnelles contractées par ce salarié du fait des produits fabriqués ou utilisés par l'entreprise ; que le manquement à cette obligation a le caractère d'une faute inexcusable, au sens de l'article L. 452-1 du Code de la sécurité sociale, lorsque l'employeur avait ou aurait dû avoir conscience du danger auquel était exposé le salarié et qui n'a pas pris les mesures nécessaires pour l'en préserver* ».

¹⁰³ G. Viney et P. Jourdain, *Traité de droit civil. Les conditions responsabilité*, LGDJ éd. 3^e, p. 645, n° 615.

¹⁰⁴ Cass. Soc. 28 février 2002, *Bull. civ. V*, n° 81.

¹⁰⁵ C'est nous qui soulignons.

¹⁰⁶ Cass. soc., 28 février 2002, n° 00-11.793, *Bull. civ. V*, n° 81, p. 74 ; Cass. soc., 28 février 2002, n° 99-17.221.

¹⁰⁷ C'est nous qui soulignons.

¹⁰⁸ M. Caron, « La faute inexcusable et ses conséquences », *Les Cahiers Lamy du CE*, 2013, p. 128.

La Cour « découvre »¹⁰⁹ ainsi dans le contrat de travail une obligation de sécurité de résultat, afin d'assurer une prise en charge la plus adéquate possible du préjudice subi par les salariés victimes.

La deuxième chambre civile a maintenu depuis 2002 le caractère contractuel de l'obligation tandis que la chambre sociale a abandonné ce fondement depuis 2005, lui substituant le fondement légal de l'article L. 4121-1 du Code du travail¹¹⁰.

L'expansion continue de l'obligation de sécurité de résultat par la jurisprudence, après les arrêts **Amiante**, conduit à un élargissement des possibilités de reconnaissance de la faute inexcusable.

C'est ainsi que la nouvelle définition de la faute inexcusable a été rapidement étendue aux accidents du travail¹¹¹. Un nouveau cap sera franchi quelques mois plus tard. Dans deux arrêts du 31 octobre 2002, la Cour de cassation cesse d'exiger que la faute commise par l'employeur soit la cause déterminante de l'accident qui a causé le dommage. Il suffit qu'elle en soit une cause nécessaire¹¹². Peu importe que la cause déterminante de l'accident ait été la faute du salarié qui a violé les consignes de sécurité édictées par l'employeur et reçues par lui. D'après les juges, le représentant légal de la société aurait dû avoir **conscience du danger** et n'avait pris **aucune mesure pour protéger les salariés**¹¹³ par des dispositifs appropriés. Malgré donc l'imprudence de la victime, la faute de l'employeur revêt le caractère d'une faute inexcusable. Un important arrêt de l'Assemblée Plénière a réaffirmé cette analyse¹¹⁴.

¹⁰⁹ M. Caron, « La faute inexcusable et ses conséquences », *Les Cahiers Lamy du CE*, 2013, p. 128.

¹¹⁰ Pour une illustration, Cass. 2^e civ., 19 novembre 2009, n° 08-20.602, à comparer avec Cass. soc., 24 juin 2009, n° 07-41.911 : « *Mais attendu que l'employeur est tenu à l'égard de son personnel d'une obligation de sécurité de résultat qui lui impose de prendre les mesures nécessaires pour assurer de manière effective la sécurité et protéger la santé des travailleurs ; qu'il lui est interdit, dans l'exercice de son pouvoir de direction, de prendre des mesures qui auraient pour objet ou pour effet de ne pas respecter cette obligation* ».

¹¹¹ Cass. soc., 11 avril 2002, n° 00-16.535, *Bull. civ. V*, n° 127.

¹¹² Cass. soc., 31 octobre 2002, n° 00-18.359, *Bull. civ. V*, n° 336 ; Cass. soc., 31 octobre 2002, n° 01-20.445, *Bull. civ. V*, n° 335 ; Cass. 2^e civ., 12 mai 2003, n° 01-21.071, *Bull. civ. V*, n° 141.

¹¹³ C'est nous qui soulignons.

¹¹⁴ Cass. ass. plén., 24 juin 2005, n° 03-30.038.

Dans un arrêt du 10 novembre 2009¹¹⁵, en vertu des articles 1147 du Code civil, L. 411-1 et L. 452-1 du Code de la sécurité sociale, la Cour de cassation rappelle « *qu'il résulte de ces textes qu'en vertu du contrat de travail le liant à son salarié, l'employeur est tenu envers celui-ci d'une obligation de sécurité de résultat, notamment en ce qui concerne les accidents du travail, et que le manquement à cette obligation a le caractère d'une faute inexcusable, au sens de l'article L. 452-1 du Code de la sécurité sociale, lorsque l'employeur avait ou aurait dû avoir conscience du danger auquel était exposé le salarié et qu'il n'a pas pris les mesures nécessaires pour l'en préserver ; qu'il est indifférent que la faute inexcusable commise par l'employeur ait été la cause déterminante de l'accident survenu au salarié mais qu'il suffit qu'elle en soit une cause nécessaire pour que la responsabilité de l'employeur soit engagée, alors même que d'autres fautes auraient concouru au dommage* ».

Par conséquent, s'agissant de l'appréciation du danger, l'employeur est considéré comme étant un professionnel averti¹¹⁶. Toutefois, de nombreux paramètres différents sont pris en compte par les juges comme les circonstances de l'accident, la formation, l'expérience professionnelle, la réglementation, les habitudes dans la profession concernée, la nature de l'activité.

Cette nécessaire conscience du danger n'a pas été retenue par la jurisprudence lorsqu'une anomalie du matériel en relation avec l'accident n'a pas été détectée¹¹⁷, ou encore lorsque la profession du salarié ne le mettait pas en contact direct avec l'amiante et que les connaissances en cette matière à l'époque des faits n'étaient pas celles du moment du jugement¹¹⁸. Elle n'est pas reconnue non plus lorsque le salarié en demande la qualification pour des motifs différents de ceux de la maladie

¹¹⁵ Cass. 2^e civ., 10 novembre 2009, n° 08-20.580.

¹¹⁶ Conseil Constitutionnel 6 mai 2011 n° 2011-127 QPC, Accident du travail. Faute inexcusable de l'employeur, obs. P. Chaumette, *DMF* 2011, p. 727.

¹¹⁷ Cass. civ., 4 avril 2013, n° 12-15.723 ; Cass. soc., 31 octobre 2002, n° 01-20.445.

¹¹⁸ Cass. 2^e civ., 31 mai 2006, n° 05-17.737.

professionnelle retenue par la caisse de sécurité sociale¹¹⁹, ou en raison de l'absence de la visite médicale d'embauche¹²⁰.

La Cour de cassation a, en revanche, retenu la faute inexcusable tout récemment, à propos de l'amiante, en indiquant que l'employeur ne pouvait ni ne devait ignorer le danger et l'absence de mesures pour en préserver le salarié¹²¹.

§2.- La faute de la victime

Par contre, lorsque l'accident est dû à la faute inexcusable de la victime, la rente peut être diminuée. Selon la Cour de cassation, la faute volontaire du salarié, qui est exceptionnellement grave, exposant sans raison valable son auteur à un danger dont il aurait dû avoir conscience constitue une faute inexcusable¹²². La diminution de la rente intervient, selon les termes de l'article L. 453-1 du Code de la sécurité sociale, à l'initiative de la caisse primaire. S'en tenant aux prescriptions de ce texte, la Cour de cassation ne reconnaît pas à l'employeur le droit de s'immiscer dans cette appréciation de la faute du salarié et le déclare irrecevable dans son action en réduction de la rente accident du travail¹²³. Mais la rente ne peut pas être totalement supprimée¹²⁴.

Section 2

Le rôle de la faute inexcusable en domaine des accidents de circulation routière

Le domaine des accidents de circulation routière retiendra aussi notre attention. Nous examinerons la réparation de dommage subi par la victime sur la base de la loi Badinter et en cas d'une faute inexcusable causée par l'employeur.

¹¹⁹ Cass. 2^e civ., 4 avril 2013, n° 12-13.600.

¹²⁰ Cass. 2^e civ., 14 mars 2013, n° 11-27.989.

¹²¹ Cass. 2^e civ., 25 avril 2013, n° 11-28.761 ; Cass. 2^e civ., 14 février 2013, n° 12-13.610.

¹²² Cass. 2^e civ., 27 janv. 2004, n° 02-30.693, *Bull. civ. II*, n° 25 ; Cass. ass. plén., 24 juin 2005, n° 03-30.038.

¹²³ Cass. soc., 27 mars 1985, n° 83-15.885, *Bull. civ. V*, p. 158.

¹²⁴ Cass. soc., 28 avril 1980, n° 79-11.063, *Bull. civ. V*, p. 277.

§1.- Action sur la base de la loi Badinter

A) Principe

Le salarié, victime d'un accident du travail survenu lors de la conduite d'un véhicule sur une voie ouverte à la circulation publique, peut invoquer la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985, dite « **loi Badinter** ». Un accident du travail peut, en effet, également constituer un accident de la circulation. C'est même le cas le plus fréquent dans le secteur des transports routiers. La loi Badinter instituant une réparation intégrale des accidents de la circulation, il est donc intéressant pour le salarié de se fonder sur ce terrain¹²⁵.

L'article L. 455-1-1 du CSS reconnaît à la victime d'un accident de la circulation, qui constitue également un accident du travail, la possibilité de se prévaloir de la loi du 5 juillet 1985 « *lorsque l'accident (...) survient sur une voie ouverte à la circulation publique et implique un véhicule terrestre à moteur conduit par l'employeur, un préposé, ou une personne appartenant à la même entreprise que la victime* ». Ainsi, la victime peut, sur ce fondement, obtenir réparation intégrale de ses préjudices. Les juges appliquent ce texte à tout accident au sens de la loi de 1985, peu important que le salarié victime soit le conducteur¹²⁶.

Par conséquent, la victime d'un accident de la circulation constituant un accident du travail dispose du droit d'obtenir du conducteur du véhicule impliqué l'indemnisation de son entier dommage, dans la mesure où celui-ci n'est pas réparé par les prestations de sécurité sociale, sans que puisse lui être opposé le fait ou la faute d'un autre conducteur, fût-il le préposé de l'employeur ou l'employeur lui-même. Aussi l'action peut-elle être exercée contre l'assureur du conducteur du véhicule, même si l'accident a eu pour cause exclusive le comportement du

¹²⁵ Le droit à indemnisation du salarié victime d'un accident routier du travail au regard de la loi «Badinter», L. Namin, Jurispr. auto, mai 2012, p. 25.

¹²⁶ Cass. 2^e civ., 29 mars 2006, n° 03-19.843.

coprposé de la victime¹²⁷. La prescription pour l'action en responsabilité des dommages corporels est dix ans (C. civ. article 2226). Les caisses de sécurité sociale doivent donc se fonder sur la loi Badinter pour évaluer la réparation due lorsque l'accident du travail ou du trajet est un accident de la circulation¹²⁸.

B) Champ d'application de l'article L. 451-1-1 du Code de la sécurité sociale

Pour les accidents impliquant un véhicule terrestre à moteur conduit par l'employeur, un préposé, ou une personne qui appartient à la même entreprise que la victime, les règles du droit commun de la responsabilité civile sont applicables. Par conséquent, la victime ou ses ayants droit et la caisse primaire d'assurance maladie peuvent se prévaloir des dispositions prévues aux articles L. 454-1 et L. 455-2 du Code de la sécurité sociale, applicables en cas d'accident imputable à un tiers.

Le recours est limité aux seuls accidents du travail survenus sur une voie ouverte à la circulation publique et impliquant un véhicule terrestre à moteur conduit par les personnes mentionnées ci-dessus. Sont ainsi notamment exclus, les accidents survenus sur les voies de circulation internes à l'entreprise, par exemple le parking, l'enceinte de l'usine.

S'agissant du type de véhicule en cause, tout véhicule terrestre à moteur (particulier, utilitaire ou de transport en commun) est visé. Le véhicule doit être conduit par l'employeur, par l'un de ses préposés voire une personne qui n'appartient pas à la même entreprise que la victime¹²⁹.

§2.- Cumul d'une action sur la base de la loi Badinter et d'une action en faute inexcusable

Puisqu'il y a réparation intégrale, nous pouvons légitimement nous demander si la victime peut malgré tout se prévaloir d'une faute inexcusable de l'employeur. La deuxième chambre civile de la Cour de cassation a rendu, sur ce sujet, une décision

¹²⁷ Cass. soc., 28 mars 1996, n° 93-10.440, *Bull. civ. V*, n° 129.

¹²⁸ Les cas particuliers des accidents de la circulation, *Rev. Lamy Transport*, 2015, T. 1, n° 1911.

¹²⁹ Par exemple un chauffeur intérimaire.

très favorable à la victime en estimant que la réparation obtenue au titre de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 n'exclut pas le recours fondé sur la faute inexcusable de l'employeur¹³⁰.

Sur ce point, nous sommes obligés d'expliquer la position de la jurisprudence vers la notion de ladite faute, admettant que la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 évite en cette matière aussi de donner une définition de cette faute de la victime visée à l'article 3 alinéa 1 et dont l'effet consiste dans la suppression du droit de réparation de la victime pour vu que la faute inexcusable de celle-ci soit la cause exclusive de l'accident¹³¹. Ainsi, la Cour de Cassation est intervenue afin de combler cette lacune législative.

Cette faute n'étant pas définie par la loi et la jurisprudence, souvent défavorable à la suppression de la prise en compte de la faute de la victime, a, dans un premier temps, très largement admis que la faute commise était d'une telle gravité qu'elle supprimait toute indemnisation. Ainsi, dans de très nombreux arrêts, on lit que la faute était suffisamment grave pour être considérée comme inexcusable et qu'étant inexcusable, elle était la cause exclusive de l'accident.

Pour clarifier les choses, la deuxième chambre civile a rendu, le 20 juillet 1987, une série de onze arrêts¹³² s'appuyant tous sur une définition de la faute inexcusable très proche de celle donnée par les chambres réunies en 1941 à propos du droit du travail¹³³. Ainsi « *seule est inexcusable, au sens de la loi du 5 juillet 1985, la faute volontaire d'une exceptionnelle gravité, exposant sans raison valable son auteur à un danger dont il **aurait dû avoir conscience*** ». L'Assemblée plénière a confirmé cette définition¹³⁴.

Par conséquent, nous observons que les éléments suivants méritent de retenir l'attention dans cette définition :

¹³⁰ Cass. 2^e civ. 12 juillet 2012, n° 11-20.123.

¹³¹ La faute inexcusable doit avoir été la cause exclusive de l'accident, *Rev. Lamy Assurances*, 2015, n° 2831.

¹³² Que faut-il entendre par faute inexcusable et cause exclusive de l'accident, *Rev. Lamy Assurances*, 2015, n° 2830.

¹³³ Cass. ch. réunies, 15 juillet 1941, *Vve Villa*, *JCP* 1941, II, n° 1705, note J. Mihura.

¹³⁴ Cass. ass. plén., 10 novembre 1995, n° 94-13.912, *Bull. civ. ass. plén.*, n° 6 ; *D.* 1995, jur., p. 633, rapp. Y. Chartier.

- ✚ Tout d'abord, il faut qu'il s'agisse d'une **faute volontaire**. Le Conseiller Chartier, dans le rapport concernant l'arrêt rendu par l'Assemblée plénière, a défini la faute inexcusable de l'article 3 de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 comme une faute qui se situe entre la faute lourde et la faute intentionnelle¹³⁵. Selon le Professeur Viney, la faute inexcusable concerne « *les cas où le comportement de la victime manifeste un refus délibéré des précautions tout à fait élémentaires qui étaient à la portée de la victime ou témoigne d'une témérité active, c'est-à-dire d'un effort fait pour braver les règles de sécurité* »¹³⁶.
- ✚ En second lieu, il faut que la faute ait un **caractère exceptionnel**¹³⁷. En réalité, très peu de circonstances sont considérées par la Cour de cassation comme ayant un caractère exceptionnel. Comme le remarque un auteur, « *le franchissement de glissières de sécurité et la traversée d'une voie à grande circulation sont les deux critères omniprésents dans les décisions qui reconnaissent la faute inexcusable* »¹³⁸.
- ✚ Il ne doit pas y avoir de raison valable à ce comportement.
- ✚ Enfin, est prise en compte la conscience du danger par la victime.

En conclusion, l'appréciation de ladite faute se fait **in abstracto**, selon la formule utilisée par la Chambre criminelle le 12 mai 1993 : « *en prenant délibérément et sans nécessité ni contrainte des risques inconsiderés, la victime a commis une faute d'une exceptionnelle gravité dont elle ne pouvait qu'avoir conscience* »¹³⁹.

L'attitude des tribunaux n'est pas la même lorsque la victime est en état d'ivresse. Chaque cas est examiné avec une certaine souplesse afin que la victime puisse être indemnisée. Pour la Cour de cassation, ce comportement ne caractérise pas une faute inexcusable¹⁴⁰.

¹³⁵ Cass. ass. plén., 10 novembre 1995, n° 94-13.912.

¹³⁶ G.Viney, *L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation*, LGDJ, 2^e éd., 1992, n° 32.

¹³⁷ Ce qui n'est pas le cas la plupart du temps, notamment si le piéton traverse dans des conditions interdites ou circule là où il ne devrait pas le faire.

¹³⁸ *Bulletin d'actualité Lamy Assurances*, 1998, H, p. 1.

¹³⁹ Cass. crim., 12 mai 1993, n° 92-82.535, *Argus* 1994, n° 6364, suppl. jur., p. 27.

¹⁴⁰ Cass. 2^e civ., 7 octobre 2010, n°09-15.823, *Jurispr. auto*, janvier 2011, p. 38, note X. Ridel, *RGDA* 2011, p. 101, note J. Landel.

Cependant, nous devons noter une décision du 5 juin 2003 aux termes de laquelle la Cour de cassation a décidé que le fait, pour le propriétaire d'un véhicule en stationnement, d'avoir tapé sur celui-ci en vue d'interrompre son déplacement, effectué par un tiers à l'aide d'un chariot élévateur en direction d'un champ boueux, constituait une faute inexcusable au sens de l'article 3 de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985. Les magistrats ont affirmé, en effet, que « *ce comportement est totalement contraire à celui que devrait avoir une personne sensée, jouissant de toutes ses facultés, que Monsieur Y. aurait dû avoir conscience qu'en se précipitant sur les véhicules, il prenait le risque au moins de se faire bousculer ou renverser par l'engin de chantier, qu'il a pourtant continué, en frappant son véhicule* » et ont ainsi approuvé les juges du fond d'avoir décidé que la victime avait commis une faute inexcusable¹⁴¹. Cette décision sort sans aucun doute du contexte habituel dans lequel est généralement admise la faute inexcusable de la victime non-conducteur.

¹⁴¹ Cass. 2^e civ., 5 juin 2003, n° 01-16.806 ; Rev. Lamy dr. aff. 2003, n° 64, n° 4015, obs. A. Marchand.

Chapitre 2 : La présence de la faute inexcusable en matière des transports

S'agissant des transports de marchandises ou de passagers, le transporteur est tenu d'une obligation de résultat. La loi française comme les conventions internationales que la France a ratifiées consacrent une responsabilité de plein droit du transporteur, ce dernier voyant, dès lors sa responsabilité engagée par le seul fait de la survenance du dommage subi par les voyageurs ou par les marchandises¹⁴².

Comme nous l'avons déjà expliqué, le transporteur dispose d'une part des plusieurs cas exceptés qui l'exonèrent de sa responsabilité et d'autre part du droit d'une limitation de sa responsabilité.

Toutefois, s'il a commis une faute inexcusable, il perd son droit de limiter sa responsabilité. La notion de la faute inexcusable est apparue après le droit des accidents du travail en droit des transports et, particulièrement, en droit des transports aériens. Ainsi, nous allons examiner l'instauration de cette notion en droit des transports aériens (**Section 1**), sa présence en droit des transports terrestres (**Section 2**) comme en droit des transports de passagers (**Section 3**) et, enfin, son interprétation quand la personne qui l'a causée est l'armateur (**Section 4**).

¹⁴² D. Veaux & P. Veaux-Fournerie, « La pénétration en droit français de la théorie en matière aérienne et maritime sous l'influence des conventions internationales », Internationalisation du droit, *Mélanges en l'honneur de Yvon Loussouarn*, Dalloz, 1994, p. 394 et s.

Section 1

La faute inexcusable en droit des transports aériens

La notion de la faute inexcusable a été introduite dans le droit international des transports lors de la rédaction du Protocole de La Haye de 1955¹⁴³ modifiant la Convention de Varsovie de 1929 sur le transport aérien.

Initialement, la Convention de Varsovie portait, en son article 25, que le plafond de réparation pouvait être écarté si « *le dommage provient d'un dol ou d'une faute qui, d'après la loi du tribunal saisi, est considérée comme équivalente au dol* ». Comment, en pratique, appréhender cette faute et qu'en reste-t-il dans la Convention de Montréal du 28 mai 1999?

§1.- En droit de transport aérien de passagers

Le droit aérien n'a pas l'apanage de la faute inexcusable que l'on retrouve en maritime, en ferroviaire avec la nouvelle CIM et dans d'autres domaines tels les accidents de la circulation et du travail. Rien qu'en matière de transport, la formulation est quasi identique : suppriment les limites d'indemnités la faute intentionnelle ou l'acte, le fait, l'omission commis témérement avec conscience qu'un dommage en résultera probablement¹⁴⁴.

En aérien, il n'en a d'ailleurs pas toujours été ainsi. La Convention de Varsovie de 1929 visait le dol ou la faute équivalente selon la loi de la juridiction saisie. Les tribunaux français en avaient déduit que la faute lourde¹⁴⁵ (en vertu de l'adage « *culpa lata* ») devait jouer le rôle de faute équivalente au sens de la Convention¹⁴⁶. Dès 1952, l'OACI proposait une nouvelle rédaction de l'article 25 de la Convention

¹⁴³ V. l'analyse de B. Mercadal, *Transports Aériens*, Rép. Com. Dalloz, n° 192.

¹⁴⁴ CA Aix-en-Provence, 13 octobre 1987, *Gaz. Pal.* 1988, p. 277.

¹⁴⁵ G. Viney, « Remarques sur la distinction entre faute intentionnelle, faute inexcusable et faute lourde » *D.* 1975, chr., p. 264 ; I. Corbier, « La notion de faute inexcusable et le principe de limitation de responsabilité », *Mélanges P. Bonassies*, 2001, p. 103 et s. ; J. P. Tosi, « Transport Aérien – Montant de responsabilité du transporteur », *Fasc.* 460-20, n° 49 et s. : *l'élément objectif est devenu celui de la faute lourde. L'élément subjectif est apprécié in abstracto. L'élément subjectif a deux composantes : a. La témérité, ce qui suppose une obstination dans l'erreur, distincte de la faute d'inadvertance, inattention, d'un instant ou erreur de jugement, b. la conscience de la probabilité du dommage, ce qui imprime de l'acte un caractère délibéré (wilful) et réfléchi.*

¹⁴⁶ M. de Juglart, « Dol et faute lourde dans le transport aérien international », *JCP* 1952, n° 7 et. s.

de Varsovie. C'est le Protocole de La Haye¹⁴⁷ qui, le 28 septembre 1955, a introduit la notion de faute inexcusable. Certains États ne connaissent pas le dol et il faut bien sanctionner la *wilful misconduct*¹⁴⁸.

Pour sa part, la Cour de cassation, en des termes identiques à ceux énoncés par le Code de l'aviation civile (C. aviation, art. L. 321-4, désormais C. transp., art. L. 6422-3, al. 2¹⁴⁹) a donné la définition suivante de la faute inexcusable au sens de l'article 25 : « *est inexcusable la faute délibérée qui implique la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire sans raison valable* »¹⁵⁰.

Mais comment doit-on apprécier cette faute? La question se pose de savoir si l'appréciation du caractère inexcusable ou non de la faute reprochée au transporteur doit être *objective*, c'est-à-dire tenir compte des faits en prenant en considération le comportement qu'adopterait un transporteur normalement «vigilant, prudent, diligent et avisé se trouvant dans une situation analogue», ou *subjective*. Autrement dit, le problème est de savoir non pas si, en fait, le pilote a eu conscience de la probabilité du dommage, mais s'il devait en avoir conscience.

Deux écoles s'opposent sur ce point. Pour la première, la faute inexcusable suppose un élément objectif¹⁵¹. À savoir on regardera *in abstracto* si la survenance du dommage était normalement prévisible pour tout pilote digne de ce nom et s'il pouvait l'éviter (une sorte d'acceptation des risques courus par autrui). C'est sur le comportement du pilote, bon professionnel, que l'on se fondera. Pour la seconde, l'appréciation est subjective et donc concrète¹⁵². Dans ce cas on tiendra compte de ses compétences, des difficultés personnelles rencontrées et de la

¹⁴⁷ V. H. Zoghbi, *La responsabilité aggravée du transporteur aérien. Dol et faute équivalente au dol. Étude développée du Protocole de la Haye*, LGDJ, 1962, n° 164, p. 69.

¹⁴⁸ E. du Pontavice, *Droit Aérien*, tome II, LGDJ, 1989, n° 2905 et s.

¹⁴⁹ Article L. 6422-3 : Le transporteur aérien ne peut se prévaloir du régime de limitation de sa responsabilité prévu à la convention mentionnée à l'article L. 6422-2 si, en application de l'article 25 de cette convention, le dommage provient de sa faute inexcusable. Est inexcusable la faute délibérée qui implique la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire sans raison valable.

¹⁵⁰ Cass. 1^{re} civ., 20 décembre 1988, n° 87-17.887, *Bull. civ. I*, n° 372.

¹⁵¹ R. Rodière, « La faute inexcusable du transporteur aérien », *D.* 1978, chron. p. 31.

¹⁵² J. Sesseli, *La notion de faute dans la Convention de Varsovie*, thèse Lausanne, 1961, p. 124 et s. ; Queen's Bench Division, 6 novembre 1952, *Horasin v. Boac*, qui déclare : « *pour au'il y ait wilful misconduct, il est nécessaire qu'au moment où le pilote s'est écarté de ses instructions, il ait su qu'il assumait un risque plus grand que s'il s'y était conformé* ».

connaissance de la probabilité du dommage. La première école rapproche la faute inexcusable de la faute lourde, la seconde de la faute intentionnelle.

S'agissant de la jurisprudence française, la première conception, que nous trouvons plus sévère, prédomine : il vient encore d'en donner un exemple¹⁵³, à propos de voyageurs. Au titre d'un vol privé, deux passagers avaient pris place dans l'avion d'une association. Celui-ci s'étant crashé lors d'un atterrissage forcé, les passagers blessés avaient assigné l'association et l'assureur en réparation de leur préjudice. La Cour d'appel avait estimé qu'il n'y avait pas faute inexcusable du pilote qui avait alimenté l'appareil sur un réservoir jusqu'à épuisement du carburant, ce qui avait provoqué l'arrêt du moteur, reparti après basculement sur un réservoir plein. Il s'agissait, certes, d'une faute grave pour un pilote expérimenté, d'autant que les conditions météo n'étaient pas bonnes. Cependant, il n'était pas établi qu'il ait délibérément retardé le basculement et surestimé les capacités de l'appareil ainsi que les siennes. La cour d'appel avait donc privilégié l'élément « volontaire » qu'elle avait écarté. La décision est censurée par la Cour de cassation. La faute impliquait objectivement la conscience du dommage et son acceptation. En clair, il pouvait se douter qu'un accident était susceptible d'arriver mais avait néanmoins persisté.

Dans une seconde affaire, s'il est acquis qu'un cumul de fautes ne saurait à lui seul constituer une faute inexcusable, *« le caractère de la faute se déduit de la conscience qu'un transporteur normalement prudent et avisé aurait dû avoir, au vu de l'ensemble des circonstances, de la probabilité que le dommage survienne »*, a fortiori puisque ce pilote était qualifié et disposait de l'expérience requise pour exécuter ce vol¹⁵⁴.

Cependant, depuis 1996 en droit aérien, nous constatons que ***l'approche subjective***¹⁵⁵ est de plus en plus souvent celle retenue¹⁵⁶. Nous pouvons mentionner deux décisions rendues en 2011 par la Cour de cassation sur la faute inexcusable

¹⁵³ Cass. 1^{re} civ., 2 octobre 2007, n° 05-16.019.

¹⁵⁴ Cass. 1^{re} civ., 2 octobre 2007, n° 04-13.004, *BTL* 2007, p. 612.

¹⁵⁵ C'est nous qui soulignons.

¹⁵⁶ Cass. com., 21 mars 2006, *Bull civ IV*, n° 77, *RDT com.* 2006, p. 519 ; *JCP* 2006 II, n° 10090 ; CA Paris, 16 novembre 2006, *RDT* 2007, p. 27 ; *DMF* 730, Novembre 2011, p. 868.

commise par le transporteur aérien. Dans la première affaire¹⁵⁷, la Cour énonce qu'« *En jugeant que la table, gravement endommagée par des coups de cutter, a été purement et simplement perdue dans les entrepôts du transporteur aérien, ce qui démontre un grave dysfonctionnement de cette entreprise équivalant à une faute inexcusable, la juridiction de proximité, en se déterminant par de tels motifs, impropres à caractériser que le transporteur avait agi témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement, n'a pas donné de base légale à sa décision* ». Et, dans un deuxième arrêt, rendu le 17 mai 2011, la Cour a jugé que :« *Commet une faute inexcusable le transporteur aérien qui remet les marchandises transportées au nom et à l'adresse des destinataires indiqués expressément sur la lettre de transport aérien, en l'espèce deux restaurants identifiés comme tels, restaurant X et Restaurant Y, sans la moindre vérification ou précaution et donc sans se rendre compte que ces lieux n'existaient pas aux adresses indiquées, lesquelles correspondaient à des immeubles d'habitation. Il en ressort donc une absence complète de soins apportés à la livraison de la marchandise confiée et, même à supposer ignorer le contenu des colis transportés, le transporteur a commis une faute inexcusable à l'origine de la perte des colis, impliquant la conscience de la probabilité d'un dommage et son acceptation téméraire sans raison valable* ».

§2.- En droit de transport aérien de marchandises

Si le juge est sévère quand il s'agit de vies humaines, qu'en est-il des marchandises? S'agissant du transport aérien de marchandises, la faible jurisprudence en notre possession est mitigée. Dans ce point nous allons mentionner certains exemples.

Concernant la disparition de trois envois, la faute inexcusable n'est pas retenue malgré une insuffisance de contrôle de la marchandise et de vigilance dans les

¹⁵⁷ Cass. com., 17 mai 2011, n° 10-17.170, arrêt n° 474.

propres locaux du transporteur. En revanche, pour le troisième paquet, lui aussi évanoui, elle est caractérisée en raison des précédents incidents¹⁵⁸.

À propos d'une erreur d'acheminement, la faute ne vient pas de l'erreur de numérotation des deux LTA mais de la désinvolture dont a fait preuve la compagnie ayant géré le bug de façon incohérente¹⁵⁹.

Pareillement a jugé la Cour pour la disparition d'un sac de billets de banque, compte tenu de la valeur de la marchandise, de l'absence de surveillance de l'acheminement, du caractère désordonné du chargement et de l'inobservation des règles de protection¹⁶⁰.

Sévérité, également, à propos de produits pharmaceutiques sous température dirigée, non conservés en chambre froide et détruits. Dans ce cas le juge estime qu'en méconnaissant les instructions de l'expéditeur, le transporteur a causé une faute inexcusable¹⁶¹.

À propos de la disparition de deux palettes de sensibles, une cour se refuse, en revanche, à déclarer la faute inexcusable en raison des circonstances indéterminées de l'incident¹⁶².

Toujours à propos de la perte d'un colis, de timbre fiscaux cette fois, elle relève la faute inexcusable du transporteur qui bien que informé de la nature de la marchandise matérialisée par le sigle HEDO porté en gras sur la LTA n'a pris aucun soin particulier, laissant le conteneur une heure au moins en bout de piste sans lui accorder la moindre attention¹⁶³.

À propos de bagages, le juge a considéré que la perte d'une valise mise en soute par suite du refus de la laisser embarquer en cabine ne caractérise pas la conscience d'un dommage probable et l'acceptation d'un risque.

¹⁵⁸ C. Paris, 5^e chambre, section A, 22 mars 2000 ; *BTL* n° 2849.

¹⁵⁹ C. Paris, 5^e chambre, 22 mars 2000 ; *BTL* n° 2841.

¹⁶⁰ C. Paris, 5^e chambre section A., 15 novembre 2000 ; *BTL* n° 2873.

¹⁶¹ C. Paris, 1^e chambre 20 septembre 2000 ; *BTL* n° 2871.

¹⁶² T. com. Bobigny, 25 octobre 2001 ; *BTL* n° 2992.

¹⁶³ CA Bordeaux, 7 janvier 2003 ; *BTL* n° 2986.

Dans une décision récente la Cour de Cassation a jugé ¹⁶⁴: « *que la limitation de responsabilité du transporteur aérien, instaurée par l'article 22 de la Convention de Varsovie, est exclue s'il a commis une faute inexcusable ; qu'en se bornant à affirmer, pour limiter la responsabilité de la Société Br. Mid. au plafond prévu par la Convention de Varsovie, qu'aucune faute confinant au dol ne pouvait lui être imputée et que le jugement devait être infirmé en ce qu'il avait qualifié d'inexcusables les négligences successives du transporteur, sans expliquer davantage sur les manquements et négligences précisément reprochés au transporteur par le destinataire et ses assureurs, la Cour d'Appel n'a pas privé sa décision de base légale au regard de l'article 25 de la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929* ».

Ce bref aperçu de la jurisprudence montre que c'est l'élément **objectif** que l'on privilégie.

Quoiqu'il en soit, la question risque de devenir sans importance avec la Convention de Montréal¹⁶⁵. La nouvelle convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international a été signée à Montréal, le 28 mai 1999, fixant de nouvelles règles internationales sur la responsabilité en cas d'accident pour les transports aériens internationaux.

La Convention de Montréal ne prévoit pas le cas des omissions intentionnelles ou téméraires du transporteur aérien, et donc leurs incidences en matière d'indemnisation (la faute inexcusable étant uniquement évoquée en matière de transport de passagers). En d'autres termes, cette convention prévoit un régime de responsabilité illimitée en cas de décès ou de blessure des passagers aériens et fixe certaines dispositions supplémentaires. Ainsi, doivent être considérées comme erronées les décisions rendues sur le fondement de la Convention de Montréal et

¹⁶⁴ Cass., ch. com., 8 juillet 2014 (Décision attaquée : CA Paris, 26 septembre 2012), Régional compagnie aérienne européenne et autres c/ British Midland Airways ; F. Pradon, *Rev. Française de Droit Aérien et Spatial*, 68^e année, PEDONE 2014, p. 362 et s.

¹⁶⁵ V. Grellière, « La responsabilité du transporteur aérien interne : de Varsovie à Montréal », *Gaz. Pal.*, 2-3 août 2006, p. 2 et s.

déplafonnant les limitations indemnitaires au regard de la commission d'une faute inexcusable¹⁶⁶.

En ce qui concerne les morts et les lésions corporelles, selon la Convention de Montréal, le transporteur répare intégralement les dommages de 100.000 DTS au plus par passager, ce qui rejoint, plus ou moins, le *Règlement CE n° 2027/97 du 9 octobre 1997*. Ce dernier modifié par le *Règlement CE n° 889/2002 du 13 mai 2002*, relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident, en ce qui concerne le transport aérien de passagers et de leurs bagages, vise à assurer un alignement complet entre les nouvelles règles internationales (Convention de Montréal) et le régime communautaire. Le but est d'harmoniser les limites de la responsabilité et des défenses juridiques sur les normes de Montréal pour toutes les opérations de transport réalisées par les transporteurs européens, indépendamment de l'itinéraire (intérieur, intracommunautaire ou international) sur lequel l'accident s'est produit¹⁶⁷. Au-delà, lui est laissée la possibilité de s'exonérer en faisant preuve de sa diligence ou en démontrant le fait d'un tiers. À défaut, il indemnise totalement.

S'agissant des bagages (limite fixée à 1 000 DTS par passager) ou du retard affectant les personnes (4 500 DTS par passager), la faute intentionnelle ou inexcusable fait sauter les plafonds. Enfin, pour ce qui est des marchandises proprement dites, la limite est fixée de façon linéaire à 19 DTS : si l'on peut espérer que le dol écarte ce butoir (bien que la chose ne soit pas dite), la faute inexcusable n'est curieusement d'aucun effet¹⁶⁸.

¹⁶⁶ CA Paris, pôle 5, ch. 5, 15 avril 2010, n° 08-16961, Satexport c/ Daher Ial et a., *BTL* 2010, p. 282, 287 ; T. com. Nanterre, 23 mai 2012, n°2008F00423, Bio Mérieux et a. c/ Geodis Wilson et a., *BTL* 2012, p. 360 ; Ch. Scapel, « Transport Aérien : "e-ticket obligatoire" », *INFO DROIT IMTM*, juin 2008, qui prétend qu'un retour par jurisprudence à la théorie du dol « contractuel » est fortement possible ; Ph. Delebecque, « La Convention de Montréal du 28 mai 1999 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international ou le nouveau droit du transport aérien », *JDI* 2005, p. 263 ; Ph. Delebecque, *Mélanges offerts à J. L. Aubert*, « Pour une théorie du contrat de transport », *LGDJ* 2005, p. 113.

¹⁶⁷ Droit Aérien : <http://www.droitaerien.com>

¹⁶⁸ M. Tilche, Faute inexcusable, *BTL* 2007, p. 3194.

Toutefois, nous ne devons pas ignorer que la Convention de Montréal régit les transports aériens entre les seuls États l'ayant ratifiée. Par conséquent, elle coexiste avec la Convention de Varsovie, encore applicable dans de nombreux pays.

Section 2

La faute inexcusable en droit des transports terrestres¹⁶⁹

Les transports terrestres englobent aussi bien le transport de marchandises que le transport de passagers. L'un et l'autre peuvent se dérouler par route ou par voie ferroviaire, ou les deux à la fois (transports combinés). On y range aussi les transports fluviaux.

§1.- Droit Interne

A) Faute dolosive & Faute lourde

Toutes les règles du droit des transports réservent les cas où le transporteur ne mérite pas de bénéficier d'une limitation de la réparation due en raison d'une faute d'une gravité particulière à l'origine du dommage, faute dolosive ou faute considérée comme équivalente¹⁷⁰.

Selon la jurisprudence française, par application de l'art. 1150, C. civ., la réparation du dommage doit porter sur tout le préjudice direct et certain (article 1151, C. civ.), dès lors que le transporteur a commis une faute dolosive à l'origine du dommage. Elle entend par là, non seulement la faute intentionnelle, qui suppose

¹⁶⁹ Ch. Paulin, « Faute inexcusable du transporteur », *Rev. dr. transp.* 2010, comm. 10 ; Ch. Paulin, « Considérations sur la faute inexcusable », *Rev. dr. transp.* 2011, repère 4 ; M. Tilche, « Requiem pour une faute lourde », *BTL* 2009, p. 731 ; M. Tilche, « 10 questions sur la faute inexcusable », *BTL* 2010, p. 89 ; M. Tilche, « Faute inexcusable, interprétation anticipée », *BTL* 2010, p. 456, « Faute inexcusable. Sans raison valable », *BTL* 2010, p. 588 ; M. Tilche, « Faute inexcusable, recadrage », *BTL* 2010, p. 716 ; M. Tilche, « Faute inexcusable, mise au point », *BTL* 2012, p. 207, « Faute inexcusable, face à l'assurance RC », *BTL* 2012, p. 351 ; M. Tilche, « Faute inexcusable, Cahin-caha », *BTL* 2013, p. 356 ; M. Tilche et B. Gruau, « Faute inexcusable, pari gagné ? », *BTL* 2014, p. 225 ; Ph. Delebecque, « Pour la faute inexcusable », *Rev. dr. transp.* 2009, repère 10.

¹⁷⁰ A. Sériaux, « Les contrats du transport terrestre », Cours du Master II Droit Maritime et des Transports, Année universitaire 2014-2015, p. 57.

la volonté de causer le dommage, mais encore le manquement délibéré par lequel le débiteur accepte consciemment le risque de causer un préjudice à son cocontractant, ce qui constitue quand même une variété de mauvaise foi, qui s'apprécie *in concreto*. Inaugurée en 1969, cette solution a été également retenue en matière de transport¹⁷¹.

Traditionnellement, la jurisprudence considère la faute lourde comme équivalente au dol. Cette solution résulte de l'interprétation habituelle de l'article 1150, C. civ., sur la base de l'adage «*culpa lata dolo aequiparatur*»¹⁷². En matière de transports elle n'a pas toujours été admise. Lorsque les tarifs ferroviaires ou routiers approuvés par décrets étaient assimilés à des lois, la Cour de cassation a longtemps jugé que seule une faute dolosive était susceptible d'écarter l'application des limitations de réparation qui s'y trouvaient incluses. Puis, elle s'est ravisée, admettant l'assimilation de la faute lourde au dol¹⁷³. La faute lourde est définie comme «*une négligence d'une extrême gravité, confinant au dol et dénotant l'inaptitude du transporteur, maître de son action, à l'accomplissement de la mission contractuelle qu'il a avait acceptée*»¹⁷⁴. Elle s'apprécie *in abstracto*, par rapport à un transporteur, bon professionnel, normalement diligent. Elle appartient encore à la sphère de la bonne foi, mais il s'agit d'une faute si évidente qu'elle laisse penser que celui qui l'a commise était de mauvaise foi. Le simple fait de ne pouvoir expliquer l'origine du dommage n'est pas constitutif de faute lourde¹⁷⁵. La jurisprudence a hésité à admettre ou non la faute lourde en cas de manquement du débiteur à une obligation essentielle. Elle l'a d'abord admis¹⁷⁶. Puis, à la suite des débats suscités par la jurisprudence *Chronopost*¹⁷⁷, elle a changé d'avis¹⁷⁸.

¹⁷¹ Cass. com., 4 mars 2008, *JCP* 2008 II 10079, n. Guignard.

¹⁷² A. Sériaux, « Les contrats du transport terrestre », Cours du Master II Droit Maritime et des Transports, Année universitaire 2014-2015, p. 57.

¹⁷³ Cass. com., 7 mai 1980, *JCP* 1980 II 9473, n. R. Rodière.

¹⁷⁴ Cass. com., 3 mai 1988, *Bull. civ. IV*, n° 150.

¹⁷⁵ Cass. com., 3 mai 1988, *Bull. civ. IV*, n° 150.

¹⁷⁶ Cass. com., 9 mai 1990, *Bull. civ. IV*, n° 142 : omission, dans une annonce publicitaire insérée dans un annuaire de téléphone, des coordonnées téléphoniques de l'entreprise.

¹⁷⁷ Cass., 22 octobre 1996, *D.* 1997, p. 121, n. A. Sériaux ; Cass., ch. mixte, 22 avril 2005, *Bull. civ.* n° 4 ; Cass. com., 9 juin 2009, *RDC* 2009, p. 1359, obs. D. Mazeaud.

Mais la question est de peu d'intérêt. Lorsque l'obligation est essentielle, il suffit de relever que la diligence attendue du débiteur ne saurait être excusée facilement¹⁷⁹. Le souci de protéger le transporteur a conduit le législateur à réagir en donnant une définition plus étroite de la faute susceptible d'être assimilée au dol. C'est désormais la faute inexcusable.

B) Faute Inexcusable

1°) Apparition de la faute inexcusable en droit des transports terrestres

La loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009, relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports a ajouté un article L. 133-8 au Code de commerce qui dispose que « *seule est équipollente au dol la faute inexcusable du voiturier ou du commissionnaire de transport. Est inexcusable la faute délibérée qui implique la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire sans raison valable. Toute clause contraire est réputée non écrite* ». La dernière phrase de cet article condamne toute convention dérogatoire. Ainsi doit être frappée de nullité une clause contractuelle qui tendrait à faire d'une faute autre que la faute inexcusable – par exemple la faute lourde – une faute équipollente au dol¹⁸⁰. Il est donc impossible dans le contrat d'adopter une définition de la faute inexcusable différente de celle prévue par le texte.

Cette réforme est favorable aux transporteurs puisque la faute inexcusable comporte un degré de gravité plus élevé que la faute lourde¹⁸¹. Elle concerne le transport routier national et international, le transport fluvial, le transport ferroviaire intérieur et la commission de transport. Elle a vocation à s'appliquer aux

¹⁷⁸ Cass. com., 21 février 2006, *Bull. civ. IV*, n° 48, selon lequel « *la faute lourde de nature à tenir en échec la limitation d'indemnisation prévue par le contrat type ne saurait résulter du seul manquement à une obligation contractuelle, fût-elle essentielle, mais doit se déduire de la gravité du comportement du débiteur* ».

¹⁷⁹ Cass. civ. 1^{re}, 30 novembre 1984, *Bull. civ. I*, n° 295.

¹⁸⁰ M. Tilche, « Faute inexcusable : Interprétation anticipée », *BTL* 2010, n° 3328.

¹⁸¹ Le remplacement de la faute lourde par la faute inexcusable, *Rev. Lamy Assurances* 2015, n° 3275.

contrats de transport conclus à compter du 10 décembre 2009, et ce conformément au principe de la non-rétroactivité des lois¹⁸².

2°) Définition de la faute inexcusable en droit des transports terrestres

Commet une faute inexcusable le transporteur qui, malgré les instructions du donneur d'ordres, n'a pas utilisé un double équipage, le chauffeur ayant en outre falsifié les disques tachygraphes afin de masquer la violation des temps de repos obligatoires¹⁸³. En revanche, n'est pas retenue la faute inexcusable dans le cadre du vol de produits électroménagers laissés pour la nuit dans les locaux du transporteur routier, les juges relevant l'existence d'un parc de stationnement protégé par des murs d'une hauteur importante, d'un portail fermé et gardé, d'un système d'alarme, d'un enregistrement des images du site et du verrouillage de la remorque ; dans ce cadre, seules une caméra hors service et une alarme désactivée pouvaient être reprochées au transporteur¹⁸⁴.

Dans une décision rendue le 13 mai 2013, le tribunal de commerce de Lyon a repris les quatre éléments constitutifs d'une faute inexcusable afin de les appliquer aux faits de l'espèce pour, au final, estimer qu'une telle faute avait bien été commise:

- ❖ **une faute commise délibérément¹⁸⁵** : le chauffeur a changé d'itinéraire et effectué un arrêt pour visiter son cousin sans motif professionnel. En outre, le véhicule est resté stationné sur la voie publique sans surveillance alors que l'entreprise de transport avait été avertie des difficultés rencontrées par son véhicule.
- ❖ **la conscience de la probabilité du dommage** : le véhicule a été laissé sans surveillance dans un endroit isolé, sans protection particulière alors que la marchandise avait une valeur marchande parfaitement connue du transporteur.

¹⁸² Dans ce sens, voir CA Lyon, 3^e ch., 29 juillet 2013, n° RG : 11/07560, *Bulletin d'actualité Lamy transport*, tome 1, n° 196, septembre 2013, p. 4.

¹⁸³ T. com. Bobigny, 23 novembre 2010, RG n° 2009F00640, Sté Ace Insurance et a. contre Exp'Air Transit et a., *BTL* 2011, p. 111.

¹⁸⁴ CA Aix-en-Provence, ch. 2, 12 septembre 2012, n° RG : 11/21297, Transports Basciano c/ Optimex, *Lamy Transport*, t. 1, *Bulletin d'actualité*, n° 187, octobre 2012, p. 1.

¹⁸⁵ C'est nous qui soulignons.

- ❖ ***l'acceptation téméraire*** : le transporteur, connaissant la grande facilité d'écoulement des colis mis sous sa garde, a fait preuve d'une très grande imprudence en laissant le véhicule (qu'il ait été fermé ou non) sans prendre des dispositions particulières de protection ou de récupération de la marchandise.
- ❖ ***l'absence de raisons valables*** : le transporteur ne rapporte pas la preuve qu'il était dans l'impossibilité de mettre la marchandise à l'abri, d'autant que le véhicule immobilisé se trouvait à proximité de son dépôt.

De même, une décision a retenu la commission d'une faute inexcusable dans les circonstances suivantes : le destinataire ayant refusé de prendre livraison de la marchandise, l'entreprise a demandé à son chauffeur de poursuivre les tournées jusqu'à la fin du service, et l'a autorisé à faire stationner le véhicule simplement bâché sur la voie publique, dans un endroit isolé, pendant 48 h, alors même qu'elle avait connaissance de la nature sensible des marchandises. Le juge relève, en outre, afin de répondre au transporteur qui invoquait la réglementation sur les temps de conduite, qu'il aurait pu demander à son chauffeur de retourner à l'entreprise ou encore envoyer un collègue pour terminer la réexpédition¹⁸⁶.

En revanche, n'a pas été retenue la faute inexcusable d'un voiturier qui a eu recours à un sous-traitant¹⁸⁷. De même, ne peut se voir reprocher une faute inexcusable le transporteur qui, certes, laisse son véhicule afin de livrer à proximité un autre point de vente mais qui avait fermé son camion, le juge relevant, en outre, qu'il n'existait pas de cahier des charges fixant les conditions impératives de livraison¹⁸⁸. Une solution identique a été retenue dans le cas du vol d'un camion alors que le chauffeur n'avait pu rejoindre le parking sécurisé prévu, et ce en raison de la durée du chargement et d'embouteillages sur la route¹⁸⁹.

¹⁸⁶ T. com, Paris, 4^e ch., 12 septembre 2013, *BTL* 2013, p. 559.

¹⁸⁷ Le décret n° 99-752 du 30 août 1999, JO 2 septembre, permet d'y recourir pour les envois de détail), d'autant que la perte de la marchandise avait pour cause des circonstances atmosphériques ; CA Chambéry, 10 septembre 2013, n° RG : 12/01165, *BTL* 2013, p. 559.

¹⁸⁸ T. com. Nanterre, 14 mars 2013, *BTL* 2013, p. 349.

¹⁸⁹ T. Meaux, 21 janvier 2014, Allianz Global Corporate et a. c/ DHL Freight et a., *BTL* 2014, p. 95.

Si l'un au moins des éléments constitutifs de la faute inexcusable ci-dessus vient à manquer, celle-ci doit être écartée¹⁹⁰.

3°) Preuve de la faute inexcusable et lien de causalité

L'article 1315 al. 1 C. civ. prévoit que « *Celui qui réclame l'exécution d'une obligation doit la prouver* ».

Au regard de cet article, il revient au demandeur à l'action en responsabilité d'« *établir que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur qui a eu lieu...témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait nécessairement* »¹⁹¹. La matière étant commerciale, la preuve est permise par tous moyens.

Par ailleurs, il ne suffit pas de constater que le transporteur a commis une faute inexcusable pour le priver du bénéfice de la limitation légale de responsabilité. Encore faut-il que soit établie une relation certaine de cause à effet entre cette faute et le dommage. À ce titre, jugé, en aérien, que cette preuve n'est pas faite si la cause du dommage est inconnue ou indéterminée¹⁹².

4°) Appréciation de la faute

La faute inexcusable peut donner lieu à une appréciation subjective ou objective. Dans la première hypothèse, option prise par la Cour de cassation en matière maritime comme nous allons expliquer ci-dessous, plus favorable au transporteur, l'on recherche au cas par cas si le transporteur avait la conscience effective du danger dans les conditions de l'espèce. Dans la seconde, appliquée en droit de

¹⁹⁰ CA Chambéry, ch. civ. 1, 16 septembre 2014, n° 12/01487, Aviva Assurances c/ M^e Meynet ès qual. et a., *BTL* 2014, p. 575 ; CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 12 septembre 2012, n° 11/21297, Transports Basciano c/ Optimex, *BTL* 2012, p. 567 ; Cass. com., 21 février 2012, n° 11-11.145, *BTL* 2012, p. 161, se prononçant sur la faute lourde mais aux circonstances pouvant tout aussi bien constituer la faute inexcusable ; T. com. Bobigny, 22 octobre 2012, n° 2011F00332, Helvetia c/ TLS Paris, *BTL* 2012, p. 639, critique, qui, sans considération des critères légaux ci-dessus retient la faute inexcusable.

¹⁹¹ CA Rouen, 2^e ch., 9 septembre 2004, n° 02/01434, Hual AS c/ Axa et a., *BTL* 2004, p. 669, décision rendue en maritime, les juges ayant là fondé leur conviction sur un rapport d'expertise étayé par des photographies montrant une absence de calage des véhicules transportés ; même sens quant à la charge de la preuve, CA Paris, pôle 2, ch. 2, 12 septembre 2014, n° 13/02295, STPS Déménagement c/ Mme Chantal X.

¹⁹² CA Paris, 7 juin 1966, *BTL* 1966, p. 378 ; CA Paris, 3 février 1971, *BTL* 1971, p. 85.

transport aérien comme nous avons déjà mentionné, au regard des faits, l'on prend en considération le comportement qu'adopterait un transporteur normalement avisé et prudent se trouvant dans une situation analogue. Il n'est pas possible à ce titre de préjuger de la position qu'adopteront les juges¹⁹³.

§2.- Droit International

Les conventions internationales tantôt renvoient à la loi du for (article 29 § 1 CMR¹⁹⁴), tantôt se prononcent pour la faute lourde (article 18 § 2 CVR¹⁹⁵), tantôt retiennent une définition qui englobe la faute intentionnelle et la faute dolosive *lato sensu* ou inexcusable.

L'article 29 § 1 prévoit : « *Le transporteur n'a pas le droit de se prévaloir des dispositions du présent chapitre qui excluent ou limitent sa responsabilité ou qui renversent le fardeau de la preuve, si le dommage provient de son dol ou d'une faute qui lui est imputable et qui, d'après la loi de la juridiction saisie, est considérée comme équivalente au dol* ». La Convention CMR prive donc le transporteur des causes d'exonération et des limites d'indemnités en cas de dol ou faute équivalente selon la loi de la juridiction saisie.

Dans l'article 18 § 2 de la Convention CVR il est prévu que : « Le transporteur n'a pas le droit de se prévaloir des dispositions de la présente Convention qui excluent en tout ou en partie sa responsabilité ou qui limitent les indemnités dues, si le dommage résulte d'un dol ou d'une faute lourde imputable au transporteur ou aux personnes dont il répond aux termes de l'article 4. Il en est de même pour une personne dont le transporteur répond aux termes de l'article 4, lorsque la responsabilité de cette personne est mise en cause et que le dommage résulte de son dol ou d'une faute lourde commise par elle ».

¹⁹³ Dans le sens d'une approche subjective voir M. Tilche, « Faute inexcusable. Ainsi soit-elle ! », *BTL* 2009, p. 572.

¹⁹⁴ Convention sur le contrat de transport international de marchandises par route (CMR) signée le 19 mai 1956 à Genève.

¹⁹⁵ Convention relative au Contrat de transport international de Voyageurs et de bagages par Route (CVR), signée le 01 mars 1973 à Genève.

Enfin, l'article 36 de la Convention CIM¹⁹⁶ concernant la déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité prévoit que : « Les limites de responsabilité prévues à l'article 15, § 3, à l'article 19, §§ 6 et 7 et aux articles 30, 32 à 35 ne s'appliquent pas, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement ».

Pour conclure, nous constatons que les régimes internationaux se réfèrent à une faute lourde ou dolosive ou à une faute équivalente/ équipollente au dol, ne mentionnant pas la faute inexcusable. Sauf la Convention CIM qui prévoit que le transporteur ne peut pas limiter sa responsabilité s'il a causé un dommage témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement. C'est-à-dire en cas où il a commis une faute inexcusable.

Section 3

La faute inexcusable en droit des transports maritimes de passagers

Le passager est la personne qui utilise un moyen de transport pour se déplacer sans participer à son bon fonctionnement¹⁹⁷. En droit maritime, le passager utilise les navires pour réaliser son déplacement. Plus spécifiquement, le passager est la personne qui effectue un voyage surtout en bateau puis en avion, le terme de voyageur étant préféré à propos du train et de l'autocar¹⁹⁸. La question posée ici est de savoir comment le transporteur sera responsable en cas des dommages causés au passager lui-même ou à ses bagages.

¹⁹⁶ Règles uniformes concernant le Contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM). Valable dès le 1er juillet 2006. La Convention internationale sur le transport de marchandises par chemin de fer est signée le 14 octobre 1890 et entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1893.

¹⁹⁷ <http://www.linternaute.com/dictionnaire/fr>

¹⁹⁸ F. X. Pierronnet, *Responsabilité civile et passagers maritimes*, tome 1, préface P. Chaumette, Presses Universitaires d'Aix-Marseille, p. 19.

§1.- Les textes

A. Code des Transports

Le contrat de passage est celui par lequel l'armateur a l'obligation de transporter une personne par mer et son cocontractant, le voyageur s'oblige à payer le prix du passage (article L. 5421-1 C. Transp.).

L'influence du droit international sur le droit français des transports maritimes de passagers a été décisive. Le dernier a suivi *«les péripéties de ces évolutions internationales»*¹⁹⁹. S'agissant de la limitation de réparation en matière de transports de passagers, aujourd'hui, le législateur français a décidé d'utiliser la *technique de législation par référence*²⁰⁰ renvoyant directement à la lettre de la Convention du 19 novembre 1976.

Ainsi, l'article L. 5421-5 C. des Transp. (ex article 40 de la loi du 18 juin 1966) prévoit que *«la réparation est due par le transporteur, pour ce qui concerne les créances résultant de la mort et des lésions corporelles de passagers qu'il transporte dans les limites fixées à l'article 7 de la Convention internationale sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes»*, faite à Londres, modifiée par le protocole du 2 mai 1996. Ce dernier est entré en vigueur, en France, le 25 septembre 2007. Les plafonds de limitation sont considérablement augmentés dans ce Protocole, la limitation étant désormais de 175.000 DTS par passager transporté, mais la modification la plus importante qu'elle entraîne consiste dans le fait qu'il supprime le plafond absolu qui affectait la limitation de 1976 (25 millions de DTS)²⁰¹. Par conséquent, la limitation de responsabilité du transporteur maritime de passagers s'aligne, au contraire à ce qui vaut pour le transporteur de marchandises, sur celle de l'armateur pour le cas de mort ou de lésions corporelles subies par les passagers.

¹⁹⁹ A. Vialard, *Droit Maritime*, PUF, Droit fondamental, 1997, n° 152, p. 131.

²⁰⁰ P. Bonassies, « La responsabilité de l'armateur de croisière », *Rev. Scapel*, 1999, p. 84 et s.

²⁰¹ J. Ha Ngoc, « Modification des plafonds de limitations de responsabilité en matière de créances maritimes », *RDT* 2007, comm. 216 ; M. Ndende, « Le Protocole du 2 mai 1966 modifiant la Convention de Londres du 19 novembre 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes », *RDT* 2007, étude 15.

L'article L. 5241-5 C. des Transp. dispose, encore, dans son troisième paragraphe que « *ces limites ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte du fait ou de l'omission personnels du transporteur ou de son préposé, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement* ». Par voie de conséquence, dans le transport de passagers, la déchéance des limitations légales de responsabilité joue au cas de faute inexcusable du transporteur et également au cas de faute inexcusable d'un préposé du transporteur, alors que dans le transport de marchandises, comme nous le verrons ci-dessous, seulement au cas de faute inexcusable du transporteur lui-même. Ceci peut se justifier par le fait que les accidents corporels sont beaucoup plus graves que les avaries subies par les marchandises²⁰². En revanche, dans l'article 4 de la Convention de Londres applicable pour les dommages corporels ainsi que pour les dommages matériels aucune distinction ne se fait selon la nature du dommage subi. Il est exigé aussi que l'acte ou l'omission soient personnels pour causer la perte du bénéfice de limitation de responsabilité.

B. La Convention d'Athènes de 1974

Les accidents en mer de navires à passagers peuvent causer un grand nombre de victimes. Nous pouvons rappeler quelques dates : le naufrage en mars 1987 du navire *Herald of Free Enterprise* quittant le port de Zeebrugge (Belgique) avec sa porte avant ouverte (188 morts), l'ouverture de la porte avant du navire *Estonia* en mer Baltique en 1994 (852 morts), le chavirage du navire *Joola* au large des côtes de Gambie en 2002 (1864 morts), le naufrage du *Costa Concordia* en janvier 2012 (32 morts). Ces catastrophes rendent nécessaire l'encadrement de l'activité de transport international de passagers par mer, en particulier la définition d'un régime efficace de responsabilité du transporteur et d'indemnisation des victimes en cas d'accident.

²⁰² T. Stavrakidis, *La faute inexcusable de l'armateur et le principe de la limitation de sa responsabilité*, mémoire, 2008, p. 54.

Tel est l'objet du Protocole à la Convention d'Athènes du 13 décembre 1974, adopté à Londres le 1^{er} novembre 2002.

Toutefois, la première convention qui a été mise en place pour réglementer le contrat de transport maritime de passagers était celle de Bruxelles du 29 avril 1961. Or, cette convention présentait le désavantage qu'elle ignorait les bagages. En conséquence, une deuxième convention a été élaborée pour combler cette lacune, celle d'Athènes du 13 décembre 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages. Cette dernière a été adoptée par la Conférence juridique internationale sur le transport de passagers et de leurs bagages à bord des navires, réunie en Grèce du 2 au 13 décembre 1974 à l'invitation du gouvernement grec et entrée en vigueur le 28 avril 1987²⁰³.

Deux Protocoles à la Convention d'Athènes ont été adoptés en 1976 et 1990. Le but du premier, qui est entré en vigueur le 30 avril 1989, était uniquement d'introduire le Droit de Tirage Spécial tel que défini par le Fonds monétaire international en tant qu'unité de compte au lieu du franc-or pour le calcul des indemnisations. Le deuxième Protocole de 1990, qui n'est jamais entré en vigueur, a relevé le montant des indemnisations établi par la Convention d'Athènes et a introduit la procédure d'acceptation tacite devant être utilisée pour modifier les montants de limitation de responsabilité.

La convention initiale d'Athènes établissait un régime de responsabilité pour faute, présumée en cas de sinistre majeur, mais n'obligeait pas le transporteur à s'assurer et ne permettait pas aux victimes de demander réparation directement auprès de l'assureur du transporteur. Par contre le Protocole de 2002²⁰⁴, modifié ladite Convention, a introduit certaines innovations : mise en place d'un régime de responsabilité objective du transporteur (responsabilité sans faute), fixation de

²⁰³ OMI, *Transport de passagers et de leurs bagages*, 2^e éd., Londres, 2004, p. 1.

²⁰⁴ Le protocole à la Convention d'Athènes de 1974, adopté en 2002, a été approuvé par l'Union européenne par deux décisions du 12 décembre dernier (Déc. Cons. UE n° 2012/22 et 2012/23, 12 déc. 2011, *JOUE* 12 janvier 2012, n° L 8). Les présentes décisions portent adhésion de l'Union européenne à ce texte. Cela permet également au Règlement (CE) n° 392/2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident, qui intègre dans le droit communautaire les dispositions de la Convention d'Athènes telles que modifiées par le Protocole de 2002, de prendre son plein effet



limites élevées de responsabilité, obligation pour le transporteur de souscrire une assurance couvrant sa responsabilité, possibilité pour une victime de demander réparation directement auprès de l'assureur²⁰⁵.

Concernant la responsabilité du transporteur, la Convention d'Athènes prévoit la possibilité d'écarter la limitation de sa responsabilité²⁰⁶ lorsque les dommages « *résultent d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer ces dommages, soit téméairement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement* » (Article 13 de la Convention d'Athènes). Le libellé de cette disposition est analogue à celui de la Convention de Bruxelles (article 4 § 5 e). En conclusion, le caractère personnel de la faute inexcusable ne constitue pas un élément significatif pour l'appréciation de la faute inexcusable du transporteur maritime susceptible d'entraîner la déchéance de son droit de limitation.

§2.- La jurisprudence

Le 8 août 2007, à l'occasion d'une promenade en mer d'une demi-journée dans la réserve naturelle de Scandola, à bord d'un navire appartenant à la Société d'exploitation maritime corse (SEMC), M. X. a été victime d'une chute sur le pont avant, lors du trajet de retour, par une forte houle, et s'est fracturé le col du fémur droit et deux orteils. Avec son employeur RTE EDF transport, il a assigné en réparation de son préjudice, la SEMC. Le 3 mai 2011, le TGI de Bastia les a déboutés de leurs demandes. Mais, le 19 décembre 2012²⁰⁷, la Cour d'Appel de Bastia a infirmé ce jugement et a condamné, *in solidum*, le transporteur et son assureur Shipowner's Protection Limited à verser 21 222 euros au titre du préjudice patrimonial et 35 951,85 euros au titre du préjudice extra-patrimonial, ainsi que 12 512, 20 euros au titre des salaires et 5 739, 48 euros au titre des charges patronales écartant ainsi tout plafonnement de l'indemnisation. Le transporteur et

²⁰⁵ Sénat, www.senat.fr

²⁰⁶ À savoir 400.000 DTS, selon le Protocole de 2002.

²⁰⁷ CA Bastia, ch. civ., 19 décembre 2012, n° 11/00399.

l'assureur ont contesté non pas le principe d'une condamnation, mais le fait que l'indemnisation n'ait pas été plafonnée par les juges, en d'autres termes que ces derniers aient appliqué la règle de droit commun de la responsabilité civile de la réparation intégrale du préjudice.

Par conséquent, le transporteur (SEMC) avait manqué à son obligation de sécurité en n'alertant pas les passagers sur les conditions difficiles de la traversée et surtout en n'interdisant pas l'accès au pont. Un tel manquement, qui impliquait objectivement la conscience et la probabilité du dommage et son acceptation téméraire, revêtait un caractère inexcusable²⁰⁸.

Pour étayer son raisonnement, les juges de la Cour de Cassation se sont référés aux articles de la loi sur le droit maritime du 18 juin 1966, désormais intégrés, dans la partie législative du Code des Transports, alors que les juges du fonds ne s'en étaient tenus qu'aux prescriptions législatives. Selon le 1^{er} alinéa de l'article L. 5421-2 (ex article 36 de la loi du 18 juin 1966), le transporteur est tenu de faire toute diligence pour assurer la sécurité des passagers, ce qui l'oblige *dixit* l'article L. 5421-3 (ex article 37 de la loi du 18 juin 1966) à réparer tout dommage corporel survenu au cours du voyage. Ainsi, le transporteur est tenu d'une obligation de sécurité. Cette dernière obligation est apparue encore une fois dans un arrêt de 1911²⁰⁹.

Seulement, comme le note le Professeur Christian Paulin, dans son commentaire de la présente décision²¹⁰ « *la particularité, par rapport aux autres modes de locomotion, tient au fait qu'il s'agit alors d'un système basé sur la faute et donc*

²⁰⁸ Chute lors d'une promenade en mer : La faute inexcusable prend le large, com. d'arrêt de la 1^{ère} ch. civ. de la Cour de Cassation du 18 juin 2014 par E. Desfougeres, JAC EA n° 3992, novembre 2014.

²⁰⁹ B. Dupont-Legrand, Ch. Landsweerd, L. Peru-Pirotte, « Un siècle de tribulations incessantes en matière d'obligation de sécurité dans le transport de personnes » in *Le Droit des Transports dans tous ses états : réalités, enjeux et perspectives nationales et internationales et européennes*, Bruxelles : Larcier, (Actes du Colloque organisé à l'Université de Lille II du 16 au 18 mars 2011) 2012, p. 199-216 ; « Obligation de sécurité et transport de personnes : un développement incontrôlé eu égard à la jurisprudence » Intervention lors du séminaire « Obligation de sécurité et transport de personnes » organisé à l'I.U.T. de Mulhouse le 3 mars 2010, *RISEO* 2010-2, p. 21-36 ; « L'obligation de sécurité : une centenaire bon pied, bon œil ! », *JAC* n° 118, novembre 2011.

²¹⁰ Transport maritime de passagers : Appréciation objective de la faute inexcusable, *Gaz. Pal.*, 3 septembre 2014, p. 10.

d'une obligation de moyen et non de résultat²¹¹. Le fardeau de la preuve n'étant inversé qu'en cas d'évènement nautique majeur, type naufrage, abordage, échouement explosion ou incendie, ce qui n'était pas le cas ici. Là n'était pourtant pas l'essentiel, puisque, de toute façon, la faute de SEMC n'était pas contestable, ni même contestée ».

En vertu de l'alinéa 1^{er} de l'article L. 5421-5 (ex article 40 de la loi du 18 juin 1966) à l'instar du droit aérien, même en cas de transport interne, les plafonds d'indemnisation, à savoir 46 666 DTS, soit environ 54 000 euros en cas de mort ou de lésion corporelle, viennent eux comme résultat des textes internationaux. En l'occurrence, la Convention internationale sur la limitation de responsabilité en matière de créance maritime, dite LLMC (*Limitation of Liability for Maritime Claims*²¹²) faite à Londres le 19 novembre 1976 en son article 7²¹³. Ladite Convention prévoit, toutefois, que ces limites ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte du fait ou de l'omission personnels du transporteur ou de son préposé, commis avec l'intention de causer un tel dommage ou commis téméairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement. La solution du litige consistait dès lors juste à savoir comment les hauts magistrats parisiens allaient, en les circonstances, l'interpréter²¹⁴.

L'arrêt du 18 juin 2014 se réfère à un précédent jurisprudentiel : l'arrêt de la Chambre commerciale de la Cour de Cassation du 16 avril 1991²¹⁵. Dans cette décision rendue, à propos du naufrage d'une baleinière surchargée lors d'un transbordement par mauvais temps, entraînant la mort de deux passagères, il était estimé que le transporteur avait preuve de témérité et devait avoir eu conscience

²¹¹ Ph. Delebecque, *Droit maritime*, Paris, Dalloz, coll. Précis, 13^{ème} éd. 2014, n° 799 et s. ; J.-P. Beurier, *Droits maritimes*, Paris, Dalloz, coll. Dalloz action, 2009-2010, n° 346.21.

²¹² La convention de 1976, élaborée par l'Organisation Maritime Consultative Internationale (O.M.C.I.), devenue en 1982 l'Organisation Maritime Internationale (O.M.I.) a, en réalité, succédé à la convention du 10 octobre 1957, avec comme principal changement la substitution de la faute inexcusable à la faute simple, comme cause de déchéance de la limitation. Pour les détails v. A. Vialard, « L'évolution de la notion de faute inexcusable et la limitation », *DMF* 2002, p. 579-585.

²¹³ Décret n° 86-1371 du 23 décembre 1986 portant publication au Journal Officiel du 1^{er} janvier 1987, p. 86.

²¹⁴ Chute lors d'une promenade en mer : La faute inexcusable prend le large, com. d'arrêt de la 1^{ère} ch. civ. de la Cour de Cassation du 18 juin 2014 par E. Desfougeres, *JAC EA* n° 3992, novembre 2014.

²¹⁵ JurisData n° 1991-001238, *Bul. Civ. IV* n° 146 ; *JCP G* 1991 IV, p. 2367 ; *Gaz. Pal.*, 7 février 1992, p. 31.

que le dommage survenu était probable. L'autre renvoi visait l'arrêt de la même première chambre civile de la Cour de Cassation du 2 octobre 2007²¹⁶ et concernait, lui, le droit aérien avec le crash, suivi de l'incendie, d'un aéronef ayant causé la mort du pilote et de sept passagers. La faute inexcusable résidait alors dans le choix par le pilote d'une approche à vue, contrairement à la réglementation et dans l'omission d'effectuer une manœuvre de sauvetage. L'arrêt commenté se situe donc bien dans cette lignée²¹⁷.

Comme l'a indiqué le Professeur Martin Ndende dans son commentaire de l'arrêt du 18 juin 2014²¹⁸, la faute inexcusable, telle qu'envisagée par la Convention de Londres de 1976 a déjà été reconnue dans plusieurs catastrophes internationales, notamment lors du naufrage du « *Joola* » au large du Sénégal le 26 septembre 2002 en raison d'une surcharge du ferry ayant causé la mort de plus de 2000 personnes.

Enfin, Mme Isabelle Bon-Garcin dans sa chronique²¹⁹ remarque qu'il s'agit ici d'une appréciation *in abstracto* puisqu'il suffit pour la victime d'établir que la conscience de la probabilité du dommage aurait du exister chez le transporteur, en raison notamment de ses compétences professionnelles. Le fait de ne pas avoir informé les passagers sur les conditions difficiles de la traversée, de ne pas leur avoir demandé de rester assis et surtout de ne pas avoir interdit l'accès au pont le démontrait amplement.

Lors d'un récent commentaire²²⁰ sur des faits assez similaires de chute mortelle d'un plaisancier, dans l'escalier entre deux ponts d'un navire et s'étant soldé par une exonération totale de la responsabilité du croisiériste et de l'organisateur du voyage en raison du comportement imprudent de la victime, nous avons pu déplorer une décision semblant prendre le contre-pied de toute la ligne jurisprudentielle, toujours plus protectrice des usagers de tout mode de transport. « *Les juges suprêmes*

²¹⁶ JurisData n° 2007-040616, *Bull. civ. I*, n° 308.

²¹⁷ R.Carayol, « Faute inexcusable du transporteur et obligation de sécurité », *Gaz. Pal.*, 10 septembre 2014, p. 24-25.

²¹⁸ Faute inexcusable et responsabilité du transporteur maritime de passagers, *Rev. de droit des transports et de la mobilité*, 2014 com. 43.

²¹⁹ Les transports : activités, contrats et responsabilités, *JCP E* 2014 du 2 octobre 2014, p. 1493.

²²⁰ Chute mortelle lors d'une croisière : une décision à contre courant sans aucune responsabilité retenue, commentaire de C.A. Aix-en-Provence, 20 mars 2013, *JAC* n° 124, mai 2013.

*semblent eux, dans la présente espèce, avoir retrouvé une position beaucoup plus orthodoxe se fondant sur les dispositions adéquates pour se livrer à une juste prise en compte de l'attitude du transporteur à l'occasion des faits »*²²¹.

Les arguments utilisés par la Cour de Cassation sont bien établis. Elle a fondement expliqué comment la faute commise par le transporteur dans ce cas consistait une faute inexcusable dont la conséquence est que le transporteur maritime des passagers ici ne dispose pas du privilège de la limitation de sa responsabilité. Mais, cet arrêt adopte une conception exigeante de l'obligation de sécurité du transporteur maritime, qu'une jurisprudence « *prétorienne* », vite devenue célèbre, a forgée il y a plus d'un siècle²²².

Section 4

La faute inexcusable de l'armateur

§1.- Les textes

L'armateur, dans le droit applicable en France jusqu'au 30 novembre 1986, pouvait limiter sa responsabilité à un plafond proportionnel au tonnage du navire, s'il n'avait pas commis de faute personnelle. Après le 1^{er} décembre 1986, il continue avoir cette faculté même en cas de faute. La limitation de sa responsabilité est exclue en cas de faute très grave, dite faute inexcusable.

La première convention internationale qui prévoyait la limitation de responsabilité de l'armateur était la Convention du 10 octobre 1957. Avec le temps ce texte a montré quelques imperfections. Les montants de limitation adoptés sont aussi apparus très faibles, particulièrement aux yeux des pays en voie de développement²²³. C'est pourquoi un ultime texte a été adopté, la Convention de

²²¹ Chute lors d'une promenade en mer : La faute inexcusable prend le large, com. d'arrêt de la 1^{ère} ch. civ. de la Cour de Cassation du 18 juin 2014 par E. Desfougeres, JAC EA n° 3992, novembre 2014.

²²² Cass. civ., novembre 1911, D. 1913, p. 1249, note Sarrut ; X. Delpech, « Faute inexcusable du transporteur maritime des passagers », *Actuassurance La revue numérique en droit des assurances* n° 40 mars-avril 2015.

²²³ P. Bonassies et C. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Traités, 2^e éd., 2010, p. 278, n° 403.

Londres du 19 novembre 1976, intitulée « Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes ».

Avec le temps, les montants de la limitation inscrits dans le texte de 1976 étaient à nouveau devenus insuffisants, soit à cause de leur calcul de manière trop étroite en 1976, soit du fait de l'érosion des monnaies. Ainsi, le Protocole signé à Bruxelles le 2 mai 1996, entré en application le 13 mai 2004 et ratifié par la France le 5 juillet 2006, les a modifiés.

§2.- Déchéance de la limitation de responsabilité de l'armateur

S'agissant de la limitation de responsabilité, sous le régime de la Convention de 1967, l'armateur peut limiter sa responsabilité dans le cas où le dommage est causé par une faute exclusive du capitaine. Par exemple erreur personnelle dans les soins à apporter à la marchandise, non-respect des règles de circulation à la mer, erreur dans la lecture d'une carte²²⁴. C'est-à-dire que si le dommage n'a pas été commis par une faute exclusive du capitaine, l'armateur ne pourra pas limiter sa responsabilité.

Aux termes de la convention de 1976, l'article 4 dispose « *une personne 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 personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement* ».

Par conséquent, ce texte prévoit que l'armateur est privé du droit à limitation, soit en cas de faute intentionnelle, soit en cas de faute téméraire avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement, dite faute inexcusable. Les conditions qu'il pose pour que l'armateur soit déchu du droit à limitation sont trois: **1°**. il doit avoir commis une faute personnelle, **2°**. cette faute doit être intentionnelle ou

²²⁴ CA Rouen, 1^{er} août 1979, navire *Ifni*, DMF 1980, p. 200 ; CA Aix-en-Provence, navire *Beni Saf*, DMF 1979, p. 72 ; Cass., 3 novembre 1974, navire *Navipesa Dos*, DMF 1975, p. 211, n. Lureau et Bouloy ; Chambre des Lords, 16 juin 1984, navire *Marion*, *Lloyd's Law Reports* 1984, n° 2.1 ; navire *Amoco Cadiz*, DMF 1984, p. 688, n. P. Bonassies.

commise avec témérité et conscience de la probabilité du dommage, **3°**. le dommage effectivement survenu doit bien être celui voulu ou envisagé.

A) Une faute commise personnellement

Si le dommage est causé par un tiers l'article 4 sera écarté²²⁵. La difficulté est que les armateurs, pour la plupart, sont aujourd'hui des sociétés. La faute commise par l'un de ses membres ne serait donc pas nécessairement une faute personnelle de l'armateur²²⁶.

B) Une faute causée intentionnellement ou témérairement

L'exigence d'une faute intentionnelle ou de témérité conduit à écarter la limitation de responsabilité seulement en présence des fautes les plus graves²²⁷. Le transporteur commet une faute intentionnelle lorsqu'il avait l'intention de provoquer un dommage. La faute de témérité²²⁸ renvoie, dans la tradition juridique française, à la faute inexcusable²²⁹.

La principale difficulté de la faute inexcusable est de savoir si on doit l'apprécier objectivement (*in abstracto*) ou subjectivement (*in concreto*). Si le juge suit la première méthode, il doit se référer à ce qu'aurait été fait en pareille situation par une personne normalement prudente et avisée. Au contraire, avec l'appréciation *in concreto*, il convient que soit examiné le comportement de l'individu au regard de ses aptitudes, de sa compétence, de ses qualités personnelles. L'appréciation *in*

²²⁵ Contrairement au droit aérien où la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 retient l'acte du préposé (article 25).

²²⁶ Ph. Delebecque, *Droit maritime*, Dalloz 2014, n°862 ; Y. Tassel, « Responsabilité du propriétaire de navire », *J.-Cl. Transport*, Fasc. 1110, n° 45.

²²⁷ G. Piette, « La faute de l'armateur face à la limitation de sa responsabilité et à son assurance en droit canadien », *DMF* 2015, p. 769.

²²⁸ Terminologie utilisée dans l'arrêt *Erika* : Cass. crim., 25 septembre 2012, n° 10-82938, *D.* 2012, p. 2711, note Ph. Delebecque ; *AJ pénal* 2012, p. 574, note A. Montas et G. Roussel ; *RTD civ.* 2013, p. 119, obs. P. Jourdain ; *RLDC* 2013, n° 102, p. 19, note M. Bary.

²²⁹ P. Bonassies, « La faute inexcusable de l'armateur en droit français », *Liber Amicorum* R. Rolland, Bruxelles 2003, p. 75 ; I. Corbier, « La notion de faute inexcusable et le principe de la limitation de responsabilité », in *Etudes de droit maritime à l'aube du XXI^e siècle*, Mélanges offerts à P. Bonassies, Moreux 2001, p. 103 ; S. Miribel, note sous Cass. com., 29 avril 2014, navires *Caliente* et *Makira*, n° 12-25901, *DMF* 2014, p. 878.

concreto est en principe moins favorable aux victimes, car la faute inexcusable ou de témérité sera plus difficile à établir qu'en cas d'appréciation *in abstracto*.

Les juges français sont généralement en faveur d'une interprétation *in abstracto*, considérant que la qualité de professionnel du responsable implique la conscience de la probabilité du dommage²³⁰. Par exemple, le Tribunal de commerce de Bordeaux a refusé la limitation de responsabilité à des armateurs qui, en constituant l'équipage comme ils l'avaient fait, avaient pris un risque qu'ils se devaient de connaître²³¹. Toutefois, la Cour d'appel de Bordeaux, sur renvoi dans cette même affaire, a accepté la limitation, en considérant que les armateurs ne pouvaient raisonnablement anticiper les erreurs du capitaine. La faute reste appréciée objectivement et *in abstracto*²³². Sur ce point pourrait-on dire que la Cour a apprécié la faute des armateurs subjectivement étant donné qu'elle n'a pas accepté que ces derniers pouvaient anticiper les erreurs du capitaine en acceptant leur droit à limitation de responsabilité?

Pour conclure, pourrait-on voir une évolution dans cette jurisprudence? Les juges ont décidé que l'appréciation *in concreto* convient plus à la faute inexcusable de l'armateur? Nous ne pouvons pas le dire facilement. Comme le Professeur G. Piette remarque : « *Il est difficile de tirer des conclusions de cet arrêt, pour deux raisons. D'une part, le premier arrêt de la Cour de Bordeaux, qui confirmait le jugement de 1993 et retenait une appréciation in abstracto, a été cassé pour une simple raison procédurale. D'autre part, l'arrêt de 2013 a lui-même fait l'objet d'un pourvoi en cassation* ».

En revanche, la position de la jurisprudence française est, ces dernières années, en faveur d'une interprétation *in concreto* en matière de transport maritime²³³, comme nous allons l'analyser ci-dessous, ou de l'application de la Convention de

²³⁰ Cass. com., 20 mai 1997, navire *Johanna-Hendrika*, n° 95-10186, *DMF* 1997, p. 976, rapp. J.-P. Rémy, obs. P. Bonassies ; Cass. com., 20 février 2001, navire *Moheli*, n° 98-18617, *DMF* 2002, p. 144, rapp. J.-P. Rémy, obs. P.-Y. Nicolas.

²³¹ T. com. Bordeaux, 23 septembre 1993, navire *Heidelberg*, *DMF* 1993, p. 731, note A. Vialard, note T. Clemens-Jones.

²³² CA Bordeaux, 14 janvier 2013, navire *Heidelberg*, RG : 08/01178, *DMF* 2013, p. 201, note O. Cachard.

²³³ Par exemple, Cass. com., 7 février 2006, Navire *Touggourt*, n° 03-20963, *RTD com.* 2006, p. 521, obs. Ph. Delebecque.

Bruxelles du 29 novembre 1969 (telle qu'amendée par le *protocole du 27 novembre 1992*) sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention CLC)²³⁴. Les plus éminents auteurs ont donné une explication intéressante du traitement différencié de la limitation de responsabilité de l'armateur et du transporteur maritime²³⁵. S'agissant du transporteur, les relations sont contractuelles. Elles sont donc principalement limitées à un rapport « marchandise-transporteur »²³⁶. En ce qui concerne l'armateur, la limitation de responsabilité est le plus souvent destinée à être opposée aux tiers. « *Cet argument est pertinent pour le transport. Mais force est de constater qu'il ne vaut pas pour l'application de la Convention CLC. Pour cette dernière, en effet, la limitation de responsabilité a surtout vocation à jouer envers les tiers* »²³⁷.

C) Le dommage survenu

Le dommage causé doit être voulu, si la faute a été commise intentionnellement, ou envisagé, si elle a été commise témérement, comme révèle la lettre même de l'article 4 : « *l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement* ». Par conséquent, l'article 4 ne s'applique pas si le dommage survenu n'est pas celui auquel avait pensé le responsable. Pour reprendre l'exemple éclairant donné par un auteur, « si

²³⁴ Convention CLC, article V. 2 : « *Le propriétaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité aux termes de la présente Convention s'il est prouvé que le dommage par pollution résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement* » ; Transports Canada : <https://www.tc.gc.ca> : L'Organisation maritime internationale (OMI) a adopté la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention CLC de 1969) pour s'assurer qu'une indemnisation convenable soit prévue pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures des navires en cause dans des sinistres maritimes. La convention impute la responsabilité civile de ces dommages aux propriétaires des navires dont les hydrocarbures polluants ont été déversés accidentellement ou rejetés volontairement. Le Protocole de 1992 et les modifications de 2000 ont augmenté substantiellement la limite de la responsabilité civile imputée aux propriétaires de navires à l'égard des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

²³⁵ Ph. Delebecque, « La faute inexcusable en droit maritime français (brèves remarques sur deux aspects controversés) », *JPA* 2005, p. 328 ; P. Bonassies, note sous Cass. com., 16 novembre 2010, navire *La Licorne*, *DMF* 2011, p. 212.

²³⁶ S. Miribel, note sous Cass. com., 19 octobre 2010, navire *Rosa Delmas*, n° 09-68425, *DMF* 2011, p. 863.

²³⁷ G. Piette, « La faute de l'armateur face à la limitation de sa responsabilité et à son assurance en droit canadien », *DMF* 2015, p. 769.

la personne responsable savait que son attitude entraînerait probablement le heurt d'un quai, elle ne sera pas tenue à une réparation illimitée lorsque, contrairement à ce qu'elle avait envisagé, sa manœuvre entraînera non pas un heurt avec le quai, mais un abordage avec un navire à quai »²³⁸. Il faut ainsi que le dommage voulu ou prévu par le responsable corresponde au dommage effectivement subi par la victime »²³⁹.

Dans une affaire intéressante canadienne, l'affaire **Peracomo de 2014**²⁴⁰, le responsable a personnellement commis une faute intentionnelle. Les deux premières conditions de l'article 4 sont donc réunies. Mais il n'a pas voulu causer le dommage subi par les sociétés propriétaires du câble, puisqu'il croyait ce dernier abandonné. Il ne suffit pas, pour l'application de l'article 4 de la LLMC, que l'acte ou l'omission à l'origine du dommage soit intentionnel. Il faut en outre que le responsable ait voulu le dommage effectivement provoqué.

En d'autres termes, la faute intentionnelle n'emporte pas déchéance du droit à limitation si le dommage qui en résulte n'est pas intentionnellement causé.

²³⁸ Ph. Delebecque, *Droit maritime*, Dalloz 2014, n°863.

²³⁹ P. Griggs, R. Williams et J. Farr, *Limitation of Liability for Maritime Claims*, LLP 2005, p. 36.

²⁴⁰ Cour Suprême du Canada, 23 avril 2014, navire *Realice*, PERACOMO INC. c/ Sté TELUS COMMUNICATIONS ; DMF 2015, p. 769, remarques G. Piette.

Troisième Partie

Déchéance de la limitation de réparation du transporteur maritime

La Convention de Bruxelles accorde au transporteur le bénéfice d'une limitation de responsabilité. Cette limitation autorise celui-ci, lorsqu'il est jugé responsable d'un dommage causé aux marchandises, à limiter le montant de l'indemnisation qu'il sera condamné à verser.

Nonobstant, le transporteur maritime peut être privé de cet allègement à la responsabilité de plein droit, qui est la règle en ce qui concerne sa responsabilité. Il ne peut pas limiter sa responsabilité en cas de faute très grave, dite faute inexcusable, comme nous l'avons déjà mentionné.

Ainsi, dans cette partie nous examinerons premièrement les éléments de la faute inexcusable ([Chapitre 1](#)) et deuxièmement le rapport entre la faute inexcusable causée par le transporteur et le droit à limiter sa responsabilité ([Chapitre 2](#)).

Chapitre 1 : Les éléments de la faute inexcusable

La faute inexcusable est définie de la même façon par la Convention de Bruxelles de 1924 et la loi française de 1966, aujourd'hui codifiée dans le Code des transports (article L. 5422-14).

L'article 4 § 5 e, de la Convention de Bruxelles, modifiée par le Protocole de 1968, dispose que « *Ni le transporteur ni le navire n'auront le droit de bénéficier de la limitation de responsabilité établie par ce paragraphe s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur, - "personnelle" ajoute la législation française - qui a eu lieu, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement* ».

Il revient donc à celui qui entend faire échec au droit à limitation d'apporter preuve de l'existence de pareille faute. Dans ce chapitre nous analyserons le caractère de la faute causée par le transporteur (**Section 1**) ainsi que les différentes interprétations de la faute inexcusable (**Section**).

Section 1

Le caractère de la faute causée par le transporteur maritime de marchandises

La faute inexcusable du transporteur maritime se définit dans la Convention de Bruxelles de 1924 (article 4 § 5 e) et la loi française comme « *un acte ou une omission du transporteur - "personnelle" - causé soit avec l'intention de provoquer un dommage soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement* ».

Il résulte de ce texte que la faute inexcusable consiste à trois éléments. Tout d'abord le transporteur doit violer une obligation ou un devoir qui n'est pas justifié par une cause de non imputabilité et qui est à l'origine du dommage (***acte ou omission fautifs***). Deuxièmement, son acte ou omission doit être commis ***personnellement*** par le transporteur. Enfin, le dommage qu'il a causé, doit être commis ***témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait***²⁴¹.

§1.- Acte ou omission fautifs

Le premier élément nécessaire pour que la faute inexcusable soit commise, c'est le caractère fautif du comportement du transporteur. La faute inexcusable est avant tout une faute. Pour dire qu'un acte ou une omission sont fautifs, il faut, en premier lieu, que la violation d'une obligation juridique soit établie. La faute s'entend d'une défaillance de conduite ou, selon l'expression de Planiol, d'un « *manquement à une obligation préexistante* ». Cette définition nous permet de faire une distinction entre la faute contractuelle et la faute délictuelle. S'agissant de la faute contractuelle, l'obligation préexistante est celle issue du contrat et la défaillance correspond donc à l'inexécution de cette obligation. La simple inexécution ne suffit pas effectivement. Il faut qu'elle soit fautive²⁴². Pour mettre en œuvre la responsabilité contractuelle du

²⁴¹ C'est nous qui soulignons.

²⁴² D. Tallon, « Pourquoi parler de faute contractuelle? », *Mélanges Cornu*, 1995, p. 429 : Cette faute pourra être présumée ou devra être prouvée selon le type d'obligation en cause. En effet, la charge de la preuve de la

débiteur d'une obligation, ici du transporteur maritime, il faut prouver l'existence d'une obligation contractuelle, l'inexécution de cette obligation et le caractère fautif de cette inexécution²⁴³.

La différence entre la faute contractuelle et la faute délictuelle est que pour la première la norme de référence par rapport à laquelle elle s'apprécie est un contrat, plus précisément le contenu des obligations contractuelles du débiteur. Dès lors pour déterminer la faute du transporteur maritime, il faut rechercher quelles sont ses obligations et ses devoirs qu'il doit respecter. Ceux-ci peuvent être prévus par certains textes ou être déterminés par la société (ici, la communauté maritime).

Pour les transporteurs maritimes leurs obligations les plus importantes concernent l'exécution du contrat de transport et les soins qu'ils apportent dans la prise en charge des marchandises et leur transport²⁴⁴.

Certains exemples de violation d'une obligation ou d'un devoir par le transporteur maritime sont : le déroutement déraisonnable et le chargement en pontée irrégulier.

A. Déroutement déraisonnable

D'après Thomas Carver, le déroutement est « *in the first instance, a variation from the route prescribed by the contract of carriage, either specifically, or by reference or as laid down by the custom of the trade* »²⁴⁵. Selon Tetley & Cleven, il s'agit d'un « *intentional departure by the vessel from the geographical route of the voyage specified in the contract of carriage* »²⁴⁶. Il nous semble qu'à partir de la

faute contractuelle dépend du type d'obligation qui n'a pas été exécutée. On distingue traditionnellement entre obligations de moyens et obligations de résultat. Dans le cas d'une obligation de moyens, la seule non réalisation de la prestation (ou du résultat) ne suffit pas à ce que soit démontrée la défaillance du débiteur. Le demandeur doit prouver sa faute. Dans le cas d'une obligation de résultat, le fait que le débiteur n'ait pas atteint le résultat auquel il s'était engagé (en d'autres termes la non réalisation de la prestation) suffit à établir sa défaillance. Sa faute est alors présumée.

²⁴³ F. Terre, Ph. Simler, Y. Lequette, *Droit civil – Les obligations*, Dalloz 2005, 9e éd., n° 559 et s.

²⁴⁴ S. Nehache, *La faute inexcusable et le droit des transports*, mémoire, 2005, p. 16.

²⁴⁵ Th. G. Carver, *Carriage by sea* (Colvineaux), 12^e éd., Londres, Raoul Colvineaux & Kenneth C. McGuffiey, 1971, § 705. C'est-à-dire que le déroutement est, en premier lieu, une déviation de la route prescrite par le contrat de transport, soit expressément, soit par référence ou comme prévu par les usages du commerce.

²⁴⁶ W. Tetley & St. Cleven, « Prosecuting the voyage », 1971, 45 *Tul. L. Rev.* 807, 810. À savoir, le départ volontaire par le navire de l'itinéraire géographique du voyage spécifié dans le contrat de transport.

combinaison des deux concepts, nous pourrions avoir une définition plus appropriée de ce qu'est un déroutement. Le point commun de ces définitions est que le transporteur décide la modification du trajet qui était établi. Néanmoins, deux éléments doivent être présents simultanément : **a.** l'usage ou la coutume du commerce dans chaque port et **b.** le caractère intentionnel du déroutement. Ainsi, le déroutement est un changement intentionnellement décidé de la route déterminée ou, dans le cas où aucune route a été établie formellement, de celle effectuée selon l'usage ou la coutume du commerce maritime. Ainsi, le caractère intentionnel de l'acte qui change la route déjà établie est un élément primordial. Le deuxième élément qui doit être pris en compte est la coutume. Les cours devront examiner les routes que les navires ont choisi anciennement, toutes les notes et les avertissements réalisés avant le voyage, le livre de bord et toutes les correspondances effectuées entre le chargeur et le transporteur, ainsi que le connaissance, afin d'éclaircir la question²⁴⁷. Si le déroutement constitue une inexécution aussi sérieuse, nous pourrions considérer le contrat comme un nouveau contrat. À condition que ladite inexécution affecte le contrat entier, les clauses exonératoires ne pourront plus être appliquées. Selon Christian Scapel, « *la déviation est conçue dans un domaine différent; la transformation de l'exécution du contrat initial a été telle que le rapport contractuel n'y a pas résisté, il n'y a pas seulement mauvaise exécution du contrat, mais disparition du contrat lui même et donc des règles qui étaient applicables à celui-ci* »²⁴⁸.

Dans un arrêt de 1994 la Cour de Cassation²⁴⁹ a jugé que « *le déroutement d'un navire n'est pas constitutif d'une faute contractuelle de la part du transporteur, dès lors qu'il existe un risque très sérieux de trouble et que la décision de déroutement n'est pas déraisonnable ; qu'en l'espèce, la Cour d'Appel d'Aix-en-Provence, qui était saisie des conclusions de la CO.TU.NAV. faisant valoir l'existence*

²⁴⁷ S. M. Gomes, *Les causes de déchéance du droit à limitation de responsabilité du transporteur maritime international de marchandises sous connaissance*, mémoire, Montréal 2012, p. 32.

²⁴⁸ Ch. Scapel, *Le domaine des limitations légales de responsabilité dans le transport de marchandises par mer*, thèse, Aix-en-Provence, 1973, n. 46, p. 61.

²⁴⁹ Cass. com., 18 janvier 1994, n° 91-20545.

d'une "liberty clause" insérée au connaissement, en se bornant à énoncer que la grève n'était pas commencée le 15 Décembre 1986 pour décider du caractère fautif du déroutement, sans vérifier s'il n'existait pas à cette date un risque très sérieux de voir se déclencher une telle grève, une fois le déchargement commencé à être exécuté, ainsi, d'autre part, si la décision de repartir vers TUNIS était, à cet égard, déraisonnable, a entaché son arrêt attaqué d'un défaut de base légale, violant l'article 4 de la Convention de Bruxelles du 25 Août 1924 ».

Par conséquent, le déroutement est raisonnable si un risque très sérieux existe forçant le navire à changer sa route. Mais, dans le cas où aucun risque existe et le capitaine décide un déroutement ce dernier est déraisonnable et la responsabilité du transporteur est maintenue.

B. Chargement en pontée irrégulier

Le transport sur le pont comme cause de déchéance du droit à limitation est mentionné à l'article 1c de la Convention de Bruxelles. Cette disposition définit les marchandises comme suit : *« Marchandises » comprend biens, objets, marchandises et articles de nature quelconque, à l'exception des animaux vivants et de la cargaison qui, par le contrat de transport, est déclarée comme mise sur le pont et, en fait, est ainsi transportée »*. Les clauses du contrat de transport par lesquelles le transporteur se dégage de son obligation d'avertir le chargeur de l'arrimage en pontée ou qui lui permettent d'arrimer les marchandises en pontée sans l'informer, ne sont pas valides. La responsabilité du transporteur maritime pour les pertes et les avaries survenues à la marchandise est retenue si cette dernière ne se positionne pas en cale²⁵⁰.

Au sujet du transport d'une semi-remorque en pontée entre Bizerte et Marseille, la Cour de cassation a rappelé qu' *« en l'absence de consentement du chargeur et hors les cas prévus par la loi et les règlements, il résulte de l'article 22 de la loi n°66-*

²⁵⁰ CA Toulouse, 6 janvier 1987, Comanav c/ Racine et a ; Responsabilité du transporteur en cas de chargement en pontée irrégulier, *Rev. Lamy Transport*, 2015, tome 2, n° 638.

420 du 18 juin 1966 (devenu C. transp., article L. 5422-7) que le transporteur maritime commet une faute s'il arrime les marchandises sur le pont du navire »²⁵¹.

En vertu de la Convention de Bruxelles, il a pareillement été jugé que le transporteur ne peut s'exonérer de sa responsabilité, « fût-ce partiellement », en invoquant la fortune de mer, « lorsque les marchandises ont été arrimées irrégulièrement sur le pont et qu'il est démontré le lien de causalité entre cette faute et le préjudice subi »²⁵². En outre, à propos d'un transport de Chine vers le Brésil de conteneurs chargés en pontée sans aucune déclaration – mais sur un navire porte-conteneurs²⁵³ –, la Cour de Cassation a considéré que « le transporteur maritime qui a mis en pontée une marchandise sans l'accord du chargeur ne peut s'exonérer de sa responsabilité pour perte ou avarie en se prévalant des périls, dangers ou accidents de mer si la marchandise a été perdue parce qu'elle est tombée en mer »²⁵⁴. « Cette solution des plus classiques est conforme à la jurisprudence dominante mais critiquable (et critiquée) en ce qu'elle qualifie de fautif un chargement effectué sur un navire pourtant adapté²⁵⁵ ».

Il ne faut pas ignorer qu'il y a plusieurs arrêts qui ont jugé en sens contraire. Ainsi ont été appliquées les limitations de responsabilité issues de la Convention de Bruxelles:

- au chargement réalisé en pontée de rondins de bois sur un navire grumier parce que, même s'il n'avait pas été autorisé, la conséquence n'était pas de « priver le transporteur de toutes exceptions ou limitations de responsabilité en relation avec les pertes favorisées par cette pontée », d'autant plus qu'il aurait dû être connu des professionnels de négoce du bois²⁵⁶.

²⁵¹ Cass. com., 18 janvier 1994, n° 91-20.545, *BTL* 1994, p. 332 ; CA Versailles, 12^e ch., 30 mars 2000, AGF c/ Saga, *BTL* 2000, p. 541.

²⁵² Cass. com., 7 juillet 1998, n° 96-15.724, *BTL* 1998, p. 570, *DMF* 1998, p. 826.

²⁵³ <http://www.larousse.fr/encyclopedie/divers/porte-conteneurs> : Navire de charge construit ou aménagé en vue du transport de conteneurs. La taille de ces navires a constamment progressé au début du XXI^e siècle, accompagnant l'essor du transport maritime. Les dernières unités livrées peuvent transporter des volumes équivalents à plus de 17.000 EVP.

²⁵⁴ Cass. com., 18 mars 2008, n° 07-11.777, *BTL* 2008, p. 315, *DMF* 2008, p. 539.

²⁵⁵ M. Tilche, *BTL* 2008, p. 315; Y. Tassel, *DMF* 2008, p. 539.

²⁵⁶ CA Paris, 5^e ch., 12 mai 2000, n° 1998/15698, Necoship et a. c/ Camat et a., *BTL* 2000, p. 800.

- au chargement d'une remorque-benne et de divers accessoires sur une « semi-remorque porte-engin », étant donné que le chargeur a lui-même contribué à la survenance du dommage effectuant un mauvais saisissage de ses marchandises sur la semi-remorque²⁵⁷.

§2.- Faute causée personnellement

Sous l'empire de la Convention de 1976, il est prévu que seuls le fait ou l'omission personnels de l'armateur peuvent lui interdire de se prévaloir de la limitation de responsabilité. Cette exigence n'existe pas dans la Convention de Bruxelles de 1924 qui mentionne seulement l'acte ou omission du transporteur. Contrairement, la loi française dispose que l'acte ou l'omission personnels du transporteur causent la déchéance de la limitation de sa responsabilité.

Cependant, le transporteur n'est plus une personne physique mais plutôt une personne morale. La faute personnelle d'une personne morale paraît difficile à envisager. Il est nécessaire d'indiquer une personne responsable dans la société. Il va s'agir des dirigeants sociaux ou de toute personne qui effectue une fonction pareille.

Ainsi, en droit des transports maritimes internationaux, fait échec à la limitation de responsabilité la faute inexcusable tant des préposés que du transporteur lui-même. Le Professeur éminent Philippe Delebecque souligne que « À l'expression *"acte ou omission du transporteur ou des ses préposés"*, le législateur maritime substitue *"le fait ou l'omission personnels"* »²⁵⁸.

En effet, la jurisprudence française ne cherche pas systématiquement si la faute inexcusable a été commise par le transporteur lui-même. D'après Pierre Bonassies, « *Jamais, dans leurs décisions, ils ne cherchent à identifier la personne, l'organe (direction générale, service technique) responsable de la faute inexcusable. Le*

²⁵⁷ CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 14 septembre 2011, n° 10/01309, Marfret c/ Allianz Global Corporate et a., opérant un partage de responsabilité.

²⁵⁸ Ph. Delebecque, « La faute inexcusable en droit maritime français », *JPA* 2005, p. 331.

responsable c'est l'entreprise d'armement, envisagée dans sa totalité »²⁵⁹. L'affaire la plus significative qui prouve cette affirmation est ***l'arrêt Moheli***²⁶⁰.

Le voilier Moheli s'était amarré à couple à un autre voilier, le Virus. Après une marée descendante, le Moheli est tombé sur le voilier Virus, provoquant à ce dernier de nombreux dommages. La Cour d'appel de Rennes avait permis à la société Nautiloc, armateur et transporteur du voilier Moheli, de limiter sa responsabilité. La Cour de cassation a censuré cette décision en reprochant aux juges du fond de s'être abstenu de « *rechercher si, en sa qualité de professionnel du nautisme, le capitaine du Moheli devait avoir conscience qu'un dommage résulterait probablement d'un tel comportement* ». Or le capitaine du Moheli n'était pas le gérant de la S.A.R.L Nautiloc, sa faute ne pouvait donc normalement pas faire échec à la limitation de responsabilité. La Cour de cassation n'a pas tenu compte du caractère personnel de la faute inexcusable.

Sur ce point nous paraît intéressante l'opinion de l'auteur grecque Alikí Kiantou-Pampouki, selon laquelle « *l'article 4 § 5 e prévoit que le transporteur perd son droit à limiter sa responsabilité si le dommage résulte de son acte ou omission. Avec la référence à l'acte ou l'omission du transporteur, la disposition signifie un acte ou une omission personnels du transporteur. Cela est prouvé par l'article 4 § b de la Convention de Bruxelles, qui reconnaît le droit à limiter leur responsabilité aux préposés du transporteur* »²⁶¹.

En conclusion, les changements et l'évolution réalisés dans tous les métiers et dans notre vie, en général, doivent être suivis par les mêmes changements et évolution en droit maritime. C'est-à-dire que dans une époque où le transporteur apparaît rarement comme une personne physique mais de plus en plus souvent comme une personne morale l'exigence d'un acte ou omission personnels ne nous semble pas raisonnable.

²⁵⁹ P. Bonassies, « La faute inexcusable de l'armateur en droit français », *Liber Amicorum Roger Roland*, Bruxelles 2003, p. 75 et s.

²⁶⁰ Cass. com., 20 février 2001, *Voilier Moheli*, DMF 2002, p. 144, obs. P.-Y. Nicolas.

²⁶¹ A. Kiantou-Pampouki, *Droit maritime*, Sakkoulas, Athènes-Thessalonique, 6^e éd., tome 2, 2007, p. 660.

§3.- Le dommage causé

Le transporteur maritime doit causer le dommage téméairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

Le dernier élément de la faute inexcusable est la conscience par le responsable « qu'un tel dommage résulterait de sa conduite ». Le texte paraît signifier que le responsable aurait dû avoir conscience que le dommage précis invoqué par la victime se réaliserait probablement ou « à tout le moins avec une probabilité raisonnable »²⁶². Mais, la position de la jurisprudence française est sévère sur ce point. Dans la plupart des décisions françaises, les tribunaux ont substitué à la notion de dommage probable la notion de dommage simplement possible. Cette interprétation paraît très austère pour le transporteur maritime.

La « témérité » (*reckless*) peut être définie comme l'accomplissement d'un acte audacieux commis par le transporteur²⁶³ ou l'obstination du transporteur à agir de manière à causer un dommage²⁶⁴. Il s'agit d'une attitude d'indifférence mentale associée au risque²⁶⁵. Pour qu'il y ait témérité, il faut que la personne, consciente des conséquences nuisibles probables de son comportement, décide de poursuivre son action tout en sachant que la chance qu'un dommage en résultera est supérieure à la chance que cet éventuel dommage ne se réalise pas²⁶⁶.

Mais comment doit-on interpréter cette témérité? Objectivement ou subjectivement? Nous allons l'examiner, ci-dessous, dans la deuxième section de ce chapitre.

²⁶² P. Bonassies et Ch. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Traités, 2^e éd., 2010, p. 301, n° 433.

²⁶³ Cass., 5 novembre 1985, *Bull. I*, n°286; Cass., 18 juin 1996, *Bull. I*, n° 265.

²⁶⁴ Cass., 2 juin 1992, n° 90-18.184; Cass., 14 mars 1995, *Bull. IV*, n° 86 et 87.

²⁶⁵ Cass., 14 mars 1995, *Bull. IV*, n° 86 et 87.

²⁶⁶ S. Miribel, « L'affaire Rosa Delmas : Limitation et faute inexcusable, une nouvelle approche? », *DMF* 2011, p. 866.

Section 2

L'appréciation de la faute inexcusable

Le problème le plus important sur ce point réside dans l'interprétation de la faute inexcusable suivie par la jurisprudence. En droit des transports maritimes nous dirons qu'il n'y a pas beaucoup de décisions concernant la faute inexcusable. Au contraire, en examinant les décisions rendues par la Cour de Cassation en matière de faute inexcusable et de limitation de responsabilité du transporteur maritime nous concluons que la quantité est assez faible²⁶⁷.

Parmi ces décisions, certaines adoptent l'appréciation subjective et d'autres l'appréciation objective²⁶⁸.

§1.- Appréciation subjective

L'affaire la plus significative qui suit l'appréciation *in concreto* de la faute inexcusable est l'arrêt **Rosa Delmas**²⁶⁹.

Dans cet arrêt, un transporteur maritime se voit confier par un commissionnaire de transport l'acheminement d'un hélicoptère depuis le port du Havre jusqu'à Port Gentil au Gabon. Suivant le plan de chargement du navire, le manutentionnaire charge l'hélicoptère à proximité immédiate de *bolsters*²⁷⁰ superposés supportant des fardeaux de candélabres. Le transporteur explique qu'il a fait ce choix afin de limiter les déplacements et donc les risques liés à la manutention lors des nombreuses escales du navire. Au cours de la traversée maritime, le navire rencontre « une forte

²⁶⁷ Navire *Teleghma*, DMF 1997, p. 397, obs. Ph. Delebecque ; navire *Girolata*, DMF 1998, p. 1129, rapp. Rémy et obs. P. Bonassies ; navire *Woermann Bannière*, DMF 2000, p. 466, obs. Ph. Delebecque ; navire *Grace Church Comet*, DMF 2007, p. 40, obs. Y. Tassel ; navire *Ever General*, DMF 1998, p. 810, rapp. Rémy et obs. P. Bonassies ; navire *Atlantic Island*, DMF 1998, p. 826, rapp. Rémy et obs. P. Bonassies ; navire *Ethnos*, DMF 2002, p. 620, rapp. Monteynard et obs. Ph. Delebecque ; navire *Touggourt*, DMF 2006, p. 516, obs. M. Rémond-Gouilloud ; Cass. com. 3 juin 2009, DMF 2010, p. 57, obs. C. Humann ; navire *Rosa Delmas*, DMF 2011, p. 155, obs. St. Miribel.

²⁶⁸ [www.juristfac.blogspot.fr/Appréciation in concreto](http://www.juristfac.blogspot.fr/Appréciation_in_concreto) : on compare le comportement de l'auteur du dommage à celui qu'il aurait eu habituellement. Appréciation *in abstracto* : on compare le comportement de l'agent à celui d'une autre personne raisonnablement prudente, avisé.

²⁶⁹ S. Miribel, « L'affaire Rosa Delmas : Limitation et faute inexcusable, une nouvelle approche? », DMF 2010, p. 863.

²⁷⁰ Bolster : Une plate-forme normalisée qui permet le transport intermodal.

tempête d'une force 7 à 10 » qui n'a cependant rien d'exceptionnel et des dommages sont causés à l'hélicoptère en raison de la « *chute de fardeaux de candélabres se trouvant à côté* » et du « *déplacement d'un bolster qui aurait rompu ses chaînes* ». Le plan de chargement du navire qui plaçait à proximité immédiate de l'hélicoptère des fardeaux de tiges métalliques était la cause déterminante du dommage.

Est-ce que le transporteur maritime a commis une faute inexcusable?

Tout d'abord le Tribunal de commerce du Havre le 4 mai 2007 a jugé qu' « *aucune preuve n'est apportée que le transporteur maritime ait eu l'intention de provoquer un dommage soit témérement soit avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement et, qu'il est d'usage de charger un grand nombre de marchandises de toute nature sur un pont garage* ». En outre, le Tribunal a décidé que les responsabilités du transporteur maritime et du manutentionnaire sont partagées à part égale.

La Cour d'appel de Rouen²⁷¹ revient à ce cas et dans sa décision rendue le 7 mai 2009 elle réforme en partie le jugement du Tribunal en imputant au transporteur maritime une « *faute inexcusable dans l'élaboration du plan de chargement* », et en modifiant le partage de responsabilité, mais aucune faute au commissionnaire.

Suite au pourvoi du transporteur, la Cour de cassation censure pour manque de base légale au regard de l'article 4 § 5 e) 1 de la Convention de Bruxelles de 1924 modifiée, la décision de Rouen. Dans son arrêt du 19 octobre 2010, elle refuse de voir que le transporteur maritime a commis une faute inexcusable avec son comportement.

La question posée est de savoir si cette affaire indique une nouvelle approche en matière de limitation de responsabilité du transporteur maritime et de faute inexcusable.

²⁷¹ CA Rouen, 7 mai 2009, *DMF* 2010, p. 139, obs. Y. Tassel.

Stéphane Miribel, dans son article sur l'affaire Rosa Delmas, tente de répondre à cette question en s'interrogeant sur la portée qu'il convient de donner à cet arrêt de la Cour suprême du 19 octobre 2010.

Dans cette affaire, le transporteur maritime savait que la météo allait être mauvaise. Néanmoins, il a décidé de placer sur son plan de chargement un hélicoptère à proximité d'un chargement de tiges métalliques. Est-ce qu'il était conscient qu'avec ce déplacement il prenait un risque probable qu'un dommage se produise ?

Pour en donner une réponse positive, il convient de révéler que, compte tenu des circonstances de l'espèce, une faute inexcusable est causée par le transporteur maritime et pour cela, de démontrer qu'il a pris sa décision « *témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement* » et non, « *possiblement* »²⁷².

Pour conclure, dans cet arrêt, la Cour de Cassation penche en faveur d'une appréciation *in concreto* en demandant aux juges du fond d'être rigoureux dans leur méthode et plus précis dans leurs investigations pour faire une qualification d'une faute inexcusable et en refusant qu'une interprétation *in abstracto* est conforme à l'esprit de la Convention de Bruxelles et à la définition de la faute inexcusable donnée par elle. Par ailleurs, la Cour révèle qu'en droit maritime la limitation de responsabilité est la règle et la faute inexcusable l'exception.

En regardant la jurisprudence française par rapport à la faute inexcusable du transporteur maritime et la limitation de sa responsabilité, nous observons que la plupart des décisions ont adopté une interprétation subjective de cette faute. Cette interprétation est en faveur du transporteur contrairement à l'appréciation objective de sa faute. Sauf l'affaire Rosa Delmas, nous citerons encore deux arrêts importants où la Cour a aussi interprété subjectivement la faute du transporteur.

Dans l'arrêt ***Giolata***, la Cour de Cassation a confirmé l'existence d'une faute inexcusable du transporteur maritime pour avoir laissé embarquer un camion sur un navire roulier sur une rampe mal éclairée, de nuit et par temps de pluie. Il était jugé

²⁷² S. Miribel, « L'affaire Rosa Delmas : Limitation et faute inexcusable, une nouvelle approche? », *DMF* 2011, p. 866.

que²⁷³: « Ayant constaté que le transporteur avait observé une attitude purement passive, alors que, sous une pluie fine, de nuit et sans autre éclairage que celui du phare du navire, le conducteur d'un camion avait tenté d'accéder à la cale du navire en marche arrière, en empruntant de surcroît la rampe de chargement latéralement, la Cour de Paris avait conclu à l'existence d'une faute inexcusable ».

La Cour de Cassation rejette le pourvoi formé contre la décision d'appel, en observant que la Cour d'appel avait « pu déduire des circonstances relevées par elle la conclusion par elle affirmée. Aussi, l'interprétation très ouverte donnée par la Cour d'appel de Paris de la notion de faute inexcusable a été jugée "acceptable" ».

Dans l'affaire **Ethnos**, contrairement, la Cour a refusé la reconnaissance d'une faute inexcusable du transporteur maritime en adoptant la conception subjective aussi pour interpréter sa faute²⁷⁴. Selon la décision :« Attendu que pour retenir une faute inexcusable du transporteur maritime, l'arrêt retient que ce dernier a fait charger la caisse en pontée, au départ d'une navigation longue à la rencontre de possibles tempêtes, sans obtenir l'autorisation du chargeur, ni même aviser ce dernier, sans mentionner sur le connaissement le mode de transport et tandis que la caisse portait très visiblement les marques distinctives d'un matériel sensible à l'eau » ; « Attendu qu'en se prononçant par de tels motifs, insuffisants à établir que le transporteur avait agi témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement, la Cour d'appel n'a pas donné de base légale à sa décision».

La conclusion intéressante de ce dernier arrêt est que la Cour de cassation n'a pas reconnu une faute inexcusable dans le comportement du transporteur bien qu'il ait chargé la caisse en pontée sans l'accord du chargeur qui est exigé par les textes. Nous dirons qu'une nouvelle position est adoptée par la Cour s'agissant du chargement en pontée et la non reconnaissance d'une faute du transporteur qui l'a réalisé sans avoir l'autorisation du chargeur.

²⁷³ Cass.com. 27 octobre 1998, navire *Girolata*, DMF 1998, rapport J.-P. Rémy et obs. P. Bonassies, p. 1129 ; DMF 1999, Hors-série n° 3, p. 70, n° 93, obs. P. Bonassies.

²⁷⁴ Cass. com. 14 mai 2002, navire *Ethnos*, DMF 2002, p. 620, obs. Ph. Delebecque.

§2.- Appréciation objective

Les juges français interprètent la faute inexcusable de l'armateur objectivement. Au contraire, s'agissant de la faute inexcusable en droit des transports maritimes, l'interprétation est en général subjective, comme nous l'avons exposé ci-dessus. Mais en étudiant les cas examinés par les tribunaux ces dernières années nous trouvons deux décisions qui ont adopté l'appréciation *in abstracto* pour la faute inexcusable du transporteur maritime.

Dans l'arrêt **Touggourt**²⁷⁵ la Cour de Cassation a refusé de voir dans la disparition de la marchandise en raison probablement d'une livraison à un autre destinataire et donc dans l'inorganisation du transporteur une faute inexcusable en interprétant sa faute *in abstracto* : « *Seul un acte ou une omission du transporteur qui a eu lieu, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement, interdit au transporteur maritime de bénéficier de la limitation de responsabilité prévue à l'article 4-5 de la convention de Bruxelles du 25 août 1924. Après avoir relevé que le fait qu'un conteneur positionné dans la cale d'un navire au port de départ, et dont le transporteur avait la garde durant tout le voyage, n'avait pas été retrouvé au port d'arrivée, démontrait une inorganisation de sa part et que cette disparition, bien que constituant l'inexécution de son obligation contractuelle, pouvait s'expliquer par une livraison à un autre que le destinataire, l'arrêt retient exactement que ce comportement, dès lors qu'il n'est pas établi qu'il ait procédé d'un acte ou d'une omission qui a eu lieu témérairement, n'empêche pas le transporteur maritime de bénéficier de la limitation de responsabilité. Ainsi la cour d'appel a légalement justifié sa décision* ».

Nous remarquons ici que la Cour, bien que le transporteur n'ait exécuté son obligation de livraison, ne reconnaît pas qu'il a commis une faute inexcusable. Philippe Delebecque relève²⁷⁶ : « *Nous observerons ici que la Cour de Cassation semble, depuis quelque temps, vouloir reprendre la main. On l'a noté en matière*

²⁷⁵ Cass. com., 7 février 2006, navire *Touggourt*, n° 03-20.963, *Bull. civ. IV.*, n° 34 ; *RTD com.* 2006, p. 521, obs. Ph. Delebecque ; *JCP E* 2006, p. 2280, obs. C. Legros ; *DMF* 2006, p. 516, obs. M. Remoud-Guilloud ; *DMF* 2007, Hors-série n° 11, obs. P. Bonassies.

²⁷⁶ *RTD com.* 2006, p. 521, obs. Ph. Delebecque.

aérienne. On le note encore en matière maritime où, bien que soulignant l'inexécution de l'obligation de livraison du transporteur et son manque d'organisation, la Haute Juridiction refuse de conclure à l'existence d'une faute inexcusable ».

Bien au contraire, dans l'affaire **Woermann Banniere**²⁷⁷, la Cour de Cassation a accepté que le transporteur maritime a causé une faute inexcusable, en adoptant l'appréciation *in abstracto* aussi. Plus spécifiquement, elle a jugé que : « l'arrêt retient qu'aucune trace de la caisse litigieuse chargée en cale et de son contenu n'ayant été retrouvée à bord. Il existe des présomptions précises et concordantes qu'elle ait été débarquée dans un autre port que celui de Douala et remise à un tiers non ayant droit. L'absence de tout document sur les mouvements de marchandises permettant de connaître plus précisément le sort de cette caisse constitue une carence du transporteur maritime. De ces seules constatations et appréciations, la cour d'appel, sans être tenue d'effectuer la recherche dont fait état la dernière branche du moyen et qui ne lui était pas demandée, a pu déduire que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur qui a eu lieu témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement ; que le moyen ne peut être accueilli en aucune de ses branches ».

Cet arrêt a été critiqué par la doctrine. Philippe Delebecque a écrit dans son commentaire²⁷⁸ : « En qualifiant de faute inexcusable²⁷⁹ — faisant échec à la limitation de responsabilité — une « carence » du transporteur, la Cour de cassation n'aborde pas dans des conditions très rigoureuses le nouveau millénaire. On croyait en effet acquis que la preuve de la faute inexcusable devait être rapportée par celui

²⁷⁷ Cass. com., navire *Woermann Banniere*, 4 janvier 2000, DMF 2000, n° 604.

²⁷⁸ Ph. Delebecque, « La carence du transporteur : une faute inexcusable? », DMF 2000, n° 604.

²⁷⁹ Ibid. : On pouvait penser qu'il y avait une différence de nature entre la faute inexcusable et la faute lourde et que les concepts n'étaient pas identiques. La faute inexcusable se situe, dans l'échelle des fautes établie en fonction de leur gravité, juste au deuxième échelon, c'est-à-dire en dessous de la faute dolosive. La faute inexcusable, faut-il le rappeler, est une action ou une omission volontaire, d'une gravité exceptionnelle commise avec la conscience du danger qui peut en résulter et qui ne s'accompagne d'aucune cause de justification. La faute inexcusable suppose un comportement téméraire. Elle se distingue ainsi de la faute lourde que l'on définit, en droit des transports, comme "une négligence d'une extrême gravité confinant au dol et dénotant l'inaptitude du débiteur à l'accomplissement de la mission contractuelle qu'il a acceptée"(Cass. com. 11 juillet 1995, Bull. civ. IV, n° 215).

qui l'invoque. Faut-il désormais, après avoir lu la décision de la chambre commerciale du 4 janvier 2000, se contenter de présomptions, fussent-elles précises et concordantes ? Il est difficile de l'admettre, sauf à vouloir abandonner au juge un pouvoir considérable. Lorsqu'une limitation de réparation est en cause, comme en l'occurrence, il appartient logiquement à celui qui entend la combattre d'établir que la protection accordée par la loi ou par la convention au transporteur n'a plus de raison d'être²⁸⁰».

Et il continue expliquant pourquoi la Cour ne devait pas retenir la faute inexcusable du transporteur dans ce cas²⁸¹ : *« En l'espèce, on ne saurait critiquer l'appréciation faite par les juges du comportement du transporteur en cause : sa négligence n'était pas discutable. Sans doute aussi son entreprise était-elle singulièrement désorganisée, voire inorganisée, compte tenu de son incapacité à retracer les mouvements de la marchandise perdue. Enfin, le fait, même non dûment établi, de remettre la marchandise à un tiers non ayant-droit, traduit, à n'en pas douter, l'inexécution d'une obligation essentielle ou fondamentale du transporteur. Mais l'ensemble de ces éléments et circonstances permettait-il pour autant de conclure à l'existence d'une faute inexcusable ? Il n'y avait pas dans le présent cas de figure un danger précis que le transporteur avait voulu délibérément affronter, ni même un risque spécifique qu'un bon professionnel prudent et avisé n'aurait jamais bravé. La qualification de faute inexcusable n'était donc pas appropriée ».*

Dans ces arrêts le problème était le même. Le transporteur n'a pas exécuté conformément son obligation de livraison de la marchandise. Mais nous voyons que la conclusion de la Cour est bien différente. Dans la première affaire, elle a refusé que ce comportement du transporteur constitue une faute inexcusable. En revanche, dans la deuxième affaire, le même comportement est retenu, nous pourrions dire assez strictement, comme une faute inexcusable du transporteur.

²⁸⁰ Cass. com., 9 mai 1995, *Bull. civ. IV*, n° 140.

²⁸¹ Ph. Delebecque, « La carence du transporteur : une faute inexcusable? », *DMF* 2000, n° 604.

Chapitre 2 : La faute inexcusable comme cause de déchéance de la limitation de réparation du transporteur maritime

Le transporteur maritime de marchandises perd son droit à limiter sa responsabilité s'il a failli à ses obligations sans pouvoir se libérer au moyen d'un cas excepté ou s'il a commis une faute inexcusable. La perte par déchéance s'entend de la perte inopinée de la limitation de responsabilité du transporteur²⁸². Elle n'est pas voulue dès la conclusion du contrat de transport maritime. La perte par déchéance est une sanction²⁸³. La déchéance sanctionne généralement le comportement fautif et téméraire du transporteur.

Dans ce chapitre nous allons expliquer, tout d'abord, que la faute inexcusable du transporteur conduit à la déchéance de limitation de sa responsabilité (**Section 1**). Mais, si sa faute inexcusable n'est pas prouvée, son droit à limitation demeure. Ainsi, nous exposerons la procédure exigée pour réaliser cette limitation (**Section 2**).

²⁸² I. Fetze Kamdem, « La responsabilité du transporteur maritime au niveau international : un échec d'uniformisation juridique », *Rev. Les Cahiers de Droit*, vol. 41, n° 4, décembre 2000, p. 685-743.

²⁸³ www.erudit.org

Section 1

La conséquence de la faute inexcusable

En vertu de la Convention de Bruxelles, il n'était pas prévu que la faute du transporteur avait comme conséquence la déchéance du bénéfice de la limitation. La jurisprudence avait toutefois uniformément admis la déchéance de ce « privilège » au cas où le transporteur avait commis le fait dommageable avec dol²⁸⁴. Ainsi, l'objectif des premiers textes était de poser une limite « incassable » ou « *unbreakable* » de responsabilité, c'est-à-dire pratiquement impossible à combattre, à écarter²⁸⁵.

Par voie de conséquence, il a été proposé que si le transporteur ou ses préposés, qui peuvent limiter leur responsabilité, commettent une faute intentionnellement ou une faute lourde, ils devaient perdre leur droit à limitation²⁸⁶. Mais cette proposition n'a pas été acceptée parce que aux travaux participaient plusieurs associations internationales qui étaient d'avis que les juges aient qualifié de faute lourde beaucoup de cas qui ne le méritaient pas, bouleversant ainsi l'équilibre qui avait été si difficilement trouvé au sein de la Convention²⁸⁷. Enfin, les différentes parties de la Conférence sont arrivées à un compromis, à savoir la faute inexcusable.

Comme nous l'avons exposé ci-dessus, la Convention de 1924 ainsi que la loi française (loi du 18 juin 1966 modifiée par le Code des Transports de 2010) disposent que « *le transporteur ne peut invoquer le bénéfice de la limitation de sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission - personnels- (...) commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement* ».

²⁸⁴ M. Rimaboschi, *L'unification du droit maritime*, Presses Universitaires d'Aix-Marseille, 2006, n° 104.

²⁸⁵ A. Vialard, « L'évolution de la notion de faute inexcusable et la limitation », *DMF* 2002, p. 628.

²⁸⁶ Comité sur les clauses des connaissements. Conférence de Stockholm du CMI, 11 juin 1963, procès verbal p. 181 - 200, *Travaux préparatoires of the Hague Rules*, p. 518.

²⁸⁷ M. le Doyen P. Chauveau, Intervention au Comité sur les clauses des connaissements. Conférence du CMI de Stockholm, 11 juin 1963, procès verbal p. 163 et 164, *The travaux préparatoires of the Hague Rules*, précit., p. 621. : « Je vous avoue que quand j'ai vu la Cour de Cassation dire que même en cas de faute lourde, on pourrait invoquer la limitation, j'en ai été extrêmement satisfait, parce que la faute lourde est quelque chose qui est bien difficile à déterminer. Nous n'avons pas de balance pour la peser et il suffit qu'un juge mette le qualificatif de "lourde" à côté de la faute, pour qu'immédiatement la limitation soit supprimée ».

Nous pouvons mentionner un exemple indicatif de la jurisprudence sur ce point. Dans l'arrêt **Teleghma**²⁸⁸, la Cour de Cassation a jugé que le transporteur maritime a commis une faute inexcusable effectuant l'arrimage en pontée malgré les mauvaises conditions météorologiques. Plus précisément la Cour a décidé : « *Mais attendu, d'une part, que si, par application de l'article 30 de la loi du 18 juin 1966, toutes clauses relatives à la responsabilité sont autorisées dans les transports de marchandises chargées sur le pont conformément à l'article 22 de la même loi, le transporteur maritime ne peut invoquer le bénéfice d'une pareille clause s'il est prouvé que le dommage provient de son fait ou de son omission personnels avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou **témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement** ; que la cour d'appel, en retenant la circonstance de l'exécution du contrat de transport maritime entrepris par la CNAN dans des conditions qui "engendraient nécessairement le dommage", dès lors "témérement et avec conscience qu'un préjudice en résulterait", a pu estimer que le comportement du transporteur maritime ainsi qualifié ne lui permettait pas d'invoquer le bénéfice de la clause litigieuse ; Attendu, d'autre part, que l'arrêt constate, à partir des conclusions du rapport de l'expertise judiciaire, que la tempête essuyée par le navire était prévue, puisque les services météorologiques faisaient état de risques de vents de force 11 (48 à 58 nœuds) sur la Provence et donc de risques pouvant être localement supérieurs en mer, que le matériel de « saisissage », même correctement utilisé, n'excluait la possibilité d'un désarrimage que pour des vents de force 8 et 9, « et encore », à condition de faire des choix parfaitement judicieux de route et de vitesse en fonction des circonstances ; qu'ainsi, ayant en outre retenu que le transporteur maritime ne pouvait ignorer les conditions dans lesquelles il avait décidé d'exécuter le contrat, la cour d'appel a suffisamment caractérisé, au regard des critères légaux, **la faute ne permettant audit transporteur d'invoquer ni la clause contractuelle exonératoire, ni la limitation de*** »

²⁸⁸ Cass. com., 7 janvier 1997, navire *Teleghma*, Bull. IV, n° 10.

responsabilité prévue par l'article 28 de la loi du 18 juin 1966²⁸⁹ ; D'où il suit que ni l'un ni l'autre des moyens n'est fondé ».

Nous concluons que, selon les textes ainsi que la jurisprudence, la seule faute inexcusable du transporteur maritime est suffisante pour conduire à la perte de la limitation de sa responsabilité. Nous dirons que cette solution choisie est assez stricte pour le transporteur. Le principe est la limitation de sa responsabilité et l'exception la déchéance²⁹⁰. Mais si les juges décident par la seule existence de sa faute inexcusable, sans examiner autres facteurs, qu'il mérite d'être privé de son droit à limitation, nous pourrions admettre que le bénéfice de limitation de responsabilité n'est plus « *unbreakable* ». Comme Isabelle Corbier le relève « *la limitation de responsabilité ne se présente plus comme un droit incassable. Au contraire, elle est devenu cassable* »²⁹¹.

Cependant, si la faute inexcusable du transporteur maritime n'est pas prouvée, il ne perd pas son droit à limiter sa responsabilité. Dans la deuxième section de ce chapitre nous expliquerons comment cette limitation se réalise et quels sont les plafonds de celle-ci.

Section 2

La réparation du dommage²⁹²

La Convention de Bruxelles de 1924 ne comprend pas des dispositions quant à la question de savoir qui porte la charge de preuve de la faute inexcusable. Elle affirme simplement que le transporteur ne sera pas autorisé à se prévaloir de la limitation de responsabilité dans le cas d'une telle faute. Cependant, le décret d'application de la loi maritime française rappelle le principe, qui existe sous le régime du droit des

²⁸⁹ C'est nous qui soulignons.

²⁹⁰ A. Vialard, « L'évolution de la notion de faute inexcusable et la limitation », *DMF* 2002, p. 628 : « *le droit commun c'est la limitation et non la responsabilité pleine et entière* ».

²⁹¹ I. Corbier, « La faute inexcusable de l'armateur ou du droit de l'armateur à limiter sa responsabilité », *DMF* 2002, p. 403.

²⁹² C'est n'est pas la responsabilité du transporteur qui est limitée, mais la réparation du dommage. Néanmoins, la formule « *limitation de responsabilité* » bien qu'inexacte, est fixée par l'usage.

obligations et de la procédure civile (Code civil, article 1315 ; Code de Procédure Civile, article 9), à savoir « *le demandeur doit établir la réalité et l'importance des dommages dont il demande réparation* » (Décret du 31 décembre 1966, article 56). Par conséquent, si la faute inexcusable du transporteur maritime n'est pas prouvée, son droit à limitation de responsabilité demeure.

En vertu du droit commun, l'auteur d'un dommage en assure la réparation intégrale²⁹³. Le principe n'est pas retenu en droit des transports maritimes de marchandises. En effet, des limitations de responsabilité viennent plafonner la réparation due par le transporteur à l'intérêt marchandise lésé, sauf dans le cas de faute intentionnelle ou inexcusable²⁹⁴.

Nous rappelons que la différence entre la limitation de responsabilité de l'armateur et du transporteur maritime est que la première joue par navire et par événement, tandis que la limitation du transporteur joue par contrat ou par élément transporté. La limitation de responsabilité du transporteur ne constitue pas un forfait mais un plafond²⁹⁵. Ainsi, dans le cas où le dommage survenu est inférieur au montant de la limitation, l'ayant droit percevra une réparation intégrale, mais pas plus que le montant du dommage. Si, par contre, le dommage est supérieur, l'ayant droit sera indemnisé par le transporteur à hauteur du plafond prévu.

Les niveaux d'indemnité varient suivant le régime applicable au transport et sont pour la plupart exprimés en DTS.

La Convention de Bruxelles de 1924 dans son article 4 § 5 dispose que l'indemnisation due par le transporteur en cas des pertes ou dommages de la marchandise ne peut pas dépasser 100 livres sterling-or ou l'équivalent de cette somme en une autre monnaie. Par un accord entre le transporteur et le chargeur,

²⁹³ <http://www.revue-banque.fr>.

²⁹⁴ Cass. com., 27 octobre 1998, n° 96-16.387, *Bull. civ. IV*, n° 268, *DMF* 1998, p. 1129, rapp. J.-P. Réméry, note P. Bonassies : embarquement d'un camion sur un navire roulier qui s'était achevé par la chute du véhicule dans les eaux du port.

²⁹⁵ P. Bonassies et Ch. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Traités, 2^e éd., 2010, p. 759, n° 1104.

une somme différente peut être déterminée, pourvu que la somme maximum conventionnelle ne soit pas inférieure au chiffre fixé dans cet article.

§1.- Unité de compte : le DTS

Le calcul du plafond d'indemnisation pour les réparations de dommages causés au cours des transports internationaux se fait à partir d'une unité de compte, laquelle est ensuite convertie en monnaie de paiement nationale²⁹⁶. Selon l'article 4 § 5 d de la Convention de Bruxelles, modifiée par les Protocoles de 1968 et 1979, la conversion du DTS en monnaie nationale doit s'opérer à une date déterminée par la loi de la juridiction saisie. Dans la loi française aucune disposition n'existe sur la question. Plusieurs Cours ont donc décidé que la conversion doit être réalisée le jour du paiement²⁹⁷ et d'autres le jour de la décision²⁹⁸. Des solutions similaires devraient être adoptées s'agissant de la conversion en euros.

Cette unité de compte, pour les transports nationaux ainsi que pour les transports internationaux, est le droit de tirage spécial, DTS. Le DTS a été créé par le FMI en 1969. Le DTS n'est pas une monnaie et il ne constitue pas non plus une créance sur le FMI. Il représente en revanche une créance virtuelle sur les monnaies librement utilisables des pays membres du FMI. Les détenteurs de DTS peuvent se procurer ces monnaies en échange de DTS de deux façons : premièrement, sur la base d'accords d'échange librement consentis entre pays membres et, deuxièmement, lorsque le FMI désigne les pays membres dont la position extérieure est forte pour acquérir des DTS de pays membres dont la position extérieure est faible²⁹⁹. Outre son rôle d'avoir de réserve complémentaire, le DTS sert d'unité de compte du FMI et de plusieurs autres organisations internationales. Le DTS varie quotidiennement (au 19 août 2015, 1 DTS = 1,26640 €). La Convention de Bruxelles ainsi que la loi française prévoient que le montant de base de la limitation du

²⁹⁶ Plafonds d'indemnité résultant du contrat de transport, *Rev. Lamy Transport* 2015, tome 2, n° 826.

²⁹⁷ CA Paris, 26 janvier 1987, *DMF* 1988, p. 657.

²⁹⁸ CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 6 juillet 1987, n° 85/2733, *Farell Lines c/ Commercial Union*.

²⁹⁹ <https://www.imf.org>

transporteur maritime est aujourd'hui de 666,67 DTS par colis ou unité ou de 2 DTS par kilo, la limite la plus élevée étant applicable (article 5 § 4 a). Dans le cas où la Convention originelle de Bruxelles avant sa modification par les Protocoles de 1968 et 1979 s'applique, le montant de limitation est 100 livres sterling par colis ou unité. Pour la France ce montant correspond à 697,68 euros³⁰⁰. Sous le régime des Règles de Hambourg les montants de la limitation sont revalorisés très médiocrement, soit 835 DTS par colis ou unité et 2,5 DTS par kilo (article 6). Enfin, dans les Règles de Rotterdam, qui ne sont pas encore en vigueur, la limitation est 875 DTS par colis ou unité et 3 DTS par kilo (article 59).

§2.- Mode de calcul

Le montant de la limitation se calcule aujourd'hui selon deux modalités, soit par colis ou unité, soit par kilogramme, la formule la plus favorable au demandeur étant retenue (article 4 § 5 de la Convention de Bruxelles de 1924, modifiée par le Protocole du 23 février 1968 ; article L. 5422-13 du Code des Transports ; article 6 § 1a des Règles de Hambourg)³⁰¹.

Néanmoins, quand l'utilisation d'une des méthodes de calcul n'est pas possible, il convient de retenir l'autre³⁰².

Enfin, si le poids réel de marchandises est supérieur au poids déclaré, le plafond d'indemnisation s'applique sur le poids déclaré³⁰³.

A. Kilo

En ce qui concerne le calcul au kilo, est retenu pour les charges lourdes, comme par exemple une locomotive, aussi bien que pour les chargements réalisés en vrac. L'élément de base en l'occurrence est le kilo brut. Le poids brut est le poids de la marchandise et de son emballage ou de l'engin sur ou dans lequel elle est placée.

³⁰⁰ J. Bonnaud, « La limitation d'indemnisation du transporteur maritime », *Annales IMTM*, 1986, p. 181.

³⁰¹ T. com. Nanterre, 2^e ch., 10 février 2006, n° 2004F00159, Sagen c/ SDV et a., *BTL* 2006, p. 199.

³⁰² Cass. com., 29 mai 2001, n° 99-11.278, approuvant CA Paris, 5^e ch., 28 octobre 1998, *Via assurances c/ Matrana*, *Rev. Scapel* 2000, p. 25, qui avait appliqué la limitation par colis, le poids de marchandise endommagée ne pouvant être déterminé.

³⁰³ CA Aix-en-Provence, 2^e ch., navire *Monte Stello*, 5 décembre 1984, n° 82/4998 ; *DMF* 1987, p. 137, obs. P. Bonassies.

D'ailleurs, le Protocole de 1968 ignore les marchandises qui sont endommagées partiellement. Ainsi, dans l'alinéa 4 de l'article 57 du Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966, ajouté par le décret du 12 novembre 1987, il est prévu que *« lorsque les pertes ou dommages ne portent que sur une partie d'un colis ou d'une unité, la limite par kilogramme (...) ne s'applique qu'au poids de la partie endommagée ou perdue de ce colis ou de cette unité, à moins que la perte ou le dommage n'affecte la valeur du colis ou de l'unité dans son ensemble ou ne le rende inutilisable en l'état »*.

Néanmoins, il a été contesté si cet article peut avoir application à un transport soumis à la Convention de Bruxelles de 1924³⁰⁴. De plus, dans un arrêt de 1989, concernant un véhicule de 10 tonnes gravement endommagé, les juges ont appliqué la limitation au poids total, les parties endommagées faisant corps avec les parties intactes, la chose affectant ainsi le "colis" dans son ensemble³⁰⁵.

B. Colis ou unité

Dans le cadre de la Convention de Bruxelles originelle les modes de calcul, s'agissant de la limitation de responsabilité, étaient le colis et l'unité. La notion d'unité a perdu une grande partie de son intérêt depuis que la Convention modifiée par le Protocole de 1968 et la loi française comportent *simultanément* une limitation par colis et une limitation par kilo, à l'avantage du demandeur³⁰⁶.

La limitation par colis s'applique si la marchandise prise en charge est constituée de un ou de plusieurs éléments spécifiques et individualisés. Mais, quand la cargaison comporte un ensemble d'éléments insuffisamment individualisés, ou si elle est en vrac, la limitation sera calculée par unité³⁰⁷. La Cour d'appel de Paris, dans un arrêt rendu en 1966, a révélé que *« le terme "colis" dans le langage des professionnels du transport maritime désigne non pas seulement une petite charge,*

³⁰⁴ P. Bonassies et Ch. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Traités, 2^e éd., 2010, p. 762, n° 1108.

³⁰⁵ CA Aix-en-Provence, 2^e ch. civ., 5 octobre 1989, *DMF* 1991, p. 41.

³⁰⁶ Limitation par colis, *Rev. Lamy Transport*, tome 2, 2015, n° 838.

³⁰⁷ CA Paris, 25 octobre 1989, *Allianz c/ Someport*.

mais toute charge individualisée, telle qu'elle est remise au transporteur maritime et ainsi acceptée par celui-ci, quel que soit son poids ou son volume »³⁰⁸.

Par la même Cour il a été décidé que *«le terme "colis" doit être appliqué à toute unité de marchandise transportée, sans limitation de poids ou de volume»³⁰⁹.*

C. Conteneurs/ Palettes

À cause de la conteneurisation croissante le système de calcul du montant de la limitation du transporteur maritime aurait dû changer. Le problème résidait dans la détermination du colis de référence lorsque les colis de marchandises étaient groupés dans un grand colis, conteneur ou autre engin similaire. C'est-à-dire chaque colis inclus ou le conteneur lui-même ?

Le Protocole de 1968 a réglé ce problème en ajoutant à l'article 4 § 5, de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924, un alinéa ainsi conçu : *« Lorsqu'un cadre, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énuméré au connaissement comme étant inclus dans cet engin sera considéré comme un colis ou unité ... ».*

La même règle a été prévue par la loi française, dans l'article 1^{er} du décret n° 67-268 du 23 mars 1967, modifié en 1987.

Dans le cas où le contenu n'est pas **individualisé**³¹⁰ sur le connaissement, le conteneur constitue un seul colis³¹¹. Au contraire, quand la nature, le nombre et le poids des colis chargés dans des conteneurs sont énumérés sur le connaissement, le transporteur peut invoquer la limitation légale de sa responsabilité pour chacun de ces colis et non par conteneur³¹².

Par ailleurs, la Cour d'appel de Versailles a pris en compte l'indication du nombre de colis - conditionnés dans trois palettes - figurant sur un premier connaissement,

³⁰⁸ CA Paris, 24 octobre 1966, *BTL* 1967, p. 47 : une pièce pesant 9,5 tonnes et une voiture automobile doivent être considérées comme des « colis ».

³⁰⁹ CA Paris, 20 janvier 1972, *BTL* 1972, p. 42 ; T. com. Paris, 14 mars 1973, *BTL* 1974, p. 274.

³¹⁰ C'est nous qui soulignons.

³¹¹ CA Rouen, 16 mars 1973, *BTL* 1973, p. 258.

³¹² Cass. com., 29 janvier 1980, n° 77-14.923, *BTL* 1980, p. 152 ; CA Paris, 5^e ch, 3 mars 2004, n° 2002/11784, *CMA-CGM c/ Royal & Sun Alliance et a.*, *BTL* 2004, p. 251 et *DMF* 2005, p. 555.

mais non reportée sur les documents de transport ultérieurement émis, et le fait que le contenu des palettes était « *individualisable et décidant* », en conséquence, que la limitation de 666,67 DTS s'appliquait sur 20 colis qui étaient perdus³¹³.

En conclusion, par cette disposition du Protocole de 1968, qui est d'ordre public strict, nous observons que la rédaction du connaissement présente une importance particulière. C'est pourquoi le montant de la limitation qui s'applique peut varier dans des proportions importantes, selon que les colis inclus sont énumérés ou non au connaissement³¹⁴. Ainsi, une responsabilité lourde du transitaire³¹⁵ peut être tenue puisque c'est lui qui la plupart du temps est chargé de rédiger le titre de transport.

§3.- Les personnes protégées par la limitation

La Convention de Bruxelles et la loi française de 1966 prévoyaient que la seule personne qui pouvait bénéficier de la limitation de responsabilité était le transporteur maritime. Ainsi, les tribunaux considéraient que la limitation ne pouvait pas être appliquée au capitaine ou à l'entrepreneur de manutention. Afin de donner une solution à ce problème le Protocole de 1968 a rajouté l'article 4 bis, dans la Convention de Bruxelles, qui dispose que si une action pour pertes ou dommages à des marchandises « *est intentée contre un préposé du transporteur, ce préposé pourra se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer* », sous la condition qu'il n'a pas commis une faute intentionnelle ou inexcusable. Cependant, le montant des réparations mises à charge du transporteur et de ses préposés ne peut pas dépasser la limite prévue par la Convention, soit un seul montant de limitation. Des dispositions équivalentes sont

³¹³ CA Versailles, 12^e ch., 31 mai 2001, Kertainer c/ Navigation et Transports et a.

³¹⁴ P. Bonassies et Ch. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Traités, 2^e éd., 2010, p. 763, n° 1109, où Christian Scapel démontre que « *la limitation au colis est considérablement plus avantageuse que la limitation au kilo pour tous les colis de faible poids (jusqu'à 333 kilos). Or, les colis peuvent se compter par centaines dans un conteneur de 40 pieds* ».

³¹⁵ Le transitaire est un mandataire qui a mission de conclure, pour le compte du chargeur, contrats de transport et contrats complémentaires. En général il prend toutes les mesures dans l'intérêt de la marchandise.

introduises dans l'article 28 de la loi française de 1966, qui apparaissent aussi dans l'article 7 § 3 des Règles de Hambourg.

La question posée ici est de savoir qui est compris dans le terme « préposés » dans les textes? D'après les textes, cela ne concerne que les préposés du transporteur en premier rang, à savoir le capitaine³¹⁶. Par voie de conséquence, les entrepreneurs indépendants qui coopèrent au transport, les entrepreneurs de manutention et les consignataires ne sont pas conclus. Ils ne sont pas donc protégés. Le législateur français, toutefois, les protègent en leur appliquant la même limitation que celle accordée au transporteur. En vertu du droit international, la clause dite **Himalaya clause**, qui tire son nom d'une affaire anglaise concernant le navire Himalaya³¹⁷, est insérée dans les connaissements. Dans cet arrêt, le capitaine d'un navire de passagers avait fait l'objet de l'action d'une passagère, blessée lors d'un débarquement en rade. Les juges lui ont refusé le bénéfice des exclusions et limitation portées sur le billet de passage. Mais, la conséquence de cette affaire est que les clauses des contrats de transport - que ce soit pour les passagers ou de la cargaison - incluent au bénéfice des préposés du transporteur, les agents et sous-traitants, manutentionnaires, les exceptions ou limitations de responsabilité qui pourraient être avancées par le transporteur.

³¹⁶ P. Bonassies et Ch. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Traités, 2^e éd., 2010, p. 764, n° 1111.

³¹⁷ Chambre des Lords, 29 octobre 1954, navire *Himalaya*, *Lloyd's Law Reports* 1954, p. 267 : « Mme Adler était un passager sur "Himalaya", paquebot de la compagnie P & O et qui fût grièvement blessé lorsque la passerelle de débarquement sur laquelle elle avait pris place s'effondra, la projetant sur le quai. Le billet de passage contenait une clause d'exemption de non responsabilité au profit du transporteur P & O. Mme Adler poursuivit donc le capitaine du navire, Dickson, et le maître d'équipage afin d'être indemnisée de son préjudice. La Cour d'appel jugea le capitaine Dickson responsable et accorda des dommages à Mme Adler. La Cour décida cependant qu'il était possible pour P & O pour d'incorporer dans les conditions de vente de ses tickets de passage une clause lui permettant d'étendre à ses employés le bénéfice de sa clause de non responsabilité. Cependant, ne l'ayant pas fait dans le cas du ticket de passage de Mme Adler, P & O et le capitaine Dickson ne pouvaient s'en prévaloir ».

CONCLUSION

L'institution de limitation de responsabilité est « *la pierre angulaire* »³¹⁸ du régime de responsabilité du transporteur maritime de marchandises. Ladite institution est devenue, grâce à son développement historique, une caractéristique commune des régimes des transports maritimes.

Certes, les Conventions internationales des transports maritimes ainsi que la loi française, qui adoptent un système de limitation de responsabilité, prévoient également les causes qui conduisent à la perte du droit à limitation. La cause principale de cette perte, examinée dans notre étude, est la faute inexcusable commise par le transporteur maritime. Cette faute est apparue premièrement, comme nous l'avons exposé, dans le droit des accidents du travail.

Sous le régime des transports maritimes, la faute inexcusable est définie comme la faute commise témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement à cause du comportement du transporteur maritime. Sur ce point nous avons montré que la jurisprudence se présente sévère à l'égard du transporteur en acceptant qu'un dommage possible serait adéquat pour caractériser une faute inexcusable si les autres conditions sont réalisées³¹⁹.

En outre, nous dirons qu'un point intéressant de notre recherche consiste dans les approches différentes de la faute inexcusable du transporteur maritime et de l'armateur. Dans la plupart des décisions rendues par les tribunaux français ces dernières années, la faute inexcusable du transporteur est interprétée *in concreto*. À l'exact opposé, quant à la faute inexcusable de l'armateur, la jurisprudence a suivi une appréciation plus rigoureuse en l'interprétant *in abstracto*. Cette différence est justifiée parce que les relations entre le transporteur et la personne qui agit en responsabilité sont contractuelles et donc limitées à un rapport "marchandise-

³¹⁸ A. Vialard, *Droit Maritime*, PUF, Droit fondamental, 1997, n° 148, p. 125.

³¹⁹ P. Bonassies et Ch. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Traités, 2^e éd., 2010, p. 301, n° 433.

transporteur", alors que quand un armateur est en cause, le cercle des intéressés est plus large, car la limitation de responsabilité est principalement opposable aux tiers.

Pour conclure, le transporteur maritime pourra limiter sa responsabilité dans le cas où aucune faute inexcusable n'est prouvée. Dans ce cas les plafonds retenus par les textes doivent être respectés. Or, ces plafonds présentent un caractère modéré, *« surtout si l'on tient compte des préoccupations de l'époque qui mettaient l'accent sur la nécessité d'une réparation prenant mieux en compte les intérêts des chargeurs. Nous constatons que les chiffres fixés par les textes ne révèlent aucun accroissement de la protection des créanciers de la dette de réparation »*³²⁰. Ainsi, pour donner l'importance nécessaire au régime de la limitation de responsabilité, et pour assurer une véritable protection du transporteur maritime, une augmentation des plafonds prévus nous paraît indispensable.

³²⁰ *Juridis Périodique* n° 43, juillet-août-septembre 2000, p. 117.

INDEX ALPHABÉTIQUE DES NOMS DES NAVIRES

Al Hoceima, 29,30

Amoco Cadiz, 74

Atlantic Island, 89

Blackfiar Bridge, 30,31

Beni Saf, 74

Caliente, 76

CMA CGM Normandie, 31

Costa Concordia, 8, 68

Erika, 75

Estonia, 68

Ethnos, 12, 89, 92

Ever General, 89

Girolata, 89, 92

Grace Church Comet, 89

Heidberg, 12, 76

Herald of Free Enterprise, 68

Himalaya, 106

Ifni, 74

Johanna-Hendrika, 76

Joola, 68, 72

La Licorne, 12, 77

Makira, 76

Marion, 74

Moheli, 12, 76, 87

Monte Stello, 103

Navipesa Dos, 74

Realice, 78

Rosa Delmas, 12, 77, 89

Teleghma, 89, 98

Tillia, 27

Titanic, 8

Touggourt, 77, 89, 93

Woermann Banniere, 94

BIBLIOGRAPHIE

I. TRAITÉS ET OUVRAGES GÉNÉRAUX

Beurier (J.-P.)

■ *Droits Maritimes*, Ouvrage Collectif, Coll. *Dalloz Action*, 3^e éd. 2014.

■ *Droits maritimes*, Ouvrage Collectif, Coll. *Dalloz Action*, 2009-2010.

Bonassies (P.) - Scapel (Ch.)

Traité de droit maritime, LGDJ, *Traités*, 2^e éd., 2010.

Carver (Th.G.)

Carriage by sea (Colvineaux), 12^e éd., Londres, Raoul Colvineaux & Kenneth C. McGuffiey, 1971.

Delebecque (Ph.)

Droit maritime, Paris, Dalloz, coll. *Précis*, 13^{ème} éd. 2014.

Du Pontavice (E.)

Droit Aérien, tome II, LGDJ, 1989.

Griggs (P.), Williams (R.) - Farr (J.)

Limitation of Liability for Maritime Claims, LLP 2005.

Hill (Ch.)

Maritime Law, LLP London Hong Kong, 6th ed. 2003.

Kiantou-Pampouki (A.)

Droit maritime, Sakkoulas, Athènes-Thessalonique, 6^e éd., tome 2, 2007.

Larroumet (C.)

Les Obligations : Le contrat, *Economica*, 6^e éd. 2006.

Malaurie (Ph.), Aynès (L.), Stoffel-Munck (Ph.)

Les obligations, *Défrenois*, 3^e éd., 2003.

Pardessus (J.-M)

Cours de droit commercial, 6^e éd., Tarlier, Bruxelles 1833.

Rémond-Gouilloud (M.)

Droit Maritime, Paris, 2^e éd., Pédone 1993.

Rodière (R.)

Traité général de droit maritime, Affrètements et transports, tome II, Dalloz, 1968.

Saint Jours (C.)

La faute dans le droit général de la Sécurité Sociale, LGDJ, Paris, 1972.

Terre (F.), Simler (Ph.), Lequette (Y.)

Droit civil – Les obligations, Dalloz, 9^e éd., 2005.

Tetley (W.)

Marine Cargo Claims, Blais, 4^e éd., 2008.

Vialard (A.)

Droit Maritime, PUF, *Droit fondamental*, 1997.

Viney (G.)

L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation, LGDJ, 2^e éd., 1992.

Viney (G.) – Jourdain (P.)

Traité de droit civil. Les conditions de responsabilité, LGDJ, 3^e éd., 2006.

Von Ziegler (Al.), Schelin (J.), Zunarelli (St.)

The Rotterdam Rules 2008: Commentary to the United Nations Convention of Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, Kluwer Law International, 2010.

Zoghbi (H.)

La responsabilité aggravée du transporteur aérien. Dol et faute équivalente au dol. Étude développée du Protocole de la Haye, LGDJ, 1962.

II. THÈSES ET MÉMOIRES

Adil (H.)

La responsabilité du transporteur maritime international de marchandises sous connaissance : causes d'exonération et limitation légale, mémoire Montréal, 2005.

Damar (D.)

Wilful Misconduct in International Transport Law, Springer, 2011.

Gomes (S. M.)

Les causes de déchéance du droit à limitation de responsabilité du transporteur maritime international de marchandises sous connaissance, mémoire Montréal, 2012.

Nehache (S.)

La faute inexcusable et le droit des transports, mémoire Aix-en-Provence, 2005.

Pierronnet (F.X.)

Responsabilité civile et passagers maritimes, tome 1, préface P. Chaumette, Presses Universitaires d'Aix-Marseille, 2004.

Rimaboschi (M.)

L'unification du droit maritime, Presses Universitaires d'Aix-Marseille, 2006.

Scapel (Ch.)

Le domaine des limitations légales de responsabilité dans le transport de marchandises par mer, thèse, Aix-en-Provence, 1973.

Sériaux (A.)

La faute du transporteur, Economica, 2^e éd., 1997.

Sesseli (J.)

La notion de faute dans la Convention de Varsovie, thèse Lausanne, 1961.

Stavrakidis (T.)

La faute inexcusable de l'armateur et le principe de la limitation de sa responsabilité, mémoire Aix-en-Provence, 2008.

III. ARTICLES ET CHRONIQUES

Bonassies (P.)

- « La responsabilité de l'armateur de croisière », *Rev. Scapel*, 1999.
- « La faute inexcusable de l'armateur en droit français », *Liber Amicorum Roger Roland*, Bruxelles 2003.
- Note sous Cass. com., 16 novembre 2010, navire *La Licorne*, DMF 2011.

Bonnaud (J.)

« La limitation d'indemnisation du transporteur maritime », *Annales IMTM*, 1986.

Carayol (R.)

« Faute inexcusable du transporteur et obligation de sécurité », *Gaz. Pal.*, 2014.

Caron (M.)

« La faute inexcusable et ses conséquences », *Les Cahiers Lamy du CE*, 2013.

Chaumette (P.)

Observations au Conseil Constitutionnel 6 mai 2011 N° 2011-127 QPC, Accident du travail. Faute inexcusable de l'employeur, DMF 2011.

Corbier (I.)

- « La notion de faute inexcusable et le principe de la limitation de responsabilité », in *Etudes de droit maritime à l'aube du XXI^e siècle*, Mélanges offerts à P. Bonassies, Moreux 2001.
- « La faute inexcusable de l'armateur ou du droit de l'armateur à limiter sa responsabilité », DMF 2002.

Delebecque (Ph.)

- « La carence du transporteur : une faute inexcusable? », DMF 2000.
- « La Convention de Montréal du 28 mai 1999 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international ou le nouveau droit du transport aérien », JDI 2005.
- « La faute inexcusable en droit maritime français (brèves remarques sur deux aspects controversés) », JPA 2005.
- « Pour une théorie du contrat de transport », Mélanges offerts à J. L. Aubert, LGDJ 2005.
- « Le projet CNUDCI suite et fin », DMF 2008.
- « Pour la faute inexcusable », *Rev. dr. transp.* 2009, repère 10.

Delpech (X.)

« Faute inexcusable du transporteur maritime des passagers », *Actuassurance La revue numérique en droit des assurances*, 2015.

Desfougeres (E.)

« Chute lors d'une promenade en mer : La faute inexcusable prend le large », *JAC EA* novembre 2014.

Dupont-Legrand (B.), Landsweerd (Ch.), Peru-Pirotte (L.)

« Un siècle de tribulations incessantes en matière d'obligation de sécurité dans le transport de personnes » in *Le Droit des Transports dans tous ses états : réalités, enjeux et perspectives nationales et internationales et européennes*, Bruxelles : *Larcier*, (Actes du Colloque organisé à l'Université de Lille II du 16 au 18 mars 2011) 2012.

Fetze Kamdem (I.)

« La responsabilité du transporteur maritime au niveau international : un échec d'uniformisation juridique », *Rev. Les Cahiers de Droit*, 2000.

Grellière (V.)

« La responsabilité du transporteur aérien interne : de Varsovie à Montréal », *Gaz. Pal.*, 2006.

Ha Ngoc (J.)

« Modification des plafonds de limitations de responsabilité en matière de créances maritimes », *RDT* 2007.

Mercadal (B.)

« Transports Aériens », *Rép. Com. Dalloz*.

Miribel (S.)

■ Note sous *Cass. com.*, 19 octobre 2010, navire *Rosa Delmas*, n° 09-68425, *DMF* 2011.

■ « L'affaire *Rosa Delmas* : Limitation et faute inexcusable, une nouvelle approche? », *DMF* 2011.

■ Note sous *Cass. com.*, 29 avril 2014, navires *Caliente* et *Makira*, n° 12-25901, *DMF* 2014.

Montas (A.)

« Le rapport du droit maritime au droit commun, entre simple particularisme et véritable autonomie », DMF 2008.

Namin (L.)

« Le droit à indemnisation du salarié victime d'un accident routier du travail au regard de la loi "Badinter" », Jurispr. auto, 2012.

Ndende (M.)

« Le Protocole du 2 mai 1966 modifiant la Convention de Londres du 19 novembre 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes », RDT 2007.

Paulin (Ch.)

■ « Faute inexcusable du transporteur », Rev. dr. transp. 2010.

■ « Considérations sur la faute inexcusable », Rev. dr. transp. 2011.

Piette (G.)

« La faute de l'armateur face à la limitation de sa responsabilité et à son assurance en droit canadien », DMF 2015.

Pradon (F.)

Rev. Française de Droit Aérien et Spatial, 68^e année, Pédone 2014.

Racine (J.-B.)

« Le retard dans le transport maritime de marchandises », RTD com. 2003.

Rodière (R.)

« La faute inexcusable du transporteur aérien », D. 1978.

Scapel (Ch.)

■ « Les réformes apportées par les Règles de Hambourg à la responsabilité du transporteur maritime », Actes du colloque IMTM du 25 novembre 1992.

■ « Transport Aérien : "e-ticket obligatoire" », INFO DROIT IMTM, juin 2008.

Tallon (D.)

« Pourquoi parler de faute contractuelle? », Mélanges Cornu, 1995.

Tassel (Y.)

- « *Le droit maritime - Un anachronisme ?* », *ADMO* 1997, tome XV, Pédone, Paris 1997.
- « *Responsabilité du propriétaire de navire* », *J.-Cl. Transport*, Fasc. 1110.

Tetley (W.) & Cleven (St.)

« *Prosecuting the voyage* », 1971, 45 *Tul. L. Rev.*

Tilche (M.)

- « *Faute du destinataire : cause d'exonération ?* », *BTL* 2005.
- « *Faute inexcusable* », *BTL* 2007.
- « *Faute inexcusable. Ainsi soit-elle!* », *BTL* 2009.
- « *Requiem pour une faute lourde* », *BTL* 2009.
- « *10 questions sur la faute inexcusable* », *BTL* 2010.
- « *Faute inexcusable, interprétation anticipée* », *BTL* 2010.
- « *Faute inexcusable. Sans raison valable* », *BTL* 2010.
- « *Faute inexcusable, recadrage* », *BTL* 2010.
- « *Faute inexcusable, mise au point* », *BTL* 2012.
- « *Faute inexcusable, face à l'assurance RC* », *BTL* 2012.
- « *Faute inexcusable, Cahin-caha* », *BTL* 2013.

Tilche (M.) - Gruau (B.)

« *Faute inexcusable, pari gagné?* », *BTL* 2014.

Veaux (D.) - Veaux-Fournerie (P.)

« *La pénétration en droit français de la théorie en matière aérienne et maritime sous l'influence des conventions internationales* », *Internationalisation du droit, Mélanges en l'honneur d'Yvon Loussouarn*, Dalloz 1994.

Vialard (A.)

- « *L'évolution de la notion de faute inexcusable et la limitation* », *DMF* 2002.
- « *La limitation de responsabilité, clé de doute pour le droit maritime du 21^e siècle* », *DMF* 2009.

Viney (G.)

« *Remarques sur la distinction entre faute intentionnelle, faute inexcusable et faute lourde* » *D.* 1975.

IV. SITES INTERNET

- www.tc.gc.ca
- www.revue-du-commerce-international.info
- www.courtois-finkelstein.com
- www.linternaute.com/dictionnaire/fr
- www.senat.fr
- www.tc.gc.ca
- www.droitaerien.com
- www.juristfac.blogspot.fr
- www.erudit.org
- www.larousse.fr/encyclopedie
- www.revue-banque.fr
- www.imf.org
- www.cluster-maritime.fr
- www.lesechos.fr
- fr.wikipedia.org/wiki
- www.ifremer.fr

Table des matières

REMERCIEMENTS	- 1 -
SOMMAIRE	- 3 -
TABLE DES ABRÉVIATIONS ET DES ACRONYMES.....	- 5 -
INTRODUCTION	- 7 -
Première Partie	- 17 -
La responsabilité du transporteur maritime	- 17 -
Chapitre 1: Principes et domaine de la responsabilité du transporteur.....	- 18 -
Section 1	- 19 -
Responsabilité de plein droit.....	- 19 -
§1.- La loi française et la Convention de Bruxelles.....	- 19 -
§2.- Les Règles de Hambourg	- 21 -
§3.- Les Règles de Rotterdam	- 23 -
Section 2	- 24 -
Le domaine de la responsabilité de plein droit.....	- 24 -
§1.- La durée de la responsabilité du transporteur	- 24 -
A. La Convention de Bruxelles et la loi française	- 24 -
B. Les Règles de Hambourg.....	- 25 -
§2.- Les dommages couverts	- 26 -
A. La Convention de Bruxelles et la loi française	- 26 -
B. Les Règles de Hambourg	- 27 -
C. Les Règles de Rotterdam	- 28 -
Chapitre 2 : La contrepartie à la responsabilité de plein droit	- 29 -
Section 1	- 30 -
Cas exceptés	- 30 -
Section 2	- 32 -
Limitation de responsabilité.....	- 32 -
§1.- La limitation légale de responsabilité	- 34 -
§2.- L'exclusion du bénéfice de la limitation légale	- 34 -
A. Déclaration de la valeur	- 35 -
1°) Intérêt	- 35 -
2°) Forme et preuve de la déclaration	- 35 -
3°) Preuve contraire	- 36 -
4°) Fausse déclaration consciente de la nature ou de la valeur des marchandises.....	- 36 -
B. La faute inexcusable	- 37 -
Deuxième Partie	- 38 -
L'interprétation de la notion de faute inexcusable.....	- 38 -
Chapitre 1 : L'apparition de la faute inexcusable.....	- 39 -
Section 1	- 40 -
La naissance de la faute inexcusable en droit des accidents du travail.....	- 40 -
§1.- L'obligation de sécurité : Obligation de résultat.....	- 40 -
A) La définition de la faute inexcusable par la Cour de Cassation	- 40 -
B) Les critères de la nouvelle définition de la faute inexcusable.....	- 41 -

§2.- La faute de la victime	- 44 -
Section 2	- 44 -
Le rôle de la faute inexcusable en domaine des accidents de circulation routière...	- 44 -
§1.- Action sur la base de la loi Badinter.....	- 45 -
A) Principe	- 45-
B) Champ d'application de l'article L. 451-1-1 du Code de la sécurité sociale ..	- 46 -
§2.- Cumul d'une action sur la base de la loi Badinter et d'une action en faute inexcusable	- 46 -
Chapitre 2 : La présence de la faute inexcusable en matière des transports	- 50 -
Section 1	- 51 -
La faute inexcusable en droit des transports aériens	- 51 -
§1.- En droit de transport aérien de passagers.....	- 51 -
§2.- En droit de transport aérien de marchandises	- 54 -
Section 2	- 58 -
La faute inexcusable en droit des transports terrestres	- 58 -
§1.- Droit Interne.....	- 58 -
A) Faute dolosive & Faute lourde.....	- 58 -
B) Faute Inexcusable	- 60 -
1°) Apparition de la faute inexcusable en droit des transports terrestres	- 60 -
2°) Définition de la faute inexcusable en droit des transports terrestres	- 61 -
3°) Preuve de la faute inexcusable et lien de causalité.....	- 63 -
4°) Appréciation de la faute	- 63 -
§2.- Droit International.....	- 64 -
Section 3	- 65 -
La faute inexcusable en droit des transports maritimes de passagers.....	- 65 -
§1.- Les textes.....	- 66 -
A. Code des Transports	- 66 -
B. La Convention d'Athènes de 1974	- 67 -
§2.- La jurisprudence	- 69 -
Section 4	- 73 -
La faute inexcusable de l'armateur	- 73 -
§1.- Les textes.....	- 73 -
§2.- Déchéance de la limitation de responsabilité de l'armateur.....	- 74 -
A) Une faute commise personnellement	- 75 -
B) Une faute causée intentionnellement ou témérement	- 75 -
C) Le dommage survenu.....	- 77 -
Troisième Partie	- 79 -
Déchéance de la limitation de réparation du transporteur maritime	- 79 -
Chapitre 1 : Les éléments de la faute inexcusable	- 80 -
Section 1	- 81 -
Le caractère de la faute causée par le transporteur	- 81 -
maritime de marchandises.....	- 81 -
§1.- Acte ou omission fautifs.....	- 81 -
A. Déroutement déraisonnable.....	- 82 -
B. Chargement en pontée irrégulier	- 84 -
§2.- Faute causée personnellement.....	- 86 -
§3.- Le dommage causé.....	- 88 -

Section 2	- 89 -
L'appréciation de la faute inexcusable.....	- 89 -
§1.- Appréciation subjective.....	- 89 -
§2.- Appréciation objective	- 93 -
Chapitre 2 : La faute inexcusable comme cause de déchéance de la limitation de réparation du transporteur maritime	- 96 -
Section 1	- 97 -
La conséquence de la faute inexcusable	- 97 -
Section 2	- 99 -
La réparation du dommage	- 99 -
§1.- Unité de compte : le DTS.....	- 101 -
§2.- Mode de calcul	- 102 -
A. Kilo.....	- 102 -
B. Colis ou unité.....	- 103 -
C. Conteneurs/ Palettes.....	- 104 -
§3.- Les personnes protégées par la limitation	- 105 -
CONCLUSION	- 107 -
INDEX ALPHABÉTIQUE DES NOMS DES NAVIRES	- 109 -
BIBLIOGRAPHIE.....	- 110 -

Résumé

La présente étude examine la faute inexcusable du transporteur maritime de marchandises comme cause de déchéance du droit à limitation de sa responsabilité. En principe, le transporteur maritime dispose du privilège de limiter sa responsabilité ou, en d'autres termes, la réparation du dommage due, comme il est prévu par les textes internationaux et nationaux. Les plafonds d'indemnisation fixés par les conventions internationales ainsi que par la loi française écartent la réparation intégrale du préjudice, retenue en droit commun, causé par le transporteur maritime de marchandises. Néanmoins, le transporteur est privé de son droit à limitation dans le cas où il a commis une faute téméairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

Mots Clés: Faute inexcusable ; limitation de responsabilité ; réparation du dommage ; déchéance du droit à limitation ; téméairement ; avec conscience ; probablement

Abstract

This study examines the wilful misconduct of carrier with regard to the carriage of goods by sea as the main reason capable to deprive the latter from the privilege of limitation of his liability. Breaking the liability limits in case of wilful misconduct is almost as old as the concept of limitation of liability. In principle, the carrier has the right to limit his liability. By that means, the package limitation provisions settled by the international maritime conventions as well as by the intern regime reject the full compensation of damages caused by the carrier. However, limitation of liability cannot be sustained provided that a wilful misconduct occurred. In other words, the carrier is not entitled to limit his liability on condition that he gave rise to damage recklessly and with knowledge that damage would probably result.

Keywords: Wilful misconduct ; limitation of liability ; package limitation provisions ; compensation of damages ; recklessly ; with knowledge