

## تحليل أسباب اعفاء الناقل البحري من المسؤولية

وفقاً لقواعد لاهاي-<sup>(\*)</sup>.

د. رغيد عبد الحميد فتال

أستاذ مشارك (مساعد) في القانون الخاص

كلية القانون / جامعة عجمان

### المستخلص

إن عقد النقل البحري للبضائع ينشئ عدة التزامات على عاتق الناقل، منها ما يتعلق بالبضائع، ومنها ما يتعلق بالسفينة. إذا أخل الناقل البحري بها، تترتب مسؤوليته. ومع ذلك، وبالرغم من توفر شروط تلك المسؤولية، أتاحت قواعد لاهاي اعفاء الناقل البحري من المسؤولية إذا أثبت أن الضرر قد نتج عن فعل ورد في قائمة أسباب الاعفاء من المسؤولية التي نصت عليها المادة ٤ منها والتي تتضمن أسباباً للإعفاء وردت على سبيل الحصر. كل بند اعفاء من المسؤولية أدرج في العقد يعتبر كأنه لم يكن إذا ما خرج عنها.

هذه القائمة تضم أسباباً تتعلق بالسفينة“ فقد يعفى الناقل البحري للبضائع من المسؤولية بسبب عدم صلاحية السفينة للإبحار أو الملاحة، وعيوب الخفية للسفينة والتي لا يمكن الوقوف عليها على الرغم من عناية الشخص المعتاد، والخطأ البحري أو الملاحي، وتغيير طريق السفينة أو اتجاهها، والانقاذ البحري. كما تضم القائمة أيضاً أسباباً تتعلق بحمولة السفينة“ وهي العيب المتعلق بالبضاعة، وتناقص الحجم والوزن أثناء النقل، وخطأ الجهة المسؤولة عن تحميل البضائع وشحنها، فضلاً عن خطأ مالك البضاعة أو وكيله أو ممثله. كما تضمنت القائمة أسباب اعفاء من المسؤولية لا تتعلق بالسفينة أو حمولتها، وهي الحريق، والقوة القاهرة، والمخاطر والحوادث البحرية، وأعمال الحرب، وأعمال العدو المشترك كالقراصنة، وأعمال السلطات العامة أو فعل الأمير، والحجز القضائي، والتوقف

(\*) أستلم البحث في ٢٤/١٠/٢٠١٣ \*\*\* قبل للنشر في ٢٦/١٢/٢٠١٣

عن العمل أو الاضراب، والاضطرابات المدنية، وحالات أخرى نصت عليها المادة 4-2-q من قواعد لاهاي.

## Introduction

**1. Rappel des obligations du transporteur.** – Le transporteur doit répondre à plusieurs obligations. Parmi ces obligations, on cite les obligations relatives aux marchandises d'une part, et au navire d'autre part. Ainsi, concernant les marchandises, il devra *procéder de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées*. Le transporteur sera en outre tenu, avant et au début du voyage d'exercer une diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité ; convenablement armer, équiper et approvisionner le navire ; approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées pour leur réception, transport et conservation. Le transporteur qui viole ces obligations pourrait être responsable.

**2. Importance, cause du choix du sujet, problématique et plan.** – Le législateur qui a créé plusieurs obligations à la charge du transporteur dont la violation pourrait le rendre responsable, a disposé dans l'article 4 des Règles de La Haye une liste des causes d'exonération. De ce fait, même si les conditions de sa responsabilité sont réunies, le

transporteur peut s'en exonérer en prouvant à la fois l'existence d'une cause légale d'exonération, ainsi que son lien de causalité avec le dommage. Ces clauses, même si elles sont mentionnées dans les Règles de La Haye, connaissent des applications qui pourraient varier d'un tribunal à un autre. D'où l'importance de cette étude qui fixe la liste des causes d'exonération en les interprétant et en précisant comment la doctrine et la jurisprudence les ont appliquées. L'importance de cette étude, surtout au milieu pratique, m'a encouragé à la traiter. Cette liste étant limitative, le transporteur ne peut s'exonérer que s'il s'agit de l'une des causes d'exonération répertoriées. En d'autres termes, toute clause d'exonération de responsabilité stipulée par les parties dans le contrat de transport maritime de marchandises est réputée non écrite<sup>(1)</sup>. Cette liste comporte des **causes d'exonération en relation avec le navire (I)**, des **causes d'exonération en relation avec la cargaison**

---

(1) En effet, l'article 3 (8) de la Convention de Bruxelles :

*« Toute clause, convention ou accord dans un contrat de transport exonérant le transporteur ou le navire de responsabilité pour perte ou dommage concernant des marchandises, provenant de négligence, faute ou manquement aux devoirs ou obligations édictées dans cet article, ou atténuant cette responsabilité autrement que ne le prescrit la présente convention, sera nulle, non avenue et sans effet. Une clause cédant le bénéfice de l'assurance au transporteur ou toute clause semblable sera considérée comme exonérant le transporteur de sa responsabilité ».*

La responsabilité du transporteur maritime se trouve ainsi être d'ordre public.

(II), et aussi des **causes d'exonération extérieures au navire et à la cargaison (III)**.

Pour bénéficier de celles-ci, certaines **conditions doivent être présentes (IV)**. Une analyse de la jurisprudence montre que les tribunaux sont très rigoureux dans l'application de ces causes d'exonération<sup>(1)</sup>.

### **I. Les causes d'exonération en relation avec le navire**

3. Le transporteur peut s'exonérer de la responsabilité maritime en cas d'**innavigabilité du navire (A)**, à cause de **vices cachés du navire échappant à une diligence raisonnable (B)**, en cas de **faute nautique (C)**, ou s'il s'agit d'un **déroutement ou sauvetage en mer (D)**.

#### **A. Innavigabilité du navire**

4. L'innavigabilité du navire exonère le transporteur et le navire (il s'agit de toute personne se trouvant au bord du navire) de leur responsabilité s'ils ont prouvé la diligence raisonnable. Il convient de définir cette **notion (1)**, puis préciser **la charge de la preuve de la diligence raisonnable en cas de pertes ou dommages provenant ou résultant de l'état d'innavigabilité (2)**.

#### **1. Définition de l'innavigabilité du navire**

5. L'innavigabilité signifie l'inaptitude du navire à être utilisé conformément au contrat de transport. Elle comprend

---

(1) Voir, par exemple : Aix en Provence, 9 octobre 1985, navire « *cap taillat* », *DMF* 1986, 155 ; T. com. Marseille, 11 mars, 1983, navire « *chieftain* », *Rev. Scapel* 1983, 22.

à la fois tant l'inaptitude nautique que l'inaptitude commerciale du navire<sup>(1)</sup>. Un auteur a considéré que le navire est innavigable s'il est impossible d'exercer des opérations nécessaires et utiles sur lui lorsqu'il est en mer<sup>(2)</sup>.

En vertu de l'article 4 (1) des Règles de La Haye, ni le transporteur ni le navire ne seront responsables des pertes ou dommages provenant ou résultant de l'état d'innavigabilité du navire, à moins qu'il ne soit imputable à un manque de diligence raisonnable de la part du transporteur :

- à mettre le navire en état de navigabilité, ou
- à assurer au navire un armement, équipement ou approvisionnement convenables, ou
- à approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation des marchandises,

le tout conformément aux prescriptions de l'article 3 (1) des Règles de La Haye.

---

(1) NABI (G), CHAKAB (F), *La responsabilité du transporteur maritime de marchandises (selon les règles de la haye de 1924 et de hambourg de 1978*, Thèse, Nice, 1999, p. 163.

(2) KAMALANAVIN (K), *L'unification des règles en matière de connaissance*, Thèse, Montpellier, 1942, p. 153.

## 2. La charge de la preuve de la diligence raisonnable en cas de pertes ou dommages provenant ou résultant de l'état d'innavigabilité

6. **Une double preuve.** - La charge de la preuve de la diligence raisonnable en cas des pertes ou dommages provenant ou résultant de l'état d'innavigabilité incombe au transporteur ou à toute autre personne se prévalant de l'exonération<sup>(1)</sup>. Il s'agit de toute personne se trouvant au bord du navire. En d'autres termes, c'est à eux de prouver qu'ils ont fait preuve de diligence raisonnable. Le juge ne permet pas facilement de recourir à cette cause d'exonération. Il exige une double preuve : le transporteur doit démontrer qu'il a rempli son devoir de diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité avant et au début du voyage. D'autre part et simultanément il doit prouver que le dommage provient de l'innavigabilité du navire au cours du voyage<sup>(2)</sup>. Il en va ainsi, si l'innavigabilité du navire est apparue soudainement au cours du voyage<sup>(3)</sup>.

(1) L'article 4 parag. 1.

(2) RODIERE (R), *Traité générale de droit maritime*, Dalloz, Paris, 1967, Tome II, p. 398.

(3) Cass. com. 27 juin 1995, N° de pourvoi: 93-17471 : « *Mais attendu, en premier lieu, que l'arrêt retient qu'une importante voie d'eau s'est produite dans la coque du navire, le rendant soudainement innavigable et provoquant un rapide naufrage, tout en constatant que l'origine de cette voie d'eau n'avait pu être déterminée ; qu'ayant précisé que, parmi les origines possibles, les deux commissions d'enquête et les experts avaient seulement exclu unanimement un mauvais arrimage de la marchandise, mais n'émettaient par ailleurs que des hypothèses divergentes, c'est=*

**7. L'incidence des certificats de classification et de vérification du navire.** - Les visites et les certificats des sociétés de classification peuvent aider le transporteur à prouver la diligence raisonnable.

L'arrêt « *Wellborn* » du 27 mars 2007 rendu par la Cour de cassation française en est un bon exemple. Il a jugé que la délivrance des certificats de navigabilité par une société de classification pour un navire en mauvais état est la cause directe du préjudice subi, et par conséquent, le transporteur ne sera pas responsable. En l'espèce, le navire « *Wellborn* » transporte de la marchandise du Gabon vers la Chine. La marchandise est perdue à cause du mauvais état du navire. Les assureurs indemnisent le destinataire, puis intentent une action devant le tribunal de commerce de Nanterre en France, pour demander le remboursement des sommes versées contre la société de classification qui avait contrôlé la qualité des tôles du navire, puis délivré des certificats de navigabilité. Selon la Cour de cassation, la société de classification a commis une faute contractuelle à l'égard de l'armateur. Cette faute provient, d'après les expertises et les juges du fond, de la délivrance d'un certificat qui ne correspond pas à l'état réel du navire. Ceci constitue en

---

*=sans se contredire et en justifiant légalement sa décision que la cour d'appel a retenu, au vu de ces énonciations et appréciations, que le navire était soudainement devenu innavigable au sens de l'article 4-1 de la Convention internationale de Bruxelles du 25 août 1924 ; ».*

même temps une faute délictuelle à l'égard des tiers. En effet, la Cour de cassation a considéré que « *Mais attendu qu'ayant relevé que sans la faute du Bureau Veritas [la société de classification], le Wellborn [navire] n'aurait jamais pu prendre la mer, de sorte que le sinistre ne serait pas survenu et qu'en tout cas, la compagnie Groupama [l'assureur] n'aurait jamais accepté de garantir la cargaison aux mêmes conditions, la cour d'appel a pu en déduire que la faute du Bureau Veritas était la cause directe du préjudice subi* »<sup>(1)</sup>. En statuant ainsi, la Cour de cassation a considéré que la délivrance, par une société de classification, d'un certificat de navigabilité qui ne correspond pas à l'état réel du navire, rend cette société responsable des dommages causés, et par suite, exonère le transporteur de la responsabilité. En revanche, si le certificat de navigabilité correspond à l'état réel du navire qui est en bon état de navigabilité, mais les dommages concernant la navigation se sont réalisés soudainement, cela signifie que le transporteur a fait la diligence raisonnable. D'autres arrêts ont statué dans un sens proche<sup>(2)</sup>.

(1) Civ. 1re, 27 mars 2007, n° 05-10.480, *D.* 2007. AJ. 1074, obs. I. GALLMEISTER, et Pan. 2562, obs. L. D'AVOUT et S. BOLLÉE, *RTD com.* 2007. 633, obs. Ph. DELEBECQUE, *JCP E* 2007, 2204, obs. C. LEGROS, *BTL* 2007, 267, obs. M. TILCHE, *DMF* 2007, 701.

(2) Cass. com., 27 juin 1995, N° de pourvoi: 93-17471 « *Attendu, en second lieu, que, pour décider que l'innavigabilité retenue n'était pas imputable à un manque de diligence raisonnable au sens de l'article 4-1 susvisé de la convention internationale, l'arrêt, tant par motifs propres qu'adoptés, relève, outre l'existence des documents=*

En revanche, il en va autrement pour certains juges français qui ont statué dans un sens contraire, tout en considérant que les visites et les certificats des sociétés de classification ne prouvent pas que le transporteur ait fait preuve d'une diligence raisonnable<sup>(1)</sup>. Pour certains d'entre eux, les certificats d'experts délivrés à l'armateur avant le départ et constatant le bon état du navire constituent une présomption simple qui accepte la preuve contraire<sup>(2)</sup>. Ces certificats ne dispensent donc pas le transporteur d'exercer la surveillance, la diligence et l'examen approfondi. Ne constituent pas des examens approfondis et détaillés les vérifications opérées en

---

*=visés au moyen, celle de "certificats de classe et d'inspection", et retient que le navire n'avait pas jusqu'alors connu des incidents au cours de ses traversées ; qu'ainsi, la cour d'appel a légalement justifié sa décision ; ».*

Un arrêt de la cour d'appel de Rouen a ainsi considéré que le bon état de navigabilité du navire se trouvait établi lorsque le bâtiment construit par un chantier réputé n'avait pas subi d'avarie grave depuis sa mise en service et a été reçu sans réserve par les organismes de classification compétents (CA Rouen, 30 juin 1972, *Gaz. Pal.* 26 au 28 novembre 1972, p. 7), cité par *Lamy transport*, T. II, n° 514, p. 350.

- (1) T. com. Le Havre, 25 août 1978, *DMF* 1979, p. 103 ; CA Paris, 12 décembre 1972, *BT* 1973, p. 72 ; voir aussi (T. com. Seine, 25 janvier 1954, *DMF* 1954, p. 486 ; CA Rouen, 8 novembre 1952, *DMF* 1953, p. 84 : la délivrance d'un certificat du bureau *Veritas* trois jours avant le départ du navire ne fait pas présumer la bonne navigabilité du navire), non plus que le fait d'avoir confié le bâtiment à un chantier naval indépendant et réputé (Cass. com., 21 oct. 1963, *DMF* 1964, p. 14).
- (2) CA Paris, 24 oct. 1955, *BT* 1955, p. 327 ; CA Anvers, 7 janv. 1992, *Dr. eur. transp.* 1992, p. 375 ; T. com. Le Havre, 25 août 1978, *DMF* 1979, p. 103.

vue de la délivrance du certificat de reclassification continue ; même solution pour un certificat de vérification délivré à la suite d'un examen superficiel et dont la validité était limitée<sup>(1)</sup>.

La responsabilité du chantier peut néanmoins être déclenchée s'il a commis une faute<sup>(2)</sup>, et le transporteur saisi peut intenter une action récursoire contre lui (s'il a commis une faute).

Dans le même sens en droit belge, il a été jugé que lorsqu'une marchandise est avariée par de l'eau de mer qui a pénétré dans une cale par un rivet endommagé suite à des chocs subis par le navire à l'entrée et à la sortie des écluses d'un canal, le transporteur ne peut prouver l'exercice de la diligence raisonnable par la présentation du certificat d'une société de classification<sup>(3)</sup>. La jurisprudence américaine a

---

(1) CA Rouen, 20 juin 1985, *DMF* 1986, som., p. 694.

(2) Cass. com., 20 novembre 1974, N° de pourvoi: 73-12039, dans lequel est mentionné « *que le patron et le chef mécanicien de ce chalutier ont été déclarés coupables par le tribunal maritime commercial de négligences ayant eu cette perte pour conséquence ;* ».

Voir aussi l'affaire citée par NABI (G), CHAKAB (F), *th. préc.*, p. 57 : dans une autre affaire datée de 3 mai 1953, les agents de la société de classification sont considérés responsables de dommages subis par les marchandises transportés, à cause de la mal réparation et par suite de leur négligence.

(3) Com. Bruxelles, 12 août 1960, *P. A.* 1961, p. 72.

Voir aussi : Com. Anvers, 6 décembre 1961, *P. A.* 1962, p. 271 ; Com. Anvers, 11 janvier 1961, *P. A.* 1961, p. 459 ; CA Bruxelles, 18 Avril 1961, *P. A.* 1961, p. 413 ; CA Bruxelles, 26 octobre 1960, *P. A.* 1962, p. 16 : cité par AUCHTER (G), *La navigabilité du=*

jugé dans ce sens, sur le fondement des articles 2 et 3 du « *Harter Act* »<sup>(1)</sup>.

A notre sens, la solution apportée par l'arrêt « *Wellborn* » est plus logique. En effet, le transporteur qui recourt à des sociétés de classification de bonne réputation, et dont le navire a mérité des certificats de classification et de vérification a bien rempli ses obligations, ne verra pas sa responsabilité engagée. Si la société de classification a commis une faute contractuelle, elle sera responsable vis-à-vis de son contractant (responsabilité contractuelle), et vis-à-vis du destinataire victime d'une faute délictuelle (responsabilité délictuelle).

Les solutions jurisprudentielles mentionnées ont été fortement critiquées. En conséquence, les armateurs ont établis un projet<sup>(2)</sup> à Stockholm pour réviser l'article 3-1 des règles de La Haye dans le but de s'exonérer de toute responsabilité en cas de présentation d'une attestation délivrée par un chantier naval ou une société de classification attestant le bon état de navigabilité du navire. Ce projet a été refusé par la conférence diplomatique de 1968.

---

=navire en matière de transports maritimes, Thèse, Université Robert Schuman, Strasbourg, 1969, Volume II, p. 106 et s.

(1) Cités par NABI (G), CHAKAB (F), *th. préc.*, p. 58.

(2) RODIERE (R), *op. cit.*, p. 394, n. 753.

## B. Les vices cachés du navire échappant à une diligence raisonnable

8. **Principe.** - En vertu de l'article 4-2-p des Règles de La Haye, ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant de vices cachés échappant à une diligence raisonnable<sup>(1)</sup>.

Ce cas d'exonération vaut pour les vices cachés du navire et non pas pour le conteneur fournit. Ce cas d'exonération trouve sa source dans la complexité des navires modernes.

9. **Définition et charge de preuve.** - Les vices cachés sont ceux qui échappent « à une diligence raisonnable ». Ils sont définis par GUILLIEN et VINCENT comme des « *défauts de la chose vendue qui à premier examen ne se révèlent pas et qui la rendent impropre à l'usage auquel l'acheteur la destinait* »<sup>(2)</sup>. L'appréciation du caractère « caché » du vice du navire est une question de fait, qui dépend des circonstances particulières à chaque espèce. Il ne se présume pas. Selon M. BESSE, « *Il faut en apporter la preuve ; en un mot pour dire qu'il y a vice caché, il ne suffit pas de constater que la machine ou le matériel fonctionnait mal ; il faut savoir pourquoi et quelle était la cause précise des*

(1) CA Paris, 24 octobre 1955, *BT* 1955, p. 327 ; T. com. Le Havre, 25 aout 1978, *DMF* 1979, p. 103.

La loi française du 18 juin 1966 emploie le terme « *examen vigilant* » au lieu de « *diligence raisonnable* » (article L5422-12 al.7).

(2) GUILLIEN (R) et VINCENT (J), *Lexique de termes juridiques*, 17e éd., Paris, Dalloz, 2009, p. 498.

*anomalies* »<sup>(1)</sup>. Certains auteurs comme RIPERT ont considéré que le vice doit être impossible à découvrir avant le départ du navire<sup>(2)</sup>. La charge de la preuve de l'impossibilité de découvrir le vice avant le départ du navire malgré un examen attentif, effectué avec soin et continuité, incombe au transporteur. Il doit, aussi, prouver que ce vice a causé les avaries ou les dommages subis par la marchandise. Donc, on constate que la doctrine française exige, tout d'abord, la recherche de la cause de l'anomalie. Si cette cause était un vice au navire impossible à découvrir avant son départ malgré un examen attentif, il s'agit donc d'un vice caché du navire échappant à une diligence raisonnable<sup>(3)</sup>.

**10. Application de cette cause d'exonération par la jurisprudence<sup>(4)</sup>.** – Sont considérés comme des vices cachés selon la jurisprudence française :

---

(1) BESSE (A), Aspects juridiques et économiques de la jurisprudence sur le vice caché en matière de garantie du constructeur, *DMF* 1972, 579.

(2) RIPERT (G), *Droit maritime*, T. II, *Crédit maritime, fortune de mer, transports maritimes*, 4e éd., Paris : Rousseau, 1952, n. 1808.

(3) TILCHE (M.), Exonération du transporteur, *BTL* 2011, 3391.

(4) Pour un catalogue d'exemples de vices cachés exonératoires et circonstances ne constituant pas des vices cachés, Lamy Transport, Tome 2, 2013 Partie 4, Transports maritimes, Chapitre 7, Responsabilité du transporteur maritime, Section 2, Cas exceptés liés au navire, n. 703.

- la rupture d'une pièce de la machine d'un frigo, si l'installation a été examinée, avant le départ, par le Bureau Veritas<sup>(1)</sup>.
  - l'état mauvais d'une soudure d'une caisse à eau, alors que les visites de contrôle n'avaient rien constaté d'anormal<sup>(2)</sup>.
  - la fissure de la coque d'un navire qui est apparue pendant le transport à cause du mauvais temps<sup>(3)</sup>.
  - l'ouverture accidentelle d'un tuyau suite à une corrosion intérieure<sup>(4)</sup>.
  - la corrosion d'une tôle de la coque d'un navire, bien que le navire ait été examiné trois mois auparavant, par le Bureau Veritas<sup>(5)</sup>.
- En revanche, **n'ont pas été admis** comme des vices cachés :
- la fuite par un rivet sachant que le transporteur n'ignorait pas son mauvais état puisqu'il avait utilisé du ciment sur la coque<sup>(6)</sup>.
  - le mauvais état des bouchons du ballast sachant que le transporteur avait effectué un contrôle insuffisant après les réparations<sup>(7)</sup>.

---

(1) CA Rouen, 8 novembre 1952, *DMF* 1953, p. 84.

(2) T. com. Marseille, 18 décembre 1953, *DMF* 1954, p. 354.

(3) Cass. com., 13 juin 1989, no 56-17.832.

Voir dans un sens proche : TILCHE (M.), *art. préc.*

(4) CA Aix-en-Provence, 15 juin 1954, *DMF* 1955, p. 223.

(5) Cass. com., 19 janvier 1959, *BT* 1959, p. 64.

(6) CA Montpellier, 14 décembre 1951, *DMF* 1952, p. 256.

(7) T. com. Le Havre, 1er avril 1952, *DMF* 1952, p. 677.

- le fonctionnement défectueux du navire, que le transporteur pouvait détecter s'il avait fait preuve d'une diligence raisonnable<sup>(1)</sup>.
- le mauvais état d'un puisard par suite d'une corrosion ancienne, qui pouvait être trouvée du fait de la simplicité d'accès à cette machine<sup>(2)</sup>.
- une avarie émanant d'une faute commise lors de l'entretien ou des réparations du navire<sup>(3)</sup>.

### C. Faute nautique

**11. Le principe.** - L'article 4-2-a des Règles de La Haye dispose que ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire. Le transporteur reste donc responsable de ses fautes **personnelles, commerciales**, et des fautes commises en mettant le navire en état de navigabilité. En revanche, les fautes **nautiques** et **administratives** exonèrent le transporteur car celui-ci n'est pas concerné par la navigation et l'administration du navire.

**12. Définition de la faute nautique.** - *L'erreur dans la navigation et l'administration du navire pourrait être définie*

(1) T. com. Dunkerque, 14 janv. 1952, *DMF* 1952, p. 424.

(2) CA Aix-en-Provence, 6 octobre 1959, *BT* 1959, p. 350.

(3) CA Rouen, 2e ch., 15 nov. 2001, *CMA-CGM c/ Groupama*, *BTL* 2002, p. 257.

*comme un acte ou une omission qui affecte surtout le navire, sa sécurité et son bon état et l'aventure maritime en général*<sup>(1)</sup>. Une erreur dans les soins à donner à la cargaison est un acte ou une omission fautive concernant surtout la marchandise. RODIERE explique cette règle de la façon suivante : « Il faut se demander à quoi tendait l'acte au cours duquel la faute a été commise et distinguer ce qui devait intéresser le navire de ce qui devait intéresser la cargaison. Intéresser n'est pas concerner. Un acte intéresse le navire lorsqu'il est entrepris dans son intérêt et non pas lorsqu'il concerne les organes du navire »<sup>(2)</sup>.

### 13.Exemples de faits admis comme fautes nautiques. –

- la Cour de cassation française a jugé qu'une faute dans le branchement d'un circuit électrique sera considérée comme une faute nautique, s'il affecte directement le fonctionnement du navire. Mais, elle sera qualifiée de faute commerciale, si elle affecte les appareils de réfrigération de cargaison<sup>(3)</sup>. Quelques auteurs comme M. DELEBECQUE est favorable à cette solution<sup>(4)</sup>.

---

(1) RODIERE (R), *op. cit.*, p. 263.

(2) RODIERE (R), *op. cit.*, p. 264.

(3) Cass. com., 11 mars 1965, *DMF* 1965, 408 ; Cass. com. 17 juillet 1980, *DMF* 1981, 209, note ACHARD (R) ; voir aussi, RODIÈRE (R) et DU PONTAVICE (E), *Droit maritime*, 12e éd., Dalloz, Paris, 1997, p. 347.

(4) DE CET BERTIN et autres, 40 ans d'application des cas exceptés de responsabilité des Règles de La Haye-Visby, *DMF* 2005, n. 664 du 11/2005.

- l'erreur d'interprétation des cartes marines<sup>(1)</sup> ou l'erreur de navigation, ou le fait de décider, après un incendie d'origine inconnue, de reprendre la mer dans des conditions de sécurité insuffisantes<sup>(2)</sup>. RODIERE a cité des exemples pareils<sup>(3)</sup>.
- un retard dans l'appareillage en dépit d'une tempête annoncée avec un vent de force 11 combiné à une insuffisance de vitesse de moteur pour quitter le mouillage<sup>(4)</sup>.
- le capitaine qui a décidé de reprendre son voyage malgré les conditions météorologiques très mauvaises, a commis une erreur de jugement qui est considérée comme faute nautique<sup>(5)</sup>.
- la Chambre arbitrale maritime de Paris a considéré qu'une navigation *à la vitesse très excessive de 16 nœuds dans le mauvais temps*», avec un *«changement de route hasardeux»*, constitue une faute nautique du capitaine<sup>(6)</sup>.

(1) T. com. Marseille, 7 février 1975, *DMF* 1976, p. 43.

(2) T. com. Le Havre, 3 octobre 1977, *DMF* 1978, p. 356.

(3) RODIERE (R), *op. cit.*, p. 265.

(4) CA Aix-en-Provence, 2e ch., 5 octobre 2011, no RG : 10/13332, Algérie Télécom c/ CMA CGM, *DMF* 2011, p. 873.

(5) Aix-en-Provence, 1re Ch. civile, 14 mai 2004, No-rôle : 01/04072, No-arrêt : 295 : *« Il est également établi que, s'étant réfugié dans un havre suffisant pour assurer la conservation du navire et de sa cargaison, le capitaine, en reprenant son voyage malgré des conditions météorologiques très mauvaises, a commis une faute purement nautique, relative à la sécurité du navire, et qui a entraîné sa perte, cette faute ne pouvant dès lors être qualifiée de commerciale »*.

(6) Ch. arb. Paris, 14 janv. 2005, no 1105, *DMF* 2005, p. 562.

- en 2006, la Chambre arbitrale maritime de Paris a considéré comme faute nautique la « *manœuvre inappropriée* » d'un officier qui avait déclenché une rupture d'aussière, le fait qui a causé l'échouement du navire<sup>(1)</sup>.
- la non fermeture d'une porte étanche par l'équipage soumettant le navire à des vents violents et à des vagues de 10 à 12 mètres concerne la navigation et affecte directement la sécurité du navire<sup>(2)</sup>. Donc, il s'agit d'une faute nautique qui affecte directement la sécurité du navire.

**14. Exemples de fautes commerciales.** - En revanche, les actes suivants ne sont pas reconnus comme fautes nautiques, car ils sont commis par le transporteur dans les soins à apporter à la marchandise. Il s'agit donc des fautes commerciales. On cite à titre d'exemples :

- l'emploi d'un navire inadéquat qui nécessitait l'empilage des marchandises sur toute la hauteur du navire à cause de l'absence de tout pont intermédiaire<sup>(3)</sup>.
- les lourdes négligences du transporteur dans l'entretien du navire qui ont causé la défaillance du système de barre

---

(1) Ch. arb. Paris, 23 mai 2006, no 1130, *DMF* 2007, p. 623.

(2) [Cass. com., 30 mars 2010, no 09-11.397](#), *DMF* 2010, p. 414, *BTL* 2010, p. 223.

(3) CA Paris, 5e ch. A, 22 juin 1987, *Cast Shipping c/ Allianz et a.*, No rôle : K. 5974.

provenant d'un court-circuit<sup>(1)</sup>. M. DELEBECQUE est favorable à cette solution<sup>(2)</sup>.

- charger en pontée avec imprudence, des marchandises fragiles, malgré les remarques du chargeur<sup>(3)</sup>.
- le fait de mettre dans les cales, des colis fragiles sur des tôles de hauteurs inégales<sup>(4)</sup>.
- le fait de placer de produits dangereux à proximité de denrées alimentaires<sup>(5)</sup>.
- le fait de charger des sacs de farine de soja, à proximité immédiate des appareils destinés à réchauffer le combustible du bord, sans protection<sup>(6)</sup>.
- le placement de lots de thé à coté de lots de café défectueux (en état de fermentation avancée), qui a endommagé toute la marchandise<sup>(7)</sup>.
- le problème de réfrigération des cales, résultant du percement d'une conduite frigorifique<sup>(8)</sup>.

(1) Cass. com., 24 oct. 1989, no 86-18.209, *Bull. civ. IV*, p. 173.

(2) DE CET BERTIN et autres, *art. et loc. cit.*

(3) Cass. com., 10 mars 1987, no 85-14.008.

(4) Cass. com., 10 mars 1987, no 85-14.008.

(5) CA Paris, 27 avril 1982, *BT* 1982, p. 371.

(6) Cass. com., 12 avril 1976, no 74-14.283, *BT* 1976, p. 282 ; CA Paris, 14 octobre 1976, *BT* 1976, p. 474.

(7) CA Paris, 5e ch. A, 7 novembre 1988, *Centraal Beheer Schadeverzekering NV et a. c/ Svedel et a.*, No rôle : M. 9633, M. 10688.

(8) CA Paris, 5e ch. B, 22 octobre 1986, *Sitram c/ Cies d'ass. et Cofruitel*, cité par *Lamy transport* 2013, T. 2, n. 703 et s.

- le stationnement à quai d'un conteneur chargé de viande fraîche, sans réfrigération<sup>(1)</sup>. Toutefois, la responsabilité peut être partagée avec le chargeur et le destinataire, informés de l'insuffisance des moyens techniques, et qui, malgré cela, ce sont abstenus de donner au transporteur des instructions susceptibles de réduire leur préjudice<sup>(2)</sup>.
- le défaut total de surveillance de la marchandise qui a causé sa perte, même s'il s'agit de l'avarie de machines dont la nature est connue et qui oblige le navire à chercher refuge dans un port<sup>(3)</sup>.
- le défaut total de surveillance de la marchandise pendant la réparation des machines<sup>(4)</sup>.
- la perte de marchandises lors d'un coup de vent, sachant que le capitaine a toujours eu le souci d'assurer au mieux la navigation, notamment en adaptant la vitesse du navire pour confronter aux difficultés. Les juges d'appel ajoutent « *qu'à considérer même que le capitaine ait fait un mauvais choix de route et adopté une vitesse excessive, il n'est pas*

---

(1) CA Aix-en-Provence, 4 juillet 1986, Hesnault c/ NCHP et a., No-arrêt : 687. No-rôle : 84/4975 ; Cass. com., 5 mai 1987, no 85-15.183.

(2) CA Versailles, 12e ch., 8 avril 2004, no RG : 02/04968, Axa et a. c/ CGM, BTL 2004, p. 315 ; CA Aix-en-Provence, 1er octobre 1987, Brousse Vergez et Cie c/ Danzas, No-rôle : 85/3402.

(3) CA Paris, 14 mars 1985, DMF 1987, p. 364.

(4) Cass. com., 2 juin 1987, no 85-16.837.

*démontré que ces fautes étaient de nature à intéresser l'équilibre et la sécurité du navire»<sup>(1)</sup>.*

- lorsque les avaries auraient pu être évitées si le transporteur avait fait des manœuvres, le dommage aurait résulté d'une insuffisance d'arrimage<sup>(2)</sup>. En France, avant la loi de 1966, la jurisprudence a considéré la faute d'arrimage comme faute nautique<sup>(3)</sup>. Depuis la loi de 1966, elle est considérée comme faute commerciale<sup>(4)</sup>.

#### **D. Déroutement et sauvetage en mer**

**15. Principe.** - En vertu des articles 4-2-1 et 4-4 des Règles de La Haye, ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant :

(1) CA Rouen, 2e ch., 11 sept. 2003, MSC c/ Mutuelles du Mans et a., *BTL* 2003, p. 632, approuvant T. com. Rouen, 7 décembre 2001, Mutuelles du Mans et a. c/ MSC.

(2) CA Montpellier, 2e ch., 26 juin 2012, no RG : 11/02867, Baltimar Neptune et a. c/ Generali et a., *BTL* 2012, p. 504.

(3) Cass. com., 10 avril 1959, *JCP* 1959, II, 153.

(4) NABI (G), CHAKAB (F), *th. préc.*, p. 170 ; Cass. com. 17 juillet 1980, n° 77-13, 435, *BT* 1980, p. 567 ; T. com. Le Havre, 18 septembre 1970, *DMF* 1971, p. 284 ; CA Aix-en-Provence, 17 mars 1972, *BT* 1972, p. 334 ; RODIÈRE (R), Question pratique sur les conditions de la responsabilité : la faute d'arrimage, *BT* 1976, p. 516 ; CA Aix-en-Provence, 14 avril 1987, *BT* 1988, p. 337 ; CA Paris, 24 mars 1983, *BT*, 1984, p. 201 ; CA Aix-en-Provence, 27 juin 1986, *DMF* 1988, p. 243.

Voir contra : Rouen, 16 mai 1969, *DMF* 1969, p. 744 ; Cass. com. 4 juillet 1972, *DMF* 1972, 717 ; CA Paris, 29 novembre 1978, *DMF* 1979, p. 80.

- d'un sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer.
- d'un déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies ou des biens en mer (déroutement justifié).
- d'un déroutement raisonnable<sup>(1)</sup>.

Le sauvetage ou tentative de sauvetage est une obligation légale qui dérive d'un devoir moral, à savoir la solidarité devant les risques de la mer. Il est donc logique que le transporteur qui remplit cette obligation ne soit pas responsable d'une perte ou dommage résultant d'une telle circonstance. D'ailleurs, le transporteur qui effectue un déroutement raisonnable sera exonéré de sa responsabilité. En revanche, s'il s'agit d'un déroutement déraisonnable, il sera entièrement responsable des pertes subies par la marchandise.

**16. Définition de sauvetage et de déroutement.** - Les Règles de La Haye ne définissent pas le sauvetage. Cependant, il a été défini par un auteur comme « *l'action de préserver de la mort ou de la destruction une personne ou une chose à la suite d'un accident, tel qu'un naufrage ou un échouement* »<sup>(2)</sup>. Les Règles de La Haye ne définissent pas le déroutement ni les circonstances qui le rendent raisonnable. Le déroutement peut néanmoins être définis comme étant

---

(1) Voir aussi : Code de transport français, article L. 5422-12, 8o.

(2) Voir : NABI (G), CHAKAB (F), *th. préc.*, p. 171.

l'abandon de l'itinéraire habituel ou celui déterminé par le contrat de transport pour prendre un autre.

Existent plusieurs sortes de déroutement :

- le déroutement justifié : cette sorte de déroutement est justifiée par l'intention de sauver ou de tenter de sauver les vies ou les biens en mer.

- le déroutement raisonnable : le critère de déroutement raisonnable est un peu vague. Il faut étudier les circonstances dans lesquelles le déroutement est effectué, cas par cas<sup>(1)</sup>. La charge de prouver que le déroutement est raisonnable incombe au transporteur<sup>(2)</sup>.

« *Le véritable critère de [déroutement raisonnable] consiste à se demander quel déroutement pourrait entreprendre une personne prudente, contrôlant le voyage au moment où le déroutement est décidé, et ayant en tête toutes les circonstances pertinentes, y compris les termes du contrat et les intérêt des parties intéressées, mais sans être obligée de considérer l'intérêt d'aucune de ces parties comme déterminant* »<sup>(3)</sup>. De plus, pour que le déroutement soit raisonnable, le navire doit être en face d'un danger imminent et suffisamment important qui explique le déroutement

(1) Cass. com. 13 juin 1989, *BT* 1989, p. 539, dans lequel une déviation à cause d'un blocage d'entrée du port de destination, par les marins et pêcheurs a été jugé raisonnable, dès lors qu'il est constaté qu'il existait « *un risque très sérieux* ».

(2) NABI (G), CHAKAB (F), *th. préc.*, p. 173.

(3) Chambre des lords, 10 décembre 1931 A.C. 1932, p. 328, cité par SERIAUX A. *La faute du transporteur*, 2e éd., 1998, n° 262.

envisagé<sup>(1)</sup>. D'ailleurs, si la cause du déroutement est connue avant de quitter le dernier port de chargement, il est considéré déraisonnable. Ainsi, le manque de combustible pour assurer la totalité du voyage ne rend pas raisonnable le déroutement effectué si ce manque est connu dès le début du déroutement<sup>(2)</sup>.

**Exemples de déroutements raisonnables :** Ont été qualifiés de raisonnables et donc exonérateurs de responsabilité :

- le déroutement prévu par le connaissance<sup>(3)</sup>.
- le déroutement d'un navire effectué dans le but d'éviter un passage par le Canal de Suez rendu dangereux, en raison de la « guerre du Golfe »<sup>(4)</sup>.
- le déroutement d'un navire sur Barcelone, certes éloigné du port de destination (Sète), car il existe un « risque très sérieux » d'incidents dans le port de destination et les ports plus proches que celui de Barcelone<sup>(5)</sup>.
- le déroutement évitant de mettre en péril le navire, son équipage et la marchandise elle-même, puisqu'il y a une guerre civile au port de destination<sup>(6)</sup>.

(1) TILCHE (M.), Exonération du transporteur, *BTL* 2011, 3391.

(2) TILCHE (M.), *art. préc.*

(3) U.S. District Court, Southern District of New York, 2 février 1982, A.M.C. mars 1982, p. 796.

(4) CA Paris, 5e ch., sect. B, 8 mars 1996, Allianz et a. c/ Hesnault et a., No-rôle : 94-16980.

(5) Cass. com., 13 juin 1989, no 87-10.796, *BT* 1989, p. 539.

(6) CA Paris, 29 sept. 1995, Metco Africa c/ Navigation et transport et a., No-rôle : 93-13712.

- le déroutement d'un navire à cause de manifestations violentes et grèves menaçant le pouvoir à Lomé, port de déchargement<sup>(1)</sup>.

### Exemples de déroutements déraisonnables :

- le déroutement lucratif.
- le déroutement volontaire causé par l'innavigabilité du navire connue avant qu'il ne quitte le dernier port de chargement, même si son but est de sauver les vies et la cargaison transportée<sup>(2)</sup>.
- le déroutement qui s'effectue vers un port manifestement non adapté<sup>(3)</sup>.

**17. Conditions d'exonération de transporteur.** - Pour que le transporteur soit exonéré de sa responsabilité en cas de perte ou dommage, un danger doit exister. Les difficultés maritimes n'exonèrent pas le transporteur de sa responsabilité<sup>(4)</sup>.

A notre avis, pour que le transporteur puisse bénéficier de cette cause d'exonération, il est nécessaire que :

- 1- le navire assisté ne puisse échapper à un péril de mer que par l'intervention du navire sauveteur ;

---

(1) CA Paris, 5e ch., 6 décembre 1996, Delmas Vieljeux c/ Groupe Concorde et a., No-rôle : 95/016396.

(2) Lamy Transport, *op. cit.*, n. 711.

(3) T. com. Marseille, 26 mai 1995, Bambi fruit et a. c/ Hapag Lloyd et a., cité par Lamy Transport, *op. et loc. cit.*

(4) MARAIS (G), *Les transports internationaux de marchandises par mer et la jurisprudence en droit comparé*, Paris, LGDJ 1949, p. 165.

2- le navire sauveteur agisse volontairement et sans obligation préétablie ;

Après avoir envisagé la question des causes d'exonération en relation avec le navire, il convient maintenant d'étudier les causes d'exonération en relation avec la cargaison.

## **II. Les causes d'exonération en relation avec la cargaison**

**18. Parmi les causes d'exonération énumérées par les Règles de La Haye, on trouve des causes d'exonération en relation avec la cargaison. Il s'agit du vice propre de la marchandise (A), de la freinte en volume et en poids (B), ou enfin de la faute du chargeur ou propriétaire des marchandises, de son agent ou représentant (C).**

### **A. Le vice propre de la marchandise**

**19. Définition du vice propre de la marchandise.** - Le vice propre de la marchandise est l'une des causes d'exonération offertes au transporteur. En effet, en vertu de l'article 4-2-m des Règles de La Haye, ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant de [...] vice propre de la marchandise.

Le vice propre de la marchandise est « *la propension de celle-ci à se détériorer sous l'effet d'un transport maritime effectué dans des conditions normales compte tenu des circonstances* »<sup>(1)</sup>. Ainsi, les dommages à une cargaison de bananes chargées au départ dans un état de murissement

---

(1) Cass. com. 9 juillet 1996, n° 94-19.396.

avancé prouvent la présence d'un tel vice<sup>(1)</sup>. Cela peut être une « *détérioration antérieure au voyage* »<sup>(2)</sup>. Une marchandise affectée par un vice propre peut être des fruits et légumes, des appareils électriques, ainsi que d'autres types de marchandises.

Le vice propre de la marchandise n'est pas nécessairement un défaut. C'est un vice qui est en relation avec la nature même de la marchandise<sup>(3)</sup>. Le vice propre n'est pas non plus nécessairement un vice caché<sup>(4)</sup>.

**20. Preuve du vice propre de la marchandise.** - Afin de s'exonérer de sa responsabilité, le transporteur doit prouver :  
- la présence de vice propre de la marchandise<sup>(5)</sup>. Il peut prouver la présence d'un tel vice par tous moyens. En outre, il peut profiter de simples présomptions<sup>(6)</sup>.

(1) NABI (G), CHAKAB (F), *th. préc.*, p. 176.

(2) DANJON (D), *Traité de droit maritime. 3, Affrètement, passage, avaries*, Paris, Recueil Sirey, 2e éd., 1927, n° 839.

(3) CA Alger, 20 décembre 1958, *DMF* 1960, p. 473.

(4) CA Aix-en-Provence, 2e ch., 19 janv. 2001, *Sté des Pharaons c/ Egyptian Navigation Co.*, *DMF* 2001, p. 820, soulignant que le texte de la Convention n'exige pas que le vice propre de la marchandise soit en même temps caché.

(5) Cass. com. 4 mars 1986, *DMF* 1987, p. 360 ; CA Rennes, 10 octobre 1985, *DMF* 1987, p. 87.

(6) RODIÈRE (R), *op. cit.*, p. 278 et 405 ; aussi v. CA Montpellier, 2 décembre 1965, *DMF* 1966, p. 536 ; CA Paris, 6 mai 1960, *DMF* 1960, p. 449.

- que le dommage résulte de ce vice<sup>(1)</sup>. Cela n'est pas le cas seulement dans les Règles de La Haye.

La preuve peut s'effectuer par tous moyens, y compris les présomptions<sup>(2)</sup>. De simples suppositions ne constituent pas une preuve suffisante<sup>(3)</sup>.

Le transporteur peut prévoir des réserves dans le connaissance. Ces réserves facilitent la preuve de vice propre par le transporteur, sans être considérés comme une preuve complète. En effet, il a été jugé par la cour d'appel de Douai que les réserves étaient ainsi formulées « *surface de tuyaux humide avant chargement, revêtements externes des tuyaux présentant des traces locales de frottement, tuyaux partiellement tâchés de rouille aux endroits non revêtus et griffés* » alors qu'à l'arrivée, l'expert a constaté « *des blessures de manutention en extrémité de tuyaux et fourches de chariot élévateur qui, en présence d'eau de mer, ont provoqué normalement une corrosion naissante* » et a estimé « *qu'une protection appliquée sur les tuyaux par le fabricant*

---

(1) [Cass. com., 4 mars 1986, no 84-12.735](#), *DMF* 1987, p. 360 ; [Cass. Ire civ., 27 mars 1990, no 88-17.664](#).

(2) CA Montpellier, 2 décembre 1965, *DMF* 1966, p. 536 ; CA Paris, 6 mai 1960, *DMF* 1960, p. 549.

(3) CA Paris, 5e ch. A, 30 janvier 1989, La Concorde c/ SNCDV, No-rôle : 86/11874, rejetant comme invérifiable et donc incertain l'état d'avancement du développement de la maturation des bananes lors de l'empotage.

*était suffisante dans des conditions normales de transport »<sup>(1)</sup>.*

Parfois il est tout de même difficile de prévoir dans le connaissance une réserve, surtout lorsque les marchandises sont emballées. Toutefois, l'absence de réserves n'interdit pas au transporteur de démontrer le vice propre de la marchandise existant au moment de la prise en charge et d'établir que les dommages proviennent d'un tel vice<sup>(2)</sup>.

**21. Illustrations.** - Sont considérés des vices propres de la marchandise :

- la condensation de sacs de pains surgelés sachant que les frigos fonctionnaient bien, les aliments étant en bon état apparent<sup>(3)</sup>.
- l'incendie d'une voiture transportée à cause d'un problème dans son système électrique<sup>(4)</sup>.

---

(1) CA Douai, 3e ch., 22 septembre 2011, no RG : 04/03241, Unithai Public c/ CIAM et a., No Rôle : 04/03241.

(2) [Cass. com., 16 février 1988, no 86-14.640](#), *BT* 1988, p. 214 ; CA Bordeaux, 11 juillet 1977, *DMF* 1978, p. 22 ; CA Aix-en-Provence, 2e ch., 16 décembre 1999, Navigation et Transports c/ Socoma, *BTL* 2000, p. 119.

- Pour une étude détaillée sur le vice propre des marchandises, cf., REDON (P), *Les vices de la chose en droit maritime français*, Thèse, Bordeaux 1, 1959 ; DE LA GRASSIERE (B), *Les vices propres des marchandises en droit maritime*, *DMF* 1960, 515 ; DE JUGLART (M), *Le vice propre de la marchandise dans le transport maritime*, *DMF*, 1965, 131.

(3) CA Orléans, 29 janvier 1998, *BTL* 1998, no 2801.

(4) CA Paris, 5ème chambre, section A, 7 février 2001, *BTL*, no 2895.

En revanche, ci-dessous plusieurs exemples où le vice propre de la marchandise n'est pas qualifié :

- le transporteur de denrées qui s'abîment facilement doit les transporter en bon état. En cas de dommage, le transporteur sera responsable<sup>(1)</sup>.
- le déplacement des fraises et de brocolis ne s'était pas effectué à la température requise. Ceci les a endommagées. Dans ce cas, le transporteur est responsable de ces avaries. Le risque inhérent au vice propre de la marchandise est rejeté<sup>(2)</sup>.
- le mauvais état d'une cargaison de mangues fraîches causé par un manque de ventilation et à des températures trop élevées<sup>(3)</sup>.
- le mauvais état d'une cargaison de sacs de fèves de cacao causé par la faute de transporteur qui aurait dû soigner la ventilation<sup>(4)</sup>.
- la mauvaise congélation d'un lot de viande, causée par le fait du chargeur<sup>(5)</sup>.

---

(1) CA Rouen, 13 mai 2004, *BTL* 2004, no 3037.

(2) CA Montpellier, 21 mars 2000, *BTL* 2000, no 2846.

(3) CA Paris, 5e ch., 19 mars 2003, OOCL, c/ Cap Expo, cité par Lamy transport, *préc.*, n. 725 ; CA Paris, 5e ch., 2 avril 1997, CMB Transports NV et a. c/ ABCD de l'Exotique et a., No-rôle : 21499/94, confirmé par Cass. com., 4 janvier 2000, no 97-16.938.

(4) CA Rouen, 1re ch., 21 septembre 2011, no RG : 07/01437, Mitsui Osk Lines c/ Belmarine, *DMF* 2012, p. 573, *BTL* 2011, p. 639.

(5) CA Paris, 5e ch., 8 avril 1999, *BTL* 1999, p. 399.

- le seul fait que la date limite de consommation soit atteinte le jour du chargement<sup>(1)</sup>.

### **B. La freinte en volume et en poids**

**22. Définition.** - En vertu de l'article 4-2-m des Règles de La Haye, ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant de la freinte en volume ou en poids.

Certains auteurs ont considéré que la freinte en volume et en poids constitue une variété de vice propre de la marchandise<sup>(2)</sup>. Cependant, on peut dire que si la freinte en volume et en poids constitue une variété de vice propre de la marchandise, à quoi sert-il de l'insérer dans l'article 4-2-m des Règles de La Haye comme un cas autonome indépendant du « *vice propre* » ? Pour cela, nous considérons que « *la freinte en volume et en poids* » et « *le vice propre de la marchandise* » ne se confondent pas. En revanche, la « *freinte en volume et en poids* » dépend de la nature spéciale de la marchandise.

La freinte de route s'analyse seulement en une déperdition de quantité, en poids ou en volume, sans aucune incidence sur sa qualité. Par exemple, le blé ou le riz récolté dans une région tropicale et chargé sous la pluie, peut, tout

(1) Cass. com., 7 janvier 2003, no 99-21.755, *BTL* 2003, p. 49.

(2) RODIÈRE (R), *op. cit.*, p. 279, n° 639 ; RODIÈRE (R) et DU PONTAVICE (E), *op. cit.*, p. 352, n° 373 ; POURCELET (M), *Le Transport maritime sous connaissance : droit canadien, américain et anglais*, LGDJ, 1972, p. 115.

naturellement, présenter un poids diminué à l'arrivée à la destination, compte tenu du lieu de récolte et des évaporations résultant des conditions atmosphériques rencontrées au cours du voyage<sup>(1)</sup>. La cour d'appel de Bordeaux a considéré que la freinte de route est donc une tolérance de perte due à « *la nature spéciale de la marchandise transportée* »<sup>(2)</sup>, et non pas à la faute de transporteur. En effet, ne peuvent être considérés comme de la freinte : les dommages causés par la mouille à l'eau pendant le transport ou le séjour à quai<sup>(3)</sup>, ou les dommages qui résultent de l'asphyxie de vers de terre vivants causé par l'absence d'aération et non de la nature même de la marchandise litigieuse<sup>(4)</sup>.

Certaines marchandises sont en effet plus sensibles que d'autres. Ainsi, le café est très sensible à l'humidité ambiante et cela peut entraîner une variation de son poids à l'arrivée, compte tenu, entre autres, du lieu de récolte (régions tropicales) et des conditions atmosphériques rencontrées au cours du voyage.

---

(1) Pour un exemple similaire mais pour le transport de café, voir T. com. Marseille 13 juill. 1979, *Rev. Scapel*, 1980, p. 1.

(2) CA Bordeaux, 14 nov. 1990, *La Préservatrice c/ Cigna et a.*, cité par Lamy Transport, Tome 2, 2013, Partie 4, Chapitre 7, Section 4, n. 728.

(3) CA Paris, 13 juin 1977, *DMF* 1978, p. 19.

(4) CA Aix-en-Provence, 22 octobre 2009, *Winterthur Europe et a. c/ CMA et a.*, *BTL* 2009, p. 709.

La **preuve** de la freinte incombe au transporteur. Celui-ci doit prouver sa présence pour s'exonérer de la responsabilité<sup>(1)</sup>, et que la perte constatée résulte de l'existence d'une freinte. Et, puisqu'il s'agit d'une question de fait, les tribunaux déterminent souverainement si la perte constatée résulte de l'existence d'une freinte ou non<sup>(2)</sup>.

**23. Exemples de taux et montant de réparation.** - Les Règles de La Haye n'ont pas précisé le taux de la freinte qui constitue une cause d'exonération, sachant que la freinte dépende des conditions de la marchandise, du trajet parcouru, des conditions climatiques, etc.

Cependant, la jurisprudence donne une bonne idée de taux de la freinte que le transporteur ne peut pas dépasser sans être responsable :

« - *soja en vrac* : 2%<sup>(3)</sup> ;

- *pour les vins d'Algérie, au port de sète* : 0,30%, 0.40% ou 0.50% selon le mode de chargement<sup>(4)</sup> ;

- *café* : 0.1%, 0.25% ou 0.3%;

- ***fuel-oil*** : 0.32%<sup>(5)</sup>;

---

(1) CA Paris, 5e ch. A, 17 janv. 2001, Precious Shipping Public Co Ltd c/ Itraco, *BTL* 2001, p. 93 ; CA Paris, 5e ch., 5 mai 1999, *BTL* 1999, p. 618 ; CA Rouen, 22 novembre 1959, *BT* 1956, p. 360 ; CA Montpellier, 26 avril 1968, *BT* 1968, p. 253.

(2) [Cass. com., 22 février 1983, no 78-13.153](#), *BT* 1983, p. 587.

(3) CA Rennes, 10 octobre 1985, *DMF* 1987, p. 46.

(4) CA Montpellier, 1er avril 1971, *BT* 1971, p. 180.

(5) CA Rouen, 24 novembre 1988, *DMF* 1991, p. 365.

- *pétrole brut* : 0.50%<sup>(1)</sup> ».

- l'huile d'arachide : 2%<sup>(2)</sup>.

Ainsi, si le transporteur délivre au moins 99.5% du pétrole brut, on peut considérer qu'il a accompli ses obligations. La question qui se pose est de savoir, dans l'hypothèse où le transporteur délivre 94% du pétrole brut, s'il sera responsable de 6% de perte ou bien de 5.5.% ?

Plusieurs auteurs ont énoncé qu'il faut déduire la freinte de la totalité de la perte dans tous les cas<sup>(3)</sup>. La jurisprudence va dans ce sens<sup>(4)</sup>.

Malgré les tentations de la jurisprudence et de la doctrine d'interpréter le texte de l'article 4-2-m des Règles de La Haye, le silence de ces Règles quant au taux de la freinte, les circonstances dans lesquelles la freinte en volume ou en poids constitue une cause d'exonération, et le montant de réparation constituent autant de points de divergences puisque chaque port de destination applique ses propres usages. A notre avis, cela nous éloigne d'une solution uniforme, nécessaire pour le transport maritime international.

(1) CA Aix-en-Provence, 2e ch. civ., 10 décembre 1992, n° 90/4896.

(2) CA Paris, 13 juillet 1979, Transcap et autre c/ Bunge et a., cité par Lamy transport, *op. cit.*, n. 728.

(3) A titre d'exemples, RODIÈRE et DU PONTAVICE (E), *op. cit.*, p. 353.

(4) CA Paris, 13 juillet 1979, Transcap et a. c/ Bunge et a., *préc.* ; Ch. arbr. Paris, 28 septembre 1981, no 421, *DMF* 1982, p. 440 ; CA Rouen, 24 novembre 1988, *DMF* 1991, p. 365.

**C. La faute du chargeur** ou propriétaire des marchandises, de son agent ou représentant

**24. Principe et exemples des fautes.** - En vertu de l'article 4-2-i des Règles de La Haye, ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant d'un acte ou d'une omission du chargeur ou propriétaire des marchandises, de son agent ou représentant. Il en va ainsi pour l'envoi imprudemment effectué par le chargeur en raison de l'état de guerre civile d'un pays<sup>(1)</sup> ou pour une durée de pré - acheminement trop longue par rapport à la durée de maturation des fruits à transporter<sup>(2)</sup>. La faute du chargeur peut consister, également, dans le fait de ne pas avoir attiré l'attention du transporteur sur une particularité de la marchandise<sup>(3)</sup>. Au contraire, ne constitue pas une faute de chargeur : le transport de bouteilles d'eau minérale placées dans des casiers sans couvercle, vu que le placement était habituel<sup>(4)</sup>, ou la mauvaise répartition de

(1) T. com. Paris, 13 juin 1979, *DMF* 1980, p. 483.

(2) CA Rouen, 2e ch., 29 janvier 2004, no RG : 02/04088, *Desmettre & Fils c/ Dampskibsselskabet*, No-rôle : 02/04088.

(3) Cependant, le chargeur qui ne notifie pas à un armement maritime spécialisé dans le transport de viandes congelées que la température de la viande devait être d'environ 10 C pendant le voyage, ne commet pas une faute, et par suite, le transporteur reste donc responsable des avaries survenues à la marchandise (CA Anvers, 23 avril 1980, *Jurispr. Du Port d'Anvers* 1981/1982, p. 81). De même, quand on charge un conteneur frigo, le transporteur doit le transporter à froid (T. com. Marseille, 14 juin 2002, *Le Continent c/ CMA CGM, BTL* 2002, p. 712).

(4) T. com. Marseille, 25 février 1966, *BT* 1966, p. 200.

fruits dans le frigo, vu que le capitaine est le responsable de cette mission<sup>(1)</sup>.

Le transporteur peut-il commettre une faute bien qu'il ait suivi, en détail, les instructions du chargeur ?

Le transporteur maritime sera responsable s'il n'a pas décelé les « *erreurs manifestes* » figurant dans les instructions de chargement s'il en a les moyens<sup>(2)</sup>. La cour d'appel de Versailles a condamné un transporteur pour ne pas avoir détecté des indications de température erronées, vu en tant que professionnel, qui devait savoir que les indications communiquées étaient fausses et par suite prendre cela en considération<sup>(3)</sup>.

D'ailleurs, l'article 4-5 qui dispose que ni le transporteur ni le navire ne seront en aucun cas responsables pour perte ou dommage causé aux marchandises ou les concernant, si dans le connaissance le chargeur a fait sciemment une déclaration fautive de leur nature ou de leur valeur<sup>(4)</sup>, donne un bon exemple de la faute du chargeur.

---

(1) T. com. Marseille, 26 octobre 1976, *DMF* 1977, p. 473.

(2) CA Rouen, 7 février 1980, *BT* 1980, p. 357.

(3) CA Versailles, 12e ch., 29 juin 1999, *CGM c/ SCAC*, No-rôle : 819/97.

(4) Le chargeur sera considéré avoir garanti au transporteur, au moment du chargement, l'exactitude des marques, du nombre, de la quantité et du poids tels qu'ils sont fournis par lui, et le chargeur indemniser le transporteur de toutes pertes, dommages et dépenses provenant ou résultant d'inexactitudes sur ces points (article 3-5 des Règles de La Haye).

La faute du chargeur peut aussi être une absence de déclaration. En effet, les marchandises de nature inflammable, explosive ou dangereuse à l'embarquement desquelles le transporteur, le capitaine ou l'agent du transporteur n'auraient pas consenti en connaissant leur nature ou leur caractère, pourront à tout moment avant déchargement être débarquées à tout endroit, détruites ou rendues inoffensives par le transport sans indemnité, et le chargeur de ces marchandises sera responsable de tout dommage et dépenses provenant ou résultant directement ou indirectement de leur embarquement (article 4-6 des Règles de La Haye).

Parfois, même en cas de bonne déclaration, le transporteur sera exonéré. En effet, si quelqu'une de ces marchandises embarquées à la connaissance et avec le consentement du transporteur devenait un danger pour le navire ou la cargaison, elle pourrait de la même façon être débarquée ou détruite ou rendue inoffensive par le transporteur, sans responsabilité de la part du transporteur si ce n'est du chef d'avaries communes, s'il y a lieu (article 4-6 des Règles de La Haye).

La faute de chargeur peut également résulter d'un mauvais empotage<sup>(1)</sup>. L'empotage à chaud d'une marchandise qui nécessite d'être réfrigéré constitue une

---

(1) CA Aix-en-Provence, 2e ch. com., 16 janvier 2003, Cie Rhône Méditerranée c/ A. P. Moller, *DMF* 2003, p. 588.

faute du chargeur<sup>(1)</sup>. Il en va ainsi pour le chargement de colis humides<sup>(2)</sup>.

Dans le même sens, les articles 4-2-n et o donnent des exemples de l'article 4-2-i des Règles de La Haye en disposant que ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant d'une insuffisance d'emballage ; d'une insuffisance ou imperfection de marques.

Pour que le chargeur soit responsable, sa faute doit être la cause certaine du dommage<sup>(3)</sup>. Si la faute de chargeur n'était pas la seule faute qui a causé le dommage, il y aura un partage de responsabilité<sup>(4)</sup>.

**25. L'insuffisance d'emballage.** - Le chargeur, en principe, doit emballer la marchandise de manière convenable pour qu'elle arrive saine et sauve à la destination. S'il ne remplit pas cette obligation, il doit supporter les conséquences de sa faute, et le transporteur sera exonéré de sa responsabilité<sup>(5)</sup>.

(1) CA Aix-en-Provence, 2e ch. civ., 6 avril 2000, Cie Colonia Versicherung et a. c/ Cosco, cité par Lamy Transport, *op. cit.*, n. 731.

(2) CA Aix-en-Provence, 2e ch., 29 juin 2000, *BTL* 2000, p. 603.

(3) CA Rouen, ch. civ.et com., 30 juin 2011, no RG : 10-03914, Groupama c/ APL, *DMF* 2012, p. 572.

(4) Pour un partage de responsabilité entre transporteur et chargeur : CA Aix-en-Provence, 2e ch., 14 septembre 2011, no RG : 10/01309, Cie Maritime Marfret c/ Allianz Global Corporate et a., No Rôle : 10/01309.

(5) T. com. 27 mars 1973, *DMF* 1973, 466, note P. L., *Rev. Scapel* 1973, 20 ; Rouen, 27 octobre 1983, *DMF* 1985, 270 ; Rouen, 21=

Les Règles de La Haye ne précisent pas les critères de l'emballage insuffisant. A notre sens, pour distinguer entre emballage suffisant et insuffisant, il faut prendre en considération la nature des marchandises, les usages et coutumes professionnels concernant l'emballage des marchandises particulières, et les conditions du voyage envisagé.

L'insuffisance d'emballage *ne peut s'apprécier que par rapport à un emballage normal, susceptible de protéger les marchandises contre les risques usuels du transport maritime*. En d'autres termes, « *on ne peut imposer à un chargeur de réaliser un emballage garantissant sa marchandise dans toutes les circonstances, même les plus exceptionnelles, tel un risque de contamination nucléaire ou chimique tout à fait imprévisible* »<sup>(1)</sup>.

Les articles 4-2-n des Règles de La Haye disposent que ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant d'une insuffisance d'emballage. Les Règles de La Haye ne traitent que l'insuffisance d'emballage. Mais, on pourrait en déduire que l'absence d'emballage peut, également, constituer un cas

---

=février 1984, *DMF* 1985, 275 ; Paris, 13 décembre 1979, *Gaz. pal.* 1980, 296, note RODIÈRE.

(1) C.A.M.P. sentence du 5 juillet 1990, citée par RODIÈRE (R) et DU PONTAVICE (E), *op. cit.*, p. 354.

exonératoire<sup>(1)</sup>, tout en suivant le raisonnement *a fortiori*, bien que certaines décisions aient statué dans le sens contraire<sup>(2)</sup>.

Tout dépend de la faute commise par le chargeur. Ainsi, dans l'hypothèse où le chargeur n'a pas commis de faute au niveau de l'emballage, mais que c'est au contraire le transporteur qui a commis une telle faute, ce dernier sera responsable<sup>(3)</sup>. Pour s'exonérer, le transporteur doit prouver que l'insuffisance d'emballage résulte de la faute du chargeur<sup>(4)</sup>. Les réserves claires et précises, concernant le défaut ou l'insuffisance d'emballage, prévus par le connaissement, facilitent la preuve qui devra être normalement effectuée par le transporteur, et peuvent même renverser, selon certains auteurs, le fardeau de la preuve<sup>(5)</sup>.

(1) RODIÈRE (R), *op. cit.*, p. 404, n° 761 ; Du Pontavice (E) et Cordier (P), *Transport et affrètement maritimes*, 2e éd., Delmas, 1990, p. 125.

(2) Aix-en-provence 24 février 1960, *DMF* 1960, 406, *BT* 1960, 295 ; T. Paris, 19 décembre 1961, *DMF* 1962, 215.

(3) NABI (G), CHAKAB (F), *th. préc.*, p. 185.

(4) Cass. com. 30 mars 1965, *DMF* 1965, 482, *BT* 1965, 218, *JCP* 1965, 14363, note DE JUGLART et DU PONTAVICE ( 4e espèce ) ; Cass. com. 4 mai 1965, *DMF* 1965, 532, *BT* 1965, 280, *Gaz. Pal.* 1965, II, 209, *Rev. Scapel* 1965, 38, cité par RODIÈRE (R), *op. cit.*, p. 281 ; Cass. com. 17 juill. 1957, *DMF* 1957, 754 ; Douai, 18 octobre 1956, *BT* 1956, 327 ; Montpellier, 20 février 1957, *DMF* 1958, 213 ; Paris 3 mai 1957, *BT* 1957, 264, *JCP* 1957, 10195 ; T. com. Seine, 13 janv. 1959, *DMF* 1959, 105.

(5) NABI (G), CHAKAB (F), *th. préc.*, p. 185.

**26. L'insuffisance ou l'imperfection de marques.** - Selon les Règles de La Haye, la cargaison doit, en principe, être non seulement convenablement emballée, mais aussi étiquetée par les marques principales nécessaires à son identification, pour permettre au destinataire de reconnaître facilement les marchandises transportées. Selon l'article 3-3 (al. a), « ... *ces marques [doivent être] imprimées ou apposées clairement de toute autre façon sur les marchandises non emballées ou sur les caisses ou emballages dans lesquelles les marchandises sont contenues, de telle sorte qu'elles devraient normalement rester lisibles jusqu'à la fin du voyage* ». Les parties peuvent préciser la manière de présentation des marques. Pratiquement, les parties à un contrat de transport prévoient que les colis soient marqués au moins sur deux faces, à la peinture ou à l'encre grasse et avec des lettres d'au moins 10 cm de hauteur, afin de reconnaître facilement les colis<sup>(1)</sup>.

L'insuffisance ou l'imperfection de marques constitue une faute du chargeur, susceptible d'exonérer le transporteur de sa responsabilité (article 4-2 (o)). A notre sens, l'absence de marques constitue de même une faute, car si leur insuffisance constitue une cause d'exonération, à plus forte raison, leur absence doit être considérée comme cause

---

(1) Lamy Transport, *op. cit.*, n. 425, p. 288.

d'exonération<sup>(1)</sup>. Pour qu'il soit exonéré, le transporteur doit prouver que les dommages proviennent de l'absence, de l'insuffisance, de l'illisibilité, ou de l'imperfection des marques<sup>(2)</sup>.

Après avoir étudié les causes d'exonération en relation avec le navire et la cargaison, il convient maintenant de traiter les causes d'exonération qui y sont extérieures.

### **III. Les causes d'exonération extérieures au navire et à la cargaison**

**27. Les causes d'exonération peuvent être externes au navire et à la cargaison. Il en va ainsi pour l'incendie (A), les fortunes de mer (B), l'Acte de Dieu (C), le fait de guerre, d'ennemis publics, et émeute ou trouble civil (D), le fait des autorités publiques, saisie judiciaire, et restriction de quarantaine (E), les Grèves ou lock-out ou arrêts ou entraves apportés au travail (F), et les cas visés par l'article 4-2-q (G).**

#### **A. L'incendie**

**28. Principe.** - En vertu de l'article 4-2-b des Règles de La Haye, ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant d'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du

(1) CA Alger, 19 mars 1959, *DMF* 1959, 602 ; pour une réponse contraire voir T. com. Seine, 1er avril 1960, *DMF* 1960, 427.

(2) T. com. Havre, 27 mars 1950, *DMF* 1950, som. 512 ; T. com. Havre, 1er avril 1952, *DMF* 1952, som. 621.

transporteur. Contrairement à l'article L5422-12 du Code des transports français<sup>(1)</sup>, cet article ne prévoit pas la faute des préposés du transporteur. Donc, la faute du capitaine ou des proposés du transporteur n'empêche pas ce dernier de s'exonérer de la responsabilité<sup>(2)</sup>.

**29. Définition de l'incendie.** – Les Règles de La Haye n'ont pas défini l'incendie. Cependant, Celle-ci ne se distingue pas du feu, c'est-à-dire de la combustion, ou action de brûler<sup>(3)</sup>. L'incendie est « *un feu anormal, destructeur et dangereux, causant des dommages d'importance appréciable* »<sup>(4)</sup>. Le terme « *incendie* » couvre non

---

(1) « *Le transporteur est responsable des pertes ou dommages subis par la marchandise depuis la prise en charge jusqu'à la livraison, à moins qu'il prouve que ces pertes ou dommages proviennent :*

2° *D'un incendie ;*

*Le chargeur ou son ayant droit pourra néanmoins faire la preuve que les pertes ou dommages sont dus, en tout ou en partie, à une faute du transporteur ou de ses préposés, autre que celles citées au 9°.* ».

(2) T. com. Marseille, 11 mars 1977, *DMF* 1978, p. 31 ; T. com. Marseille, 14 janvier 1972, *BT* 1972, p. 78 ; Paris, 25 janv. 1977, *DMF* 1977, 645 ; DU PONTAVICE et CORDIER (P), *op. cit.*, p. 124 ; en droit américain et anglais, voir : affaire, « *fidelity-Phenix fire insurance Co. c. Flota Mercante del Estado* », (1953), A.M.C. 1384.

(3) RODIÈRE (R), *op. cit.*, n° 627, p. 269.

(4) J. FOSSEREAU, *La notion d'incendie*, thèse LGDJ, 1962, no 165, cité par Sébastien BEUZIT, *L'incendie à bord du navire marchand*, Mémoire, CDMT, Brest, 2004.

seulement le feu lui-même, mais aussi la fumée et l'eau déversée pour éteindre le feu<sup>(1)</sup>.

**30. Conditions d'application de l'article 4-2-b de la Convention de Bruxelles.** – Pour qu'il soit exonéré, le transporteur doit prouver que les dommages ou les pertes proviennent d'un incendie<sup>(2)</sup>, et le rapport de causalité entre l'incendie et le dommage survenu. Si le dommage ne résulte pas de l'incendie, mais de l'imprudence ou la négligence du transporteur, le transporteur sera responsable<sup>(3)</sup>. Ainsi, l'incendie qui a entraîné l'arrêt du système de ventilation et, par suite, a causé la maturation excessive des bananes constitue une cause d'exonération du transporteur<sup>(4)</sup>.

Selon le texte de l'article 4-2-b de la Convention de Bruxelles, l'existence d'un tel incendie exonère le

(1) Lamy Transport - Tome 2 - 2013 PARTIE 4 - Transports maritimes, Chapitre 7 - Responsabilité du transporteur maritime, Section 3 - Cas exceptés extérieurs tant au navire qu'à la cargaison, n. 712.

(2) Voir dans le même sens, l'article L5422-12 du Code des transports français. .

(3) Rouen 10 juin 1955, *DMF* 1956, p. 214.

Dans l'affaire « *American mail Line c. Tokyo M. & F. Insurance Co.* » dans laquelle une cargaison de bois, à la suite d'un incendie, avait été brûlée, le tribunal, en déclarant que le transporteur n'avait pas pris toutes les mesures nécessaires pour contrôler l'incendie a retenu celui-ci pour responsable (1959 AMC 2220) – cité par NABI (G), CHAKAB (F), *op. cit.*, p. 191. Voir aussi : l'affaire « *Maxine foot wear c. Canadian Government Merchant Marine Ltd.* », 1959, 2 L.L.L.R. 105, citée par les mêmes auteurs.

CA Douai, 17 juin 1982, Delmas, affaire « *Vieljeux c. La Neufchateloise* », cité par Lamy, *op. cit.*, p. 355, n° 522.

(4) CA Paris, 9 mars 1977, *BT* 1977, p. 199.

transporteur sans que celui-ci soit obligé de prouver sa diligence raisonnable<sup>(1)</sup>. D'ailleurs, c'est au chargeur de prouver que l'incendie est causé par le fait ou la faute du transporteur<sup>(2)</sup>. Dans le cas où l'origine de l'incendie est inconnue, le transporteur sera exonéré<sup>(3)</sup>. Cette solution est logique car si la cause de l'incendie n'a pu être déterminée, elle ne peut pas, être imputée au transporteur maritime. En effet, la Cour de cassation a jugé le 10 juillet 2012 que « *Mais attendu qu'il résulte des dispositions de l'article 4 § 2 b) de la convention de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, modifiée par le protocole du 23 février 1968 et rendue applicable par les connaissances litigieux, que le transporteur maritime n'est pas responsable pour perte ou dommage résultant ou provenant d'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par son fait ou sa faute ; (...); qu'elle [la*

(1) SÉRIAUX (A), *La faute du transporteur*, 2e éd., Paris, Economica, 1998, p. 107 ; T. com. Nantes, 26 février 1970, *DMF* 1971, 38.

(2) CA Toulouse, 13 mai 1977, *Rev. Scapel* 1977, p. 27 ; RODIÈRE (R), *op. cit.*, p. 400 ; DU PONTAVICE (E) et CORDIER (P), *op. cit.*, p. 124.

(3) [Cass. com., 10 juillet 2012, no 11-20-166](#), *BTL* 2012, p. 489 ; RODIÈRE (R), *op. cit.*, p. 400 ; CA Rouen, 12 juillet 1957, *DMF* 1958, p. 27 ; T. com. Marseille 4 mars 1959, *DMF* 1959, p. 425 ; T. com. Paris, 25 juin 1975, *DMF* 1976, p. 154 ; CA Aix-en-provence, 16 juillet 1977, *BT* 1977, p. 587 ; Trib. com. Marseille 13= février 1968, *DMF* 1969. 109 ; CA Paris, 23 novembre 1962, *DMF* 1963. 544 ; CA Aix 16 avril 1969, *DMF* 1969. 677 ; Trib. de com. de Nantes 26 février 1970, *DMF* 1971. 43 ; Trib. com. Paris 23 juin 1975, *DMF* 1976. 154 ; Trib. com. Le Havre 3 octobre 1977, *DMF* 1978. 356.

cour d'appel] *en a déduit, dans l'exercice de son pouvoir souverain, que la cause de l'incendie n'avait pu être déterminée et, par conséquent, imputée au transporteur maritime* »<sup>(1)</sup>. Au contraire, la jurisprudence et la doctrine anglaises ont considéré que c'est au transporteur de prouver la présence d'un incendie et que celui-ci n'est pas le résultat de son fait ou de sa faute<sup>(2)</sup>. A notre sens, la solution donnée par la jurisprudence française est plus équitable. Le transporteur n'est pas obligé de prouver la cause de l'incendie. Et si celle-ci demeure inconnue, le transporteur ne peut être responsable.

RODIÈRE a considéré qu'« *il faut sans doute étendre la solution des choses endommagées par l'incendie à celles qui l'ont été par les effets ou les conséquences de l'incendie, ainsi par la fumée qui s'en est dégagée ou par l'eau jetée pour l'éteindre. Le transporteur est ainsi exonéré des pertes et avaries causées à la marchandise par l'eau déversée par les lances à incendie afin de noyer la cale dans laquelle l'incendie fait rage* »<sup>(3)</sup>.

**31. Illustrations.** - Ont été considérées comme des fautes commises par le transporteur, et par suite ne l'exonèrent pas:

---

(1) Cass. com., 10 juillet 2012, N° de pourvoi: 11-20166.

(2) Cités par RODIÈRE (R), *op. cit.*, p. 400.

(3) RODIÈRE, *Affrètement et transports*, Tome II, 1968, § 627.

- l'incendie causé par l'utilisation d'une lampe de type cargo qui ne répond pas aux mesures légales de sécurité, afin d'éclairer la cale où se trouvait la marchandise<sup>(1)</sup>.
- l'incendie d'un conteneur par l'action d'un chalumeau utilisé au bord du navire pour réparer une porte dans le navire, car le transporteur devait connaître la nature inflammable des produits placés à l'intérieur, et devait vérifier l'état du conteneur dont il avait la charge<sup>(2)</sup>.
- l'incendie de marchandises à quai, s'il est causé par une faute dans la surveillance de ces marchandises<sup>(3)</sup>.
- l'incendie causé par le placement de marchandises inflammables à proximité d'une source de chaleur<sup>(4)</sup>.

**B. Les périls, dangers ou accidents de la mer (fortune de mer)**

**32. Principe.** - En vertu de l'article 4-2-c des Règles de La Haye, ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant des périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables. La jurisprudence française a considéré que cela exonère le

---

(1) T. com. Marseille, 11 mars 1977, *DMF* 1978, p. 31.

(2) CA Douai, 17 juin 1982, *Delmas Vieljeux c/ La Neuchâteloise*, cité par Lamy Transport, *op. cit.*, n. 712.

(3) T. com. Marseille, 14 janv. 1972, *BT* 1972, p. 78.

(4) CA Douai, 16 nov. 2010, no RG : 08/05280, *Helvetia c/ Hyundai Merchant Marine*, *DMF* 2011, n. 15, p. 78.

transporteur à moins qu'une faute ne soit démontrée contre lui ou ses préposés<sup>(1)</sup>.

### 33. Définition des périls, dangers ou accidents de la mer. -

L'expression « *dommage résultant ou provenant des périls, dangers ou accidents de la mer* » est trop large. Elle s'entend de tout événement anormalement pénible<sup>(2)</sup>. D'ailleurs, selon RODIERE, elle signifie non seulement les événements qui surviennent de la mer, mais aussi ceux qui en proviennent<sup>(3)</sup>. Selon NABI et CHAKAB, cette formule englobe ainsi tous les dommages émanant d'un événement, qui surviennent à la marchandise, par l'eau de mer, la tempête, l'abordage, les trombes d'eau, les épaves, l'échouement ou par tout autre péril particulier à la mer ou au navire en mer<sup>(4)</sup>. La doctrine anglo-saxonne considère que ces périls, dangers ou accidents de la mer doivent être imprévisibles et insurmontables. Elle énonce que : « *Some catastrophic force or event that would not be expected in the area of the voyage, at that time of year and that could not be reasonably guarded against* »<sup>(5)</sup>.

(1) CA Aix-en-Provence, 11 juin 1974, *DMF* 1975, p. 720 ; T. com. Paris, 20 octobre 1976, *DMF* 1977, p. 352.

(2) CA Aix-en-Provence, 9 mai 1973, *DMF* 1973, p. 654 ; T. com. Marseille, 17 juin 1975, *Rev. Scapel* 1975, p. 53 ; T. com. Sète, 22 décembre 1981, *DMF* 1982, p. 434.

(3) RODIÈRE (R), *op. cit.*, n. 759.

(4) NABI (G), CHAKAB (F), *th. préc.*, p. 192.

(5) « *Quelques puissances ou événements catastrophiques qui ne pouvaient être prévisibles sur cette zone et à cette période de l'année et contre lesquels on ne pouvait raisonnablement se prémunir* » cité par DE CET BERTIN et autres, 40 ans d'application=

Les juges français sont dans ce sens et ont tendance à exiger que les caractères de la force majeure soient réunis<sup>(1)</sup>.

- 34. Illustrations.** – Les juges du fond apprécient souverainement la fortune de mer<sup>(2)</sup>. Les décisions rendues en matière de fortune de mer sont extrêmement diversifiées. Sont considérés comme constitutifs de fortune de mer:
- le fait qu'un navire rencontre un vent passant de la force 3 à la force 10<sup>(3)</sup>.
  - la soudaineté et la violence de la tempête<sup>(4)</sup>.
  - des vents de force 7 à 9 ou de 8 à 10<sup>(5)</sup>.
  - une tempête provoquée par un vent ayant atteint la force 10 et une mer très mauvaise<sup>(6)</sup>.

---

=des cas exceptés de responsabilité des Règles de La Haye-Visby, *DMF* 2005, n. 664 du 11/2005.

(1) De 1994 à 2004, pratiquement aucune décision n'a exonéré le transporteur maritime sur la base du cas excepté du péril de mer. Voir : CA Aix-en-Provence 17 février 1994, *DMF* 1994. 785 ; CA Aix-en-provence, 23 février 1993, *DMF* 1994. 370 ; C.A Rouen, 24 février 2000, *DMF* 2000. 830 ; CA Rouen 10 novembre 1999 (2 arrêts), *DMF* 2000. 1022 ; Cass. com., 7 décembre 1999, *DMF* 2000. 827 ; CA Aix-en-Provence, 19 janvier 2001, *DMF* 2001. 820 ; Cass. com. 29 avril 2002, *DMF* 2003. 377.

(2) Cass. com., 7 décembre 1999, no 98-10.171, Arrêt n° 1996.

(3) Cass. com., 2 avril 1974, *RD transp.* 1975, p. 486.

(4) Cass. com., 17 février 1987, no 84-17.489, Arrêt n° 177 ; CA Rouen, 10 février 1972, *BT* 1972, p. 218 ; T. com. Le Havre, 18 septembre 1970, *DMF* 1971, p. 293.

(5) CA Aix-en-Provence, 13 mars 1980, *BT* 1980, p. 506 ; T. com. Sète, 22 décembre 1981, *DMF* 1982, p. 434.

(6) CA Paris, 13 octobre 1986, *DMF* 1988, p. 101 ; CA Aix-en-Provence, 1<sup>re</sup> ch., 14 mai 2004, no RG : 01/04072, *Comanav c/ Comitran et a.*, *BTL* 2004, p. 486 ; CA Aix-en-Provence, 2<sup>e</sup> ch., =

- une tempête prévue mais d'une violence exceptionnelle : force 12<sup>(1)</sup> ou 11<sup>(2)</sup>. En revanche, si le capitaine a été averti des conditions de mer avant le départ, le transporteur ne sera pas exonéré de sa responsabilité<sup>(3)</sup>.
- un vent de force 11 à 12 qui a provoqué des vagues atteignant de 14 à 20 mètres<sup>(4)</sup>. Cependant, en 2012, la Cour de Paris a jugé que le vent de force 11 en plein hiver dans l'océan Atlantique n'est pas considéré exceptionnel, et par suite un péril, danger ou accident de la mer<sup>(5)</sup>.
- des vagues atteignant 17 mètres de hauteur et d'une violence exceptionnelle<sup>(6)</sup>.
- « *un fort coup de roulis, événement brutal et violent, en Méditerranée l'hiver, bien que le vent n'ait pas dépassé la*

---

=10 octobre 2005, n° RG : 02/01111, Soretote et a. c/ Naamloze et a., *BTL* 2006, p. 431 ; CA Reims, ch. civ., 22 janvier 2007, n° RG : 05/02633, ECS-European Containers c/ Calberson Ardennes et a., *BTL* 2007, p. 95.

- (1) CA Rouen, 2e ch., 14 novembre 1996, Eagle Star et a. c/ Delmas, cité par Lamy Transport, *op. cit.*, n. 715.
- (2) CA Aix-en-Provence, 22 juin 1984, Maes c/ SNMCM, No-arrêt 401. No-rôle : 82 10173.
- (3) CA Aix-en-Provence, 7 septembre 1995, Sté Nouvelle de Courtage c/ Treficable Pirelli et a., No-rôle : 92/2559.
- (4) CA Rouen, 8 septembre 1988, *DMF* 1991, p. 360.
- (5) CA Paris, 5e ch., 22 janvier 2004, no RG : 2002/15937, Axa Corporate Solutions et a. c/ Rosehouse Shipping.
- (6) T. com. Nanterre, 1er avril 1994, GEC Alsthom Moteurs c/ France Cargo International et a., cité par Lamy Transport, *op. cit.*, n. 715 ; T. com. Bobigny, 25 mars 1994, La Concorde c/ Calberson International et a., cité par Lamy Transport, *op. cit.*, n. 715.

*force 7* »<sup>(1)</sup>. En l'espèce, il a été jugé que cela ne constitue pas une cause d'exonération tout en considérant qu'un tel état de la mer n'est pas exceptionnel à cette période<sup>(2)</sup>.

En revanche, ne sont pas considérés comme constitutifs de fortune de mer :

- des forces de vent qui n'ont pas dépassé les points 6 à 7 sur l'échelle de Beaufort en hiver austral<sup>(3)</sup>.
- un typhon, même si cela est fréquent<sup>(4)</sup>.
- le transport exercé à la mi-janvier en mer du Nord, puisqu'il s'agit d'une époque à laquelle les conditions météorologiques sont particulièrement mauvaises<sup>(5)</sup>.

(1) Lamy Transport - Tome 2 - 2013 PARTIE 4 - Transports maritimes, Chapitre 7 - Responsabilité du transporteur maritime, Section 3 - Cas exceptés extérieurs tant au navire qu'à la cargaison, n. 715 ; Cass. com., 25 juin 1991, no 89-21.801, *BTL* 1991, p. 541.

(2) CA Aix-en-Provence, 27 juin 1986, *DMF* 1988, p. 243 ; CA Paris, 5e ch., 30 janvier 2008, no RG : 05/23101, capitaine du navire Carima et a. c/ Royal Solaris Trading Corp. et a., *BTL* 2008, p. 148 ; CA Versailles, 12e ch., 30 mars 2000, *BTL* 2000, p. 541 ; Trib. com. Marseille, 11 juin 2010, Helvetia et a. c/ Comanav, *BTL* 2010, p. 415 ; CA Aix-en-Provence, 2e ch., 19 janvier 2001, Sté des Pharaons c/ Egyptian Navigation Co., *DMF* 2001, p. 820 : Ce sont « *des conditions de navigation que tout navire de commerce doit être apte à affronter surtout si (...) il assure une ligne régulière* » ; le navire effectue régulièrement la traversée : CA Paris, 5e ch. A, 2 mars 1988, Sté Transp. Olandini c/ Cie méridionale de navigation et a., cité par Lamy Transport, n. 715.

(3) CA Papeete, 17 juillet 2008, Polynesia Hélicoptères c/ CPTM, *BTL* 2009, p. 515.

(4) CA Aix-en-Provence, 2e ch., 11 mai 2011, no RG : 09/13268, *DMF* 2012, p. 79.

(5) CA Versailles, 12e ch., 14 mai 1992, Detrafor et Charles Leborgne c/ Calberson International, No-rôle : 7607/90.

- une tempête et des vents de force 11 dans la mesure où elle aurait pu au moins être partiellement évitée par un changement approprié de route<sup>(1)</sup>.

### C. Acte de Dieu

35. En vertu de l'article 4-2-d des Règles de La Haye, ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant d'un « *acte de Dieu* ». Les Règles de La Haye n'ont pas défini l'expression « *acte de Dieu* ». Il s'agit d'un événement, provenant d'une cause naturelle, qui échappe, à toutes prévision et mesures humaines<sup>(2)</sup>. En d'autres termes, il s'agit de « *l'intervention du hasard* ». Ainsi, la foudre, le gel, la pluie, la glace, la tempête, le cyclone, le raz de marée... A notre sens, le péril de la mer est un acte de Dieu.

La charge de la preuve incombe au transporteur qui doit démontrer que le dommage résulte d'un tel acte de Dieu.

### D. Fait de guerre (article 4-2-e), fait d'ennemis publics (article 4-2-f), et émeute ou trouble civil (article 4-2-k)

36. **Principe.** - En vertu de l'article 4-2-e, f et k des Règles de La Haye, ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant de faits de guerre, du fait d'ennemis publics, d'émeutes ou de troubles civils.

---

(1) CA Rouen, 2e ch., 21 février 2002, Hyundai Merchant Marine c/ Groupama Transports, *BTL* 2002, p. 358.

(2) A. SÉRIAUX, *op. cit.*, p. 101.

**37. Fait de guerre.** - La guerre est « *un conflit armé entre deux États, chacun des belligérants cherchant à soumettre son ou ses adversaires à sa volonté par la force* »<sup>(1)</sup>. Dans le même sens, RODIERE a considéré que cette expression signifie « *les actes ou opérations ou suites directe d'une guerre étrangère* »<sup>(2)</sup>. De simples tirs d'armes qui n'ont pas atteint le navire ne sont pas suffisants à constituer un fait de guerre, vu que le dommage était causé par le mauvais comportement du transporteur au port de Beyrouth<sup>(3)</sup>. La présence d'un conflit armé est indispensable<sup>(4)</sup>. A notre sens, rien n'empêche que l'expression « *fait de guerre* » englobe le fait de guerre civile ou entre différents pays.

Pour que le transporteur soit exonéré, il doit prouver, en premier lieu, la présence d'un *fait de guerre*, et le lien de causalité de ce dernier avec le dommage subi par les marchandises.

**38. Fait d'ennemis publics.** - Quant au « *fait d'ennemis publics* », cette expression n'est pas claire. RODIERE l'a défini comme « *actes ou interventions de ceux qui sont en guerre avec le gouvernement établi ou en lutte contre le monde entier, comme les pirates* »<sup>(5)</sup>. La jurisprudence est très restrictive en acceptant la piraterie comme cause

(1) Gérard CORNU, *Vocabulaire juridique*, PUF Quadrige, 2004.

(2) RODIÈRE (R), *op. cit.*, p. 403.

(3) CA Aix-en-Provence, 16 mars 1982, *Rev. Scapel* 1982, p. 28.

(4) NABI (G), CHAKAB (F), *th. préc.*, p. 198.

(5) RODIÈRE (R), *op. cit.*, p. 403.

d'exonération. En effet, la Cour de cassation française a jugé que le pillage d'un navire, commis en rade de Lagos par 40 malfaiteurs, ne constituent pas un « *fait d'ennemis publics* », car ils ont agi dans les eaux territoriales d'un Etat souverain, de l'autorité de laquelle ils relevaient<sup>(1)</sup>. Ainsi, la piraterie ne saurait « *constituer le cas excepté de*.

« *fait d'ennemis publics* » que si elle est commise en haute mer »<sup>(2)</sup>. Nous ne sommes pas favorables à cette ligne jurisprudentielle. On ne comprend pas pourquoi un acte de piraterie commis dans les eaux territoriales d'un Etat n'exonérerait pas le transporteur ?

Les actes de piraterie commis par l'équipage ou les passagers du même navire ou d'un autre navire, constituent des « *fait d'ennemis publics* »<sup>(3)</sup>. Ces actes nécessitent une attaque à force ouverte (c.à.d. par violence) effectuée par n'importe quelle personne, et par suite un vol banal ne peut être considéré comme « *fait d'ennemis publics* »<sup>(4)</sup>. A notre sens, il s'agit d'une attaque à force ouverte, commise en haute mer, par n'importe quelle personne.

**39. Les émeutes ou troubles civils.** - En ce qui concerne les émeutes ou troubles civils, il s'agit « *des guerres civiles ou*

(1) Cass. com. 14 février 1989, *DMF* 1989, 419, obs. BONASSIES (P).

(2) CHAO (A), Quand les pirates sont-ils des ennemis publics ?, *BT* 1989, p. 299.

(3) DU PONTAVICE (E) et CORDIER (P), *op. cit.*, p. 198.

(4) CA Aix-en-Provence, 29 septembre 1977, *BT* 1978, p. 55.

*des soulèvements populaires et des tumultes [...] dirigés contre un gouvernement, impliquant la violence ou l'intention d'utiliser la violence* »<sup>(1)</sup>.

La charge de preuve de la présence des émeutes ou troubles civils, et le lien de causalité de ces derniers avec le dommage subi par les marchandises, incombe au transporteur.

#### **E. Le fait des autorités publiques, saisie judiciaire, et restriction de quarantaine**

**40. Principe.** - En vertu de l'article 4-2-g des Règles de La Haye, ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant d'un « arrêt ou contrainte de prince, autorités ou peuple, ou d'une saisie judiciaire ».

**41. Fait des autorités publiques.** – Les termes « *prince, autorités ou peuple* » ont le même sens. Ils signifient le pouvoir gouvernant un pays déterminé, c'est-à-dire tout simplement l'autorité publique. En d'autres termes, il s'agit de toutes interventions forcées émanant d'un gouvernement ou du pouvoir gouvernant d'un pays qui viennent entraver la bonne exécution du contrat de transport. Le fait du prince désigne, donc, l'intervention dans l'exécution du contrat, d'une personne qui échappe aux règles ordinaires du droit privé. Cette personne peut être l'État ou toute

---

(1) NABI (G), CHAKAB (F), *th. préc.*, p. 199.

autorité publique internationale, agissant comme puissance publique. D'ailleurs, le transport étant le plus souvent international, plusieurs États peuvent intervenir dans l'exercice de leur autorité. On peut considérer comme un acte d'autorité publique les interdictions d'accostage, les embargos, confiscations, réquisitions et les ordres prohibant l'exportation ou l'importation de certaines marchandises<sup>(1)</sup>. A notre sens, ces interventions doivent être injustifiées, sinon le fait ne peut pas être qualifié du fait du prince. Le fait du prince n'est pas repris dans le Code français des transports, ni dans la loi française de 1966 avant.

Pour être exonéré, le transporteur doit prouver l'existence de ces interventions forcées, et le lien de causalité entre elles et le dommage.

**42. Saisie judiciaire.** - La saisie judiciaire a le même effet que le fait du prince (**fait des autorités publiques**). Selon NABI et CHAKAB, la saisie prévue dans les Règles de La Haye concerne un événement qui ne résulte pas de la faute ou de la négligence du transporteur et qui doit présenter un caractère imprévisible et insurmontable<sup>(2)</sup>. A notre sens, c'est un cas de fait du prince.

En revanche, lorsque le navire est soumis à une saisie judiciaire, le transporteur doit faire tout son possible

---

(1) NABI (G), CHAKAB (F), *th. préc.*, p. 200.

(2) NABI (G), CHAKAB (F), *th. préc.*, p. 201.

raisonnable, afin de le dégager, par exemple en payant une caution<sup>(1)</sup>.

**43. Restriction de quarantaine.** - Quant à la restriction de quarantaine prévue par l'article 4-2-h des Règles de La Haye, il s'agit aussi d'une variété de faits du prince. Elle doit être imprévisible par le transporteur au moment d'embarquement des marchandises ou d'émission de connaissance, et insurmontable<sup>(2)</sup>.

**44. Illustrations.** – Ne constitue pas, par exemple, un fait du prince (**Fait des autorités publiques**) :

- le refus de débarquement des marchandises par les autorités de l'Arabie Saoudite à cause de son mauvais état, et cela était en application de la législation Saoudienne<sup>(3)</sup>.
- le refus de débarquement par les douanes locales conformément à la législation, puisque, avant de choisir un port de débarquement, le transporteur doit se renseigner sur les possibilités de débarquement, d'autant plus que la législation douanière est accessible à tous<sup>(4)</sup>.

---

(1) RODIÈRE (R), *op. cit.*, p. 404.

(2) Pour plus d'information, voir *infra*, n. 50.

(3) CA Paris, 5e ch. B, 19 mars 1987, Calberson International c/ Jean Couturier Parfums et a., cité par Lamy Transport, *op. cit.*, n. 720.

(4) François LE LOUER, « Fait du Prince » reconnu suite à une confiscation illégale des marchandises. Portée des obligations et de la responsabilité du commissionnaire de transport, *DMF* 2004, n. 645 du 02/2004.

T. com. Marseille, 26 mai 1995, Bambi Fruit et a. c/ Hapag Llyod, cité par Lamy Transport, *op. et loc. cit.*

- le refus de débarquement des marchandises en application de la législation locale, parce que lorsqu'un transporteur maritime sait (ou aurait dû savoir) qu'il est impossible de débarquer une marchandise dans un port désigné, il doit refuser de mentionner ce port dans le connaissement émis<sup>(1)</sup>. Et, dès lors qu'il connaît parfaitement les difficultés de déchargement au port de destination ainsi que les exigences des autorités locales, il ne peut évoquer la décision de ces autorités (interdiction de déchargement, ordre de quitter le port) pour prétendre à une exonération de responsabilité<sup>(2)</sup>.
- la saisie d'un navire car son propriétaire est débiteur d'une somme d'argent à une entreprise algérienne, puisque la saisie étant régulière au regard du droit algérien<sup>(3)</sup>.

En revanche, constitue un fait du prince :

- l'intervention illégale de garde-côtes chinois, alors que le transporteur n'avait commis aucune faute<sup>(4)</sup>.

(1) DE CET BERTIN et autres, 40 ans d'application des cas exceptés de responsabilité des Règles de La Haye-Visby, *DMF* 2005, n. 664 du 11/2005 ; CA Lyon, 31 octobre 1980, *BT* 1981, p. 12.

(2) [Cass. com., 6 novembre 1979, no 77-11.609](#), *BT* 1980, p. 294 ; [Cass. com., 6 novembre 1979, no 77-14.570](#), *BT* 1980, p. 296.

(3) CA Paris, 15 janvier 1997, *BTL* 1997, p. 200.

(4) François LE LOUER, « Fait du Prince » reconnu suite à une confiscation illégale des marchandises. Portée des obligations et de la responsabilité du commissionnaire de transport, *DMF* 2004, n. 645 du 02/2004.

CA Rouen, 2e ch., 23 mai 2001, Hanjin Shipping Co Ltd c/ Thyssen Ascenseurs et a., *BTL* 2001, p. 523 ; CA Paris, 5e ch., 20 mars 2002, Mitsui Osk Line c/ Crystal et a., *BTL* 2002, p. 387, pourvoi rejeté par Cass. com., 25 février 2004, no 01-14.053.

- une saisie jugée illégale au Liban des marchandises en transit (ensuite détruites), sur le fondement de la loi de 1955 sur la prohibition des produits israéliens<sup>(1)</sup>.

#### **F. Grèves ou lock-out ou arrêts ou entraves apportés au travail**

**45. Principe.** - En vertu de l'article 4-2-j des Règles de La Haye, ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant de « grèves ou lock-out ou d'arrêts ou entraves apportés au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement ».

**46. Définition de grève et du « lock-out » et les entraves apportés au travail.** - Le mot « *grève* » signifie une *cessation volontaire et collective du travail, décidée par les salariés dans un but revendicatif (augmentation de salaire, amélioration des conditions de travail, protestation contre les licenciements, etc.)*.

Le terme « *Lock-out* » est une « *fermeture d'ateliers, d'usines, décidée par des patrons qui refusent le travail à leurs ouvriers, pour briser un mouvement de grève ou riposter à des revendications* »<sup>(2)</sup>. Donc, il s'agit d'une grève patronale. Il a été jugé que la décision d'un exploitant de car-ferries de désarmer des navires sur certaines de ses lignes,

(1) CA Aix-en-Provence, 2e ch., 11 mars 2004, no RG : 00/14533, Multiranda Trading c/ CMA CGM, *BTL* 2004, p. 703, approuvé par Cass. com., 24 avril 2007, no 06-12.508, *DMF* 2007, p. 818.

(2) NABI (G), CHAKAB (F), *th. précit.*, p. 202.

suite à un conflit social interne ne peut être assimilée au *lock-out* prévu par la Convention de Bruxelles<sup>(1)</sup>.

Pour que le transporteur soit exonéré, une véritable entrave au travail est nécessaire. En effet, tout arrêt ou entraves apportés au travail pour quelque cause que ce soit, même partiels libèrent le transporteur<sup>(2)</sup> dès lors que le conflit de travail est à l'origine du dommage sauf si on prouve une faute du transporteur ayant causé complètement ou partiellement les dommages. La charge de preuve de cette véritable entrave au travail ou grève ou *lock-out* incombe au transporteur qui doit aussi prouver que le dommage résulte du fait invoqué<sup>(3)</sup>. La grève doit exister au jour de l'escale et non le lendemain<sup>(4)</sup>. Si la grève au port a été terminée à la date prévue pour le déchargement, le transporteur n'en profite pas pour s'exonérer de la responsabilité<sup>(5)</sup>.

### G. Les cas visés par l'article 4-2-q

**47. Principe.** - Le sous-paragraphe q de l'article 4-2 des Règles de La Haye énonce une formule très large. En effet, il dispose que ni le transporteur ni le navire ne seront

(1) CA Paris, 3 mai 1995, *Snat c/ TOE*, *BTL* 1995, 12505/93, p. 491.

(2) M. RÉMOND-GOUILLOU, *Droit maritime*, éd. Pédone, p. 335 no 586.

(3) CA Aix-en-Provence, 28 mai 1991, « *Somotrans c. Norasia Line* », No-rôle : 89.5999 ; T. com. Marseilles, 26 mars 1971, *DMF* 1972, 41, confirmé par Aix, 7 décembre 1971, *DMF* 1972, 527.

(4) CA Aix-en-Provence, 2e ch., 19 juin 1991, no RG : 89/5616, *Gan c/ Cotunav*, cité par *Lamy Transport*, *op. cit.*, n. 721.

(5) CA Aix-en-Provence, 2e ch., 21 juin 2005, no RG : 02/10960, *P & O Nedlloyd c/ Omar Group et a.*, *BTL* 2006, p. 219.

responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant de toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou du fait ou de la faute des agents ou préposés du transporteur. Ce texte a été repris par l'article L. 5422-12, 3° du Code des transports français. Cependant, la Cour de cassation a décidé que la faute du destinataire n'est pas un cas permettant au transporteur maritime de se prévaloir pour échapper à sa responsabilité<sup>(1)</sup>. Nous ne sommes pas d'accord avec cette solution, car le destinataire n'est pas un agent ou préposé du transporteur. En revanche, le projet CNUDCI, qui se substitue aux règles de La Haye, prévoit dans son article 17 h la faute du chargeur ou du destinataire comme cas exonératoire pour la responsabilité du transporteur. Cela est logique, car « *ce qui vaut pour le chargeur doit valoir pour le destinataire, celui-ci ayant vocation à s'intégrer dans le contrat de transport au moment de la réception de la marchandise et ainsi à prendre la qualité de partie au contrat* »<sup>(2)</sup>.

(1) Cass. com. 15 novembre 2005, Pourvoi n° 04-16.094, Arrêt n° 1424 :

« *Attendu que la faute du destinataire, qui ne figure pas dans l'énumération des cas exceptés de responsabilité du transporteur maritime pour pertes ou dommages subis par la marchandise depuis la prise en charge jusqu'à la livraison, ne constitue pas une cause d'exonération de responsabilité de ce dernier* ».

(2) *Droit Maritime Français* 2006 - n°10 Supplément du 06/2006 ; Ph. DELEBECQUE, *RTD com.* 2006, p. 250, obs. sous : Cass. com., 15 novembre 2005, Navire « *Fort Royal* », pourvoi n° 04-16.094.

Cette cause d'exonération est qualifiée par RODIERE comme un « *monstre juridique* » troublant les esprits latins<sup>(1)</sup>.

#### 48. Conditions d'application de cette cause d'exonération. -

Pour s'exonérer de la responsabilité, le transporteur maritime doit démontrer d'une part que le dommage résulte ou provient d'une cause étrangère au fait ou à la faute du transporteur ou ses agents ou préposés, et d'autre part, le lien de causalité entre cause et le dommage subi par les marchandises<sup>(2)</sup>. Ainsi, en cas de dommage causé par un défaut au niveau du conteneur, le transporteur qui ne prouve pas l'évènement causal extérieur, ne peut se prévaloir de cette disposition<sup>(3)</sup>. Il a été jugé que l'arrêt du système de ventilation durant 13 jours (sur 24 jours de navigation), bien qu'il ne s'agisse pas d'une situation de tempête particulièrement exceptionnelle, était anormal. La cause d'exonération ne pouvait donc jouer<sup>(4)</sup>.

(1) RODIERE (R), *op. cit.*, n° 767, p. 409.

(2) RODIÈRE (R), *op. et loc. cit.* ; DU PONTAVICE (E) et CORDIER (P), *op. cit.*, no 24.

(3) CA Rouen, 1re ch., 21 septembre 2011, no RG : 07/01437, Mitsui Osk Lines Ltd c/ Allianz Global Corporate et a., *BTL* 2011, p. 639, *DMF* 2012, p. 573 ; dans le même sens, CA Aix-en-Provence, 2e ch., 19 janvier 2011, no RG : 09/08455, CMA CGM c/ Axa et a., *BTL* 2011, p. 124.

(4) CA Versailles, 8 mars 2005, no RG : 03/02198, Groupama Transports et a. c/ Esco Estonian Shipping, *BTL* 2005, p. 389.

Pour bénéficier de ces causes d'exonération, certaines conditions doivent être présentes.

#### IV- Conditions pour bénéficier des causes d'exonération

##### 49. Cause d'exonération inévitable et surmontable ? –

Certains auteurs considèrent qu'il n'est pas nécessaire que la cause d'exonération comme le péril de la mer soit imprévisible et insurmontable<sup>(1)</sup>. Certaines décisions anglaises, canadiennes et françaises sont dans ce sens, contrairement à la jurisprudence américaine<sup>(2)</sup>. En effet, les

(1) DU PONTAVICE et CORDIER, *op. cit.*, p. 124.

(2) Voir Cass. com., 1<sup>er</sup> décembre 1992, *Recueil Dalloz* 1993, p. 14, qui a jugé qu' « Il résulte de l'art. 4-2-c de la Convention internationale de Bruxelles du 25 août 1924 que, ni le transporteur maritime de marchandises, ni le capitaine du navire ne sont responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant des périls, dangers ou accidents de la mer ; L'exonération de responsabilité ainsi prévue n'est pas subordonnée à la preuve que ces circonstances aient le **caractère insurmontable et imprévisible de la force majeure** ».

[Cass. com., 7 décembre 1999, n° 98-10.171](#) ; CA Paris, 2 février 1971, *DMF* 1971, p. 222 ; CA Paris, 21 juin 1972, *BT* 1972, p. 386 ; CA Paris, 13 octobre 1986, *DMF* 1988, p. 101.

Pour la solution contraire, voir : CA Rouen, 2<sup>e</sup> ch., 6 juillet 2004, n° RG : 03/04692, *Gondrand c/ Menuiserie Charrassier et Sow*, cité par Lamy, *op. cit.*, n. 715.

Voir aussi dans le même sens : CA Paris, 2 février 1971, *DMF* 1971, p. 222 ; CA Paris, 21 juin 1972, *BT* 1972, p. 386 ; CA Rouen, 30 juin 1972, *Gaz. Pal.* 26-28 novembre 1972, p. 7 ; T. com. Paris, 22 mai 1980, *BT* 1980, p. 463 ; CA Paris, 13 octobre 1986, *DMF* 1988, p. 101 ; CA Aix-en-Provence, 11 juin 1974, *DMF* 1975, p. 720 ; T. com. Paris, 20 octobre 1976, *DMF* 1977, p. 352. - cité par Lamy, *op. cit.*, n. 714.

Voir parmi les affaires anglaises et canadiennes : « *Donaldson Line c. H. Russell & sons* », (1940), 51, *C.R.T.C.*, 258 ; « *Canada Rice=*

textes maritimes n'exigent pas la présence des critères de la force majeure. Cela est confirmé par la jurisprudence française à maintes reprises<sup>(1)</sup>.

La jurisprudence française est flottante en cette matière. En effet, d'autres arrêts énoncent que s'il n'est pas nécessaire que l'événement soit imprévisible, il doit absolument être insurmontable ou irrésistible<sup>(2)</sup>. Dans un sens proche, la cour d'appel de Lyon a jugé le 14 mars 2013 que pour que le transporteur puisse bénéficier d'une cause d'exonération, celle-ci doit résulter des circonstances inévitables et ses effets doivent être insurmontables. En effet, elle a jugé que « *la cause d'exonération résultant des circonstances que le transporteur ne pouvait éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier, ne peut résider que dans un événement inhabituel sortant de l'ordinaire ; les circonstances inévitables doivent s'entendre au moment où*

---

=*Mills c. Union Marine* », (1941), 67, L.L.L.R., 549 ; cité par M. POURCELET, *op. cit.*, p. 124 et s.

Parmi les affaires américaines, « *Alien N. Spooner & Son Inc. c. Connecticut Fire Insurance* », (1963), A.M.C., 859 ; « *R.T. Jon Lumber Co. c. Rouen Steamship Co.* », (1960), A.M.C., 46., cité par M. POURCELET, *op. et loc. cit.* ; « *Philipine bear* », (1960), A.M.C., 670, cité par M. POURCELET, *op. cit.*, p. 127.

(1) CA Aix-en-Provence, 2e ch., 29 juin 2011, no RG : 10/03703, Jesfruit et a. c/ CMA CGM, *DMF* 2011, p. 999, *BTL* 2012, p. 144.

(2) Voir la jurisprudence qui s'est empressée d'exiger que l'événement maritime soit, si non imprévisible, du moins irrésistible pour le transporteur. C. Cass. Belgique, 13 avril 1956, *JDU* 1960, 1 ; Bruxelles, 4 décembre 1964, *JDU* 1965, 191, cité par, A. SÉRIAUX, *op. cit.*, p. 102 ; voir aussi : Sentence arbitrale, 8 juillet 1959, *DMF* 1960, 110.

*se produit l'événement cause du dommage mais également avant que celui-ci ne se produise.*

*Ainsi le fait de ne pas avoir pris les précautions nécessaires pour éviter la réalisation de l'événement exclut le bénéfice de cette cause d'exonération.*

*D'autre part, il ne suffit pas que la cause de l'événement n'ait pu être évitée par le transporteur, il faut également que ses effets aient été insurmontables »<sup>(1)</sup>.*

Certaines juridictions ont jugé que l'exonération tombe si l'autre partie prouve que ces interventions étaient prévisibles<sup>(2)</sup> ou surmontables<sup>(3)</sup>. En effet, des juridictions

(1) CA Lyon, 3e ch., 14 mars 2013, No Répertoire général : 11/07885.

(2) CA Lyon, 31 octobre 1980, BT 1981, p. 12 ; Cass. com. 6 novembre 1979, BT 1980, p. 296 : « *Attendu, d'autre part, que la cour d'appel a énoncé que la société Marseille fret ne pouvait se prévaloir de l'attitude des autorités libyennes pour prétendre à une exonération de responsabilité fondée sur le texte visé au moyen, cette attitude étant pour elle prévisible, des lors **qu'elle connaissait parfaitement les difficultés de déchargement des fruits à tripoli et les exigences des autorités locales; qu'elle a ainsi répondu aux conclusions invoquées et légalement justifié sa décision;** ».* Cependant, la cour d'appel de Paris n'a pas reconnu l'imprévisibilité des interventions forcées comme condition d'exonération du transporteur maritime (CA Paris, 5e ch. A, 20 mars 2002, Sté Mitsui Osk Line Ltd. c/ Sté Cristal et autres, Navire « *Vosa Carrier* », No-rôle : 2000/08670, cité par Philippe DELEBECQUE, *RTD com.* 2002, p. 599).

(3) [Cass. com., 20 février 1990, no 88-15.959](#), BT 1990, p. 563 : « *Attendu, d'autre part, que c'est sans inverser la charge de la preuve que la cour d'appel a retenu qu'il appartenait à la société Entremont d'établir que le transporteur maritime avait la possibilité de ne pas satisfaire à la directive des autorités publiques lybiennes ; que la cour d'appel a ainsi justifié sa décision au regard de la convention internationale visée au pourvoi ; ».=*

estiment que « *l'éventualité de conflits ne les rend pas pour autant prévisibles* »<sup>(1)</sup>. La cour de New York a jugé que l'acte de Dieu exonérant de la responsabilité est un événement imprévisible et irrésistible<sup>(2)</sup>.

Nous sommes favorables à cette dernière solution car si l'événement était prévisible ou si ses effets étaient surmontables, et que le dommage est pourtant survenu, cela signifie que le transporteur a commis une faute, et en sera responsable.

La charge de preuve que l'événement était imprévisible et ses effets insurmontables incombe au transporteur. En effet, il a été jugé que le transporteur doit prouver que la grève et le lock-out constituent pour lui une force majeure<sup>(3)</sup>. Cette solution est contraire à celle jugée auparavant. En effet, la

---

=Voir dans le même sens : CA Paris, 5<sup>e</sup> ch. A, 20 mars 2002, *préc.* : « *Que ces actions et décisions qui émanent des autorités publiques chinoises maritimes, de police et de justice auxquelles le capitaine du navire ne pouvait pas se soustraire, qui s'imposaient au transporteur maritime et ont, par la mesure initiale de confiscation et ses conséquences sur le sort réservé à la cargaison, entraîné la perte de la marchandise, caractérisent le fait du prince au sens de l'article 4.2 g de la Convention de Bruxelles amendée et libèrent en conséquence le transporteur maritime de la présomption de responsabilité pesant sur lui* ».

(1) CA Rouen, 2e ch., 24 novembre 2005, no RG : 04/03545, Socomex c/ Horn-Linie et a., *BTL* 2006, p. 283, *DMF* 2006, p. 506.

(2) C. New York, 21 juin 1963, *JDU* 1964, 230, cité par A. SÉRIAUX, *op. cit.*, p. 101.

(3) Cass. com., 19 mars 2002, no 99-21.177, (par approbation de la décision d'appel) : Il appartient au transporteur de rapporter la preuve que « *l'activité du port [a] été bloquée par la suite d'un événement imprévisible et insurmontable* ».

Cour de cassation avait jugé en 1990 que la charge de preuve n'incombe pas au transporteur<sup>(1)</sup>.

**50. Partage de responsabilité.** – Bien qu'ayant pour origine un vice propre de la marchandise ou une faute de l'expéditeur ou d'autres fautes, le dommage peut se trouver aggravé par une faute du transporteur : par exemple, fourniture d'un navire inadapté, défaut de soins, retard, etc. En pareille hypothèse, il y aura partage de responsabilité.

Dans plusieurs arrêts, la Cour de cassation a posé en principe que « *la responsabilité du transporteur cesse d'être entière lorsque l'expéditeur a commis une faute qui a contribué à la réalisation du dommage* »<sup>(2)</sup>. Ainsi, la cour de Lyon a jugé, en 2013, que pour bénéficier d'une faute de l'ayant droit afin de s'exonérer de la responsabilité, cette

(1) [Cass. com., 20 février 1990, no 88-15.959](#), *Bull. civ. IV, BT 1990*, p. 563: « *Mais attendu, d'une part, que celui qui invoque et établit l'existence de l'un des cas d'irresponsabilité énumérés à l'article 4-2-g de la convention de Bruxelles du 25 août 1924 n'a pas à prouver que ce cas revêt les caractères de la force majeure;* » ;

(2) Cass., 16 avril 1953, *BT 1953*, p. 561 ; Cass., 18 janvier 1954, *BT 1954*, p. 211 ; Cass., 18 janvier 1955, *BT 1955*, p. 95 ; dans le même sens : CA Paris, 25 septembre 1978, *BT 1978*, p. 516 ; CA Paris, 24 janvier 1984, *BT 1984*, p. 503, pourvoi rejeté par Cass. com., 20 mai 1986, no 84-13.346, *BT 1986*, p. 492 ; CA Paris, 5e ch. A, 9 mai 2007, no 05/04528, *Helvetia Colmar c/ Ansler et a.*, cité par *Lamy Transport*, Tome I, 2013, Première Partie : Le contrat de transport de marchandises (le droit français), Division VIII, Responsabilité, Chapitre I, Responsabilité du transporteur pour perte ou avarie, Section I, Règles de base de la responsabilité du transporteur, n. 473 - Coexistence du vice propre ou d'une faute de l'expéditeur et d'une faute du voiturier.

faute doit être « *la cause unique et exclusive du dommage pour exonérer totalement le transporteur ; si elle se combine avec une faute du transporteur, l'exonération de ce dernier est partielle* »<sup>(1)</sup>. A notre sens, cet arrêt n'a pas distingué entre les causes d'exonération. Il s'applique, donc, à toutes ces causes. Cela est valable pour la faute nautique, le fait des autorités publiques, les accidents de la mer, la grève, etc. Ainsi, en cas de Grève, si le chargeur prouve que le transporteur a commis une faute comme par exemple l'absence de mesures propres à assurer la bonne conservation de la marchandise, ce dernier ne sera pas totalement exonéré<sup>(2)</sup>.

La responsabilité doit ainsi être partagée même si le transporteur a commis une faute lourde<sup>(3)</sup>, voire d'une faute inexcusable<sup>(4)</sup>. Les juges du fond doivent rechercher et fixer

---

(1) CA Lyon, 3e ch., 14 mars 2013, *préc.*

(2) CA Paris, 16 juin 1976, *BT* 1976, p. 429.

(3) CA Paris, 5e ch. A, 9 mai 2007, no 05/04528, *préc.* ; T. com. Le Mans, 11 mars 2002, no 99-001983, *Generali c/ Sernam-SNCF, BTL* 2002, p. 421.

Définition de la faute lourde : On peut avoir de la faute lourde deux conceptions différentes : on peut la définir par rapport au comportement du débiteur, c'est-à-dire de manière subjective, au regard de la gravité de sa conduite, ou la définir par rapport au caractère essentiel de l'obligation inexécutée, c'est-à-dire de manière objective. La conception subjective est la conception traditionnelle de la faute lourde, la conception objective étant ensuite venue élargir la notion. Toutefois, le droit positif semble désormais revenir à une conception subjective de la faute lourde.

(4) La faute inexcusable du transporteur implique :

- une faute délibérée (et non une simple omission) ;=

la part de responsabilité incombant au transporteur<sup>(1)</sup>. En revanche, le transporteur sera totalement libéré lorsque le même dommage peut survenir sans concours de sa faute<sup>(2)</sup>.

Contrairement aux solutions précédentes, la cour d'appel de Rouen a jugé que la faute nautique du transporteur ne le libère que si elle est considérée la cause unique du préjudice<sup>(3)</sup>. Dans le même ordre d'idée, la cour de New York a jugé que l'acte de Dieu (une cause d'exonération) exonérant de la responsabilité doit être la cause unique et exclusive du dommage<sup>(4)</sup>.

A notre sens, l'application du droit commun selon lequel il faut partager la responsabilité entre les auteurs des fautes, nous semble plus équitable.

---

=-la conscience de la probabilité du dommage ;

- son acceptation téméraire (c'est-à-dire la prise de risques connus et inconsiderés) ;

- et ce sans raison valable (cette « raison » résultera des circonstances ayant motivé le choix du transporteur).

(1) Cass. com., 14 novembre 1967, no 65-10.773, *BT* 1967, p. 377.

(2) Cass. com., 30 janvier 1978, no 76-14.063, *BT* 1978, p. 195.

(3) CA Rouen, 2e Ch., 6 décembre 1984, No-rôle : 995/82 : « *Il n'est pas démontré que l'échouage du navire soit dû à une faute de navigation. En tout état de cause, même si cette faute était établie, elle ne libérerait le transporteur que si elle était la cause unique du dommage* ».

(4). C. New York, 21 juin 1963, *JDU* 1964, 230, cité par A. SÉRIAUX, *op. cit.*, p. 101.

## Conclusion

51. Le transporteur doit répondre aux plusieurs obligations. Parmi ces obligations, on cite celles qui sont relatives aux marchandises d'une part, et au navire d'autre part. Cependant, même si les conditions de sa responsabilité sont réunies, le transporteur peut s'en exonérer en prouvant à la fois l'existence d'une cause légale d'exonération, son lien de causalité avec le dommage, et ses conditions d'application. Cette liste des causes d'exonération énumérées par l'article 4 des Règles de La Haye est limitative, et le transporteur ne peut s'exonérer que s'il s'agit de l'une d'entre elles. En d'autres termes, toute clause d'exonération de responsabilité stipulée par les parties dans le contrat de transport maritime de marchandises est réputée non écrite.

Cette liste contient des causes d'exonération en relation avec le navire. En effet, le transporteur peut s'exonérer de la responsabilité maritime en cas d'innavigabilité du navire, de vices cachés du navire échappant à une diligence raisonnable, en cas de faute nautique, ou s'il s'agit de déroutement et sauvetage en mer. La liste contient également des causes d'exonération en relation avec la cargaison. Il en va ainsi pour **le vice propre de la marchandise, la freinte en volume et en poids, ou la faute du chargeur ou propriétaire des marchandises, de son agent ou représentant.** Certaines causes d'exonération sont extérieures au navire et à la cargaison. Il en va ainsi pour

l'incendie, les fortunes de mer, l'Acte de Dieu, le fait de guerre, d'ennemis publics, et émeute ou trouble civil, le fait des autorités publiques, saisie judiciaire, et restriction de quarantaine, les Grèves ou lock-out ou arrêts ou entraves apportés au travail, et les cas visés par l'article 4-2-q.

**52. Recommendations.** – A l'issue de l'étude des causes d'exonération de transporteur maritime de marchandises selon les Règles de La Haye, il nous semble loisible :

- 1- d'adopter la solution apportée par l'arrêt « *Wellborn* ». En effet, le transporteur qui fait recourir à des sociétés de classification de bonne réputation, a bien rempli ces obligations, ne verra pas sa responsabilité retenue. Et si cette société de classification a commis une faute contractuelle en émettant un certificat que le navire ne mérite pas, elle sera responsable vis-à-vis de son contractant (responsabilité contractuelle), et vis-à-vis de destinataire victime, d'une faute délictuelle (responsabilité délictuelle).
- 2- d'appliquer le droit commun selon lequel il faut partager la responsabilité entre les auteurs des fautes. Cela nous semble plus équitable.
- 3- de considérer la faute du destinataire comme un cas exonératoire de la responsabilité du transporteur. En effet, il faut éviter qu'un transporteur maritime ne soit

injustement condamné sur la base d'un dommage dont la cause ne lui est pas imputable.

4- d'adopter la solution disposant qu'il est nécessaire que l'événement qui a causé le dommage soit imprévisible et ses effets insurmontables, car à notre sens, le transporteur qui n'a pas réussi à éviter la réalisation du dommage, a commis une faute, et sera responsable.

5- d'amender la Convention de Bruxelles pour qu'elle précise :

- la définition de déroutement et de sauvetage, et les circonstances qui rendent le sauvetage raisonnable comme le suivant :

Le sauvetage est l'action de préserver de la mort ou de la destruction une personne ou une chose à la suite d'un accident, tel qu'un naufrage ou un échouement.

Le déroutement peut être définis comme étant l'abandon de l'itinéraire habituel ou celui déterminé par le contrat de transport pour prendre un autre.

Le véritable critère de déroutement raisonnable consiste à se demander quel déroutement pourrait entreprendre une personne prudente, contrôlant le voyage au moment où le déroutement est décidé, et ayant en tête toutes les circonstances pertinentes, y compris les termes du contrat et les intérêt des parties intéressées, mais sans être obligée de considérer l'intérêt d'aucune de ces parties comme déterminant.

- la définition de la freinte en volume ou en poids, ainsi que le taux de cette freinte qui donne droit à la réparation. L'absence de cette précision constitue un point de divergence puisque chaque port de destination applique ses propres usages. A notre avis, cela nous éloigne d'une solution uniforme, nécessaire pour le transport maritime international. Pour cela, on propose la définition suivante : la freinte de route s'analyse seulement en une déperdition de quantité, en poids ou en volume, sans aucune incidence sur sa qualité. Le taux de cette freinte peut être fixé selon la nature spéciale de la marchandise, du trajet parcouru, des conditions climatiques, etc.
- les critères de l'emballage insuffisant, étant donné que l'insuffisance d'emballage constitue une faute. A notre sens, pour distinguer entre emballage suffisant et insuffisant, il faut prendre en considération la nature des marchandises, les usages et coutumes professionnels concernant l'emballage des marchandises particulières, et les conditions du voyage envisagé. L'insuffisance d'emballage *ne peut s'apprécier que par rapport à un emballage normal, susceptible de protéger les marchandises contre les risques usuels et non pas exceptionnels du transport maritime.*
- la définition de l'incendie comme cause d'exonération du transporteur maritime comme suivant : l'incendie est un feu anormal, destructeur et dangereux, causant des dommages d'importance appréciable.

- la définition des périls, dangers ou accidents de la mer comme suivant : ce sont quelques puissances ou événements catastrophiques qui ne pouvaient être prévisibles sur cette zone et à cette période de l'année et contre lesquels on ne pouvait raisonnablement se prémunir.
- préciser la force du vent qui sera considéré comme « Fortunes de mer » exonérant le transporteur, sachant que la jurisprudence n'est pas unanime en cette matière.
- la définition de « Fait de guerre », « Faits d'ennemis publics », « l'émeute ou le trouble civil », et l'« Acte de Dieu », comme suivant :

L'« Acte de Dieu » est un événement, provenant d'une cause naturelle, qui échappe, à toutes prévision et mesures humaines.

La guerre est un conflit armé entre deux États ou deux parties dans un même Etat, chacun des belligérants cherchant à soumettre son ou ses adversaires à sa volonté par la force.

Le fait d'ennemis publics est tout acte ou intervention de ceux qui sont en guerre avec le gouvernement établi ou en lutte contre le monde entier, comme les pirates.

## Bibliographie

### I. Ouvrages généraux, traités et manuels

- 1- DANJON (D), *Traité de droit maritime. 3, Affrètement, passage, avaries*, Paris, Recueil Sirey, 2<sup>e</sup> éd., 1927.
- 2- DU PONTAVICE (E) et CORDIER (P), *Transport et affrètement maritime*, Delmas, 2<sup>e</sup> éd., Paris, 1990.
- 3- GUILLIEN (R) et VINCENT (J), *Lexique de termes juridiques*, 17<sup>e</sup> éd., Paris, Dalloz, 2009.
- 4- Marais (G), *Les transports internationaux de marchandises par mer [et la jurisprudence en droit comparé](#)*, Paris, LGDJ 1949.
- 5- Pourcelet (M), *Le Transport maritime sous connaissance : droit canadien, américain et anglais*, LGDJ, 1972.
- 6- Ripert (G), *Droit maritime*, T. II, *Crédit maritime, fortune de mer, transports maritimes*, 4<sup>e</sup> éd., Paris : Rousseau, 1952.
- 7- RODIÈRE (R), *Traité générale de droit maritime*, Dalloz, Paris, 1967, Tome II.
- 8- RODIERE (R) et DU PONTAVICE (E), *Droit maritime*, 12<sup>e</sup> éd., Dalloz, Paris, 1997.
- 9- SERIAUX (A), *La faute du transporteur*, 2<sup>e</sup> éd., Paris, Economica, 1998.

## II. Thèses non publiées

- 1- AUCHTER (G), *La navigabilité du navire en matière de transports maritimes*, Thèse, Université Robert Schuman, Strasbourg, 1969.
- 2- KAMALANAVIN (K), *L'Unification des règles en matière de connaissance*, Thèse, Montpellier, 1942.
- 3- NABI (G), CHAKAB (F), *La responsabilité du transporteur maritime de marchandises (selon les règles de la haye de 1924 et de hambourg de 1978)*, Thèse, Nice, 1999.
- 4- REDON (P), *Les vices de la chose en droit maritime français*, Thèse, Bordeaux 1, 1959.

## III. Articles de périodiques

- 1- BESSE (A), Aspects juridiques et économiques de la jurisprudence sur le vice caché en matière de garantie du constructeur, *DMF* 1972, 579.
- 2- CHAO (A.), Quand les pirates sont-ils des ennemis publics ?, *BT* 1989, p. 299.
- 3- DE JUGLART (M), Le vice propre de la marchandise dans le transport maritime, *DMF*, 1965, 131.
- 4- *Droit Maritime Français* 2006 - n°10 Supplément du 06/2006.
- 5- DE LA GRASSIERE (B), Les vices propres des marchandises en droit man time, *DMF* 1960, 515.

6-Lamy Transport, Tome 2, 2013 Partie 4, Transports maritimes, Chapitre 7, Responsabilité du transporteur maritime, Section 2, Cas exceptés liés au navire.

### Table des matières

#### Introduction. خطأ! الإشارة المرجعية غير معرفة.

#### I. Les causes d'exonération en relation avec le navire خطأ! الإشارة المرجعية غير معرفة.

##### A. Innavigabilité du navire. خطأ! الإشارة المرجعية غير معرفة.

#### 1. Définition de l'innavigabilité du navire خطأ! الإشارة المرجعية غير معرفة.

#### 2. La charge de la preuve de la diligence raisonnable en cas de pertes ou dommages provenant ou résultant de l'état d'innavigabilité. خطأ! الإشارة المرجعية غير معرفة.

#### B. Les vices cachés du navire échappant à une diligence raisonnable. خطأ! الإشارة المرجعية غير معرفة.

#### C. Faute nautique. خطأ! الإشارة المرجعية غير معرفة.

#### D. Déroutement et sauvetage en mer خطأ! الإشارة المرجعية غير معرفة.

#### II. Les causes d'exonération en relation avec la cargaison خطأ! الإشارة المرجعية غير معرفة.

#### A. Le vice propre de la marchandise خطأ! الإشارة المرجعية غير معرفة.

#### B. La freinte en volume et en poids. خطأ! الإشارة المرجعية غير معرفة.

#### C. La faute du chargeur ou propriétaire des marchandises, de son agent ou représentant. خطأ! الإشارة المرجعية غير معرفة.

#### III. Les causes d'exonération extérieures au navire et à la cargaison. خطأ! الإشارة المرجعية غير معرفة.

#### A. L'incendie. خطأ! الإشارة المرجعية غير معرفة.

#### B. Les périls, dangers ou accidents de la mer (fortune de mer). خطأ! الإشارة المرجعية غير معرفة.

#### C. Acte de Dieu. خطأ! الإشارة المرجعية غير معرفة.

- D. Fait de guerre (article 4-2-e), fait d'ennemis publics (article 4-2-f), et émeute ou trouble civil (article 4-2-k) خطأ! الإشارة المرجعية غير معروفة.
- E. Le fait des autorités publiques, saisie judiciaire, et restriction de quarantaine. خطأ! الإشارة المرجعية غير معروفة.
- F. Grèves ou lock-out ou arrêts ou entraves apportés au travail. خطأ! الإشارة المرجعية غير معروفة.
- G. Les cas visés par l'article 4-2-q. خطأ! الإشارة المرجعية غير معروفة.
- IV- Conditions pour bénéficier des causes d'exonération خطأ! الإشارة المرجعية غير معروفة.
- Conclusion.** خطأ! الإشارة المرجعية غير معروفة.
- Bibliographie.** خطأ! الإشارة المرجعية غير معروفة.
- Table des matières.112**