

COUR D'APPEL D'AIX EN PROVENCE (1^{re} Ch. C)

14 mai 2004

Navire Al Hoceima

**TRANSPORT MARITIME - RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR - ACTION
EN RESPONSABILITE EXTRA CONTRACTUELLE**

**Application de la loi du 18 juin 1966 aux actions en responsabilité extra contractuelle
(oui) - Art. 32 al. 3**

**Responsabilité du transporteur (non) - Cas exceptés - Faute nautique (oui) - Fait
constituant un événement non imputable au transporteur (oui) - Faute directe du
chargeur ou du manutentionnaire (non)**

1. - L'affaire consécutive à la perte du navire *Al Hoceima* pourrait constituer un cas d'école illustrant l'originalité des conditions d'engagement de la responsabilité du transporteur en droit maritime, par comparaison avec le droit civil. Sous un angle plus technique, cette affaire permet également de déterminer le champ d'application matériel de la loi du 18 juin 1966 qui régit les actions extra contractuelles nées d'une opération de transport. En l'espèce, le navire roulier *Al Hoceima* transportait des fruits et légumes de Tanger à Port Vendres lorsqu'il sombra au large de l'Espagne par gros temps. L'originalité du litige tient au fait que l'action en justice dirigée contre le transporteur et contre le manutentionnaire fut entamée par un tiers au contrat de transport, et non par le destinataire comme c'est souvent le cas. Les marchandises étaient en effet logées à bord de 49 semi-remorques que le chargeur avait louées vides à un bailleur, la société Rentco. La société Rentco, tiers au contrat de transport maritime, demanda donc au transporteur, la Compagnie Marocaine de Navigation (Comanav), et au manutentionnaire (Comitran) la réparation du préjudice causé par la perte de ses remorques. Les assureurs, subrogés et cessionnaires des droits du bailleur, intervinrent à l'instance.

2.- Dans un jugement du 26 juillet 1994, le Tribunal de commerce de Perpignan déclara le transporteur maritime responsable à 75 % des dommages, visant « *les articles 1382 et suivants du Code civil* » (sic). Pour sa part, le manutentionnaire fut déclaré responsable à hauteur de 25 % des dommages. De façon surprenante, cette décision au visa pour le moins insolite, tant par son imprécision que par son caractère "terrestre", fut confirmée par un arrêt de la Cour d'appel de Montpellier en date du 30 avril 1997. Les juges d'appel firent certes un louable effort de précision invoquant cette fois « *le fondement de l'article 1384 du Code civil* », sans toutefois apercevoir que le droit commun était ici évincé par le droit spécial. Pour la Cour de Montpellier, « *force est toutefois d'observer que cette loi du 18 juin 1966 a trait au transport maritime et ne saurait avoir vocation universelle et être appliquée à des personnes totalement étrangères au contrat de transport maritime mais qui souffrent d'un préjudice*

causé à l'occasion de cette opération »¹. Cette affirmation péremptoire n'avait pourtant pas la force de l'évidence ... Dans un arrêt du 9 janvier 2001, la chambre commerciale de la Cour de cassation prononça donc « une cassation très sèche »² pour violation de la loi du 18 juin 1966. Elle prit soin de rétablir avec pédagogie l'orthodoxie juridique. Le visa mentionne avec minutie « l'article 32 de la loi du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritime dans sa rédaction résultant de la loi du 23 décembre 1986 ». Et les motifs en expliquent la portée, énonçant « qu'il résulte de ce texte que, quel que soit son fondement, l'action en responsabilité contre le transporteur maritime à raison des pertes et des dommages subis par la marchandise faisant l'objet du contrat ne peut être exercée que dans les conditions et limites fixées au chapitre IV du titre II de la loi du 18 juin 1966 relatif à la responsabilité de ce transporteur ». Dans ces conditions, l'issue de l'arrêt à rendre par la Cour de renvoi ne faisait guère de doute. Il était peu probable que la Cour d'appel d'Aix-en-Provence, souvent saisie en matière maritime, entre en rébellion contre une décision de la Cour de cassation recueillant l'assentiment de ses annotateurs.

3.- Il aura donc fallu attendre plus de trois ans pour que l'affaire du navire *Al Hoceima* trouve, espérons le, son épilogue dans un arrêt du 14 mai 2004. Cet arrêt de renvoi n'est pas pour autant dépourvu d'incidences pratique, doctrinale et pédagogique. Sur un plan pratique d'abord, il permet de rappeler l'importance décisive d'une bonne ingénierie contractuelle et d'une pré-constitution efficace de la preuve³. Si l'action en défense des assureurs est déclarée recevable, c'est bien parce que ceux-ci sont en mesure de produire la police d'assurance initialement souscrite (et un moment égarée ...), les actes qui établissent la subrogation dans les droits du propriétaire des remorques ainsi que les cessions successives. Ensuite, sur un plan doctrinal, on pouvait espérer que la motivation d'habitude étoffée des arrêts d'appel permettrait d'explicitier encore davantage la portée de l'article 32 de la loi du 18 juin 1966. Enfin, sur un plan pédagogique, l'arrêt met en œuvre les cas exceptés prévus par le droit spécial et exonère ainsi le transporteur (contrairement à ce qui aurait été décidé si le droit commun avait été applicable). Après avoir constaté que la loi du 18 juin 1966 régit les actions extra contractuelles nées à l'occasion du contrat de transport (I), nous observerons qu'elle facilite l'exonération de responsabilité du transporteur (II).

I. La soumission des actions extra contractuelles à loi du 18 juin 1966

4. - Dans les écritures produites à l'appui de l'appel formé devant la Cour de renvoi, les conseils du transporteur avaient évidemment pris acte de l'arrêt de la Cour de cassation qui leur est favorable. Ils rappelaient qu'en application de l'article 32 alinéa 3 de la loi du 18 juin 1966, le fondement contractuel ou délictuel de l'action dirigée contre le transporteur en réparation d'un dommage subi à l'occasion du transport maritime est indifférent puisque de toute façon, celle-ci obéit au régime spécial établi par la loi. Mais allant au-delà de cette argumentation qui se suffisait à elle-même, et parce que deux précautions valaient mieux qu'une, les conseils du transporteur laissèrent entendre que l'action du propriétaire des remorques était contractuelle. Relevant (au conditionnel) que la société Rentco « serait » un tiers au contrat de transport, ils soulignèrent que les remorques figuraient au contrat de

¹ Pour une dénonciation de la formule « force est de constater » qui sert à affirmer sans justifier, M.-L. Mathieu-Izorche, « Propos pour un doctorant », *Dalloz*, 2002, point de vue, p. 1683

² Cass. Com., 9 janvier 2001, n° 97-22.239, *DMF*, 2002, in P. Bonassies, « Le droit positif français en 2001 », p. 75, § n° 99 ; et déjà *DMF*, 2001, p. 609, note Raymond Achard

³ Dans le même sens, Cass. Com. 14 octobre 2004, *navire Hornwind*, notre note, § 7, à paraître, *cette revue*
© mode de citation : CA Aix-en-Provence, 14 mai 2004, *Navire Al Hoceima, Le droit maritime français*, Mars 2004, p. 322-332

transport. Ils ajoutèrent que le propriétaire des remorques « *figure au connaissance en qualité de notify* »⁴, c'est-à-dire en qualité de personne à avertir lors de l'arrivée de la marchandise. Or cette précision n'est pas neutre, lorsque l'on rappelle que la jurisprudence française considère souvent le *notify* comme un destinataire réel, recevable à agir contre le transporteur⁵. Si le transporteur lui-même soulevait cet élément de fait, favorable à la recevabilité de l'action de son adversaire, c'est bien qu'il souhaitait entretenir un doute sur la qualité de partie ou de *penitus extranei* du propriétaire des remorques. La Cour d'Aix ne s'est pas laissée égarer comme en témoigne la motivation de l'arrêt qui distingue bien la qualité de partie ou de tiers au contrat de transport d'une part, et la mention en qualité de *notify* d'autre part : « *dès lors, même s'il peut être considéré que la société Rentco, qui a fourni des remorques contenant les marchandises transportées, est un tiers au contrat de transport, bien que, comme l'a fait observer la société Comanav, elle figurait au connaissance en qualité de "notify", son action en responsabilité contre le transporteur à raison de pertes ou dommages ne peut être exercée que dans les conditions et limites de la loi du 18 juin 1966, comme le prévoit l'article 32 de la dite loi.* » Il n'y a donc pas de lien contractuel entre le transporteur et le *notify* qui n'est pas investi de la qualité de partie⁶ simplement parce qu'il figure sur le connaissance.

5.- Ce débat sur la qualification de l'action n'a de toute façon plus guère d'intérêt dès lors que la loi du 18 juin 1966, telle que modifiée en 1986, gouverne les faits litigieux. De façon très explicite, l'article 32 alinéa 3 rétablit désormais l'unité des responsabilités contractuelle et délictuelle du transporteur. La responsabilité du transporteur maritime est une responsabilité *sui generis*, comme celle du fait des produits défectueux en droit commun. Les écrits antérieurs⁷ à l'adoption de l'article 32 alinéa 3 ne sont donc plus d'actualité dans la mesure où ils traitent de la responsabilité délictuelle du transporteur pour des dommages causés à l'occasion de l'exécution du contrat de transport maritime. La conclusion est identique en droit international où le régime de responsabilité du transporteur maritime, terrestre ou aérien a fait l'objet d'une unification. Pour nous en tenir au transport maritime, l'article 4 bis 1 du protocole modificatif de 1968 a également adopté cette règle qui a d'ailleurs ensuite inspiré le législateur français en 1986. Il stipule : « *Les exonérations et limitations prévues par la présente convention sont applicables à toute action contre le transporteur en réparation des pertes ou dommages à des marchandises faisant l'objet d'un contrat de transport, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou sur une responsabilité extra contractuelle* ».

6.- La lecture du protocole de 1968 comme celle de l'arrêt rendu par la Cour de cassation dans la présente affaire appelle une dernière précision. Les 49 remorques à bord desquelles étaient logées les palettes de fruits et légumes devaient-elles considérées comme des marchandises, puisque le régime de droit spécial couvre les pertes et les dommages subis par la marchandise ? La question présente une réelle importance pratique avec l'essor du

⁴ William Tetley, *Marine Cargo Claims*, 3rd ed., 1988, p. 199 s. : "Notify Party - A person identified in the bill of lading as the party to be notified by the carrier when the goods arrive at their destination."

⁵ Pour un bilan jurisprudentiel, *Lamy Transport*, tome II, § n° 583

⁶ Approuvant les juges du fond d'avoir retenu l'absence de lien contractuel entre le transporteur et le *notify*, Cass. Com., 25 novembre 1997, inédit, n° 95-21764

⁷ Par exemple, René Rodière, *Traité général de droit maritime, t. II, Affrètement et transport*, Paris, Dalloz, 1968, § n° 594, p. 237, « *Responsabilité contractuelle et responsabilité délictuelle* » où l'on peut lire : « *Dans les cas où c'est la responsabilité délictuelle du transporteur qui est en cause, il est évident qu'il ne peut exciper des causes de libération propres au régime du contrat de transport, non plus que des règles qui particularisent l'action en responsabilité née de la mauvaise exécution du contrat* ». Il nous semble que « *l'état du droit moderne* », depuis la loi du 23 décembre 1986 donne raison à Ripert !

transport combiné et du *roll on / roll off*. La réponse paraît dépendre des mentions figurant au contrat de transport. Si, comme en l'espèce, les remorques sont mentionnées au contrat de transport (ce qui devrait aller sans dire s'agissant d'un transport par un navire roulier), on peut soutenir que les remorques elles-mêmes sont assimilées à des marchandises aux fins du contrat de transport. Le propriétaire des remorques dispose alors d'un droit d'action contre le transporteur pour les dommages causés aux remorques. Observons que l'on doit se fier au contrat de transport lui-même et non aux énonciations du connaissement. Dans une affaire née à l'occasion d'un transport combiné, où un semi-remorque s'était renversé à bord d'un navire, les juridictions françaises ont admis l'action du transporteur routier contre le transporteur maritime, alors que les énonciations du connaissement ne concernaient que la marchandise transportée, « à l'exclusion de la remorque endommagée »⁸.

II. L'exonération de responsabilité du transporteur maritime

7. - Une fois admis que l'action dirigée contre le transporteur obéissait à la loi du 18 juin 1966, il restait au transporteur à établir qu'il bénéficiait de l'une des causes d'exonération prévues par l'article 27. Le transporteur invoquait pas moins de quatre cas exceptés : l'innavigabilité soudaine du navire (art. 27 a)), la faute nautique du commandant (art. 27 b)), la tempête, fait constituant un événement non imputable au transporteur (art. 27 d)) et la faute du chargeur (art. 27 g)). La Cour d'appel retient deux de ces causes d'exonération, pour écarter les deux autres. Elle se fonde principalement sur le rapport d'enquête du ministère marocain des pêches maritimes et de la marine marchande, considérant avec plus de précaution le rapport produit par l'expert commis par le propriétaire des remorques.

8. - La Cour d'appel retient en premier lieu la fortune de mer, que l'on définit traditionnellement comme « *un concours de circonstances dans lesquelles entrent en cause la force du vent, l'état de la mer et la hauteur des vagues* »⁹. En effet, le navire *Al Hoceima* a fait naufrage par une mer très grosse (9 à 10 sur l'échelle de Beaufort et vent force 10), avant d'avoir pu atteindre une baie pour se mettre à l'abri. Dans ces circonstances, la caractérisation de la fortune de mer par la Cour d'Aix est conforme à la jurisprudence dominante¹⁰. La faute nautique du commandant, retenue en second lieu, paraît également justifiée. Il est reproché au commandant d'avoir repris la mer dans de mauvaises conditions météorologiques, après s'être abrité dans une rade. La décision de reprendre le voyage dans ces conditions¹¹ constitue pour la Cour d'appel « *une faute purement nautique, relative à la sécurité du navire et qui a entraîné sa perte* ». Les magistrats retiennent ainsi le critère de la sécurité du navire¹² que l'on peut difficilement contester en l'espèce, faute d'une preuve contraire tenant à un défaut d'arrimage qui aurait provoqué la gîte du navire. Ils répondent au moyen des assureurs qui espéraient profiter de la frontière parfois ténue entre faute nautique et faute commerciale. Les assureurs soutenaient que la faute était « *en réalité une faute commerciale, le risque ayant été couru pour que la marchandise arrive plus tôt à son destinataire* » parce qu'en présence d'une

⁸ Cass. Com., 19 décembre 2000, *Navire Norberg*, rapport de Monteynard, *DMF*, 2001, spéc. p. 226-227 et note P. Bonassies, p. 229. s.

⁹ Y. Poupard, note sous C. App. Paris, 12 janvier 1984, *DMF*, 1984, p. 424

¹⁰ Par exemple, à propos de vents de force 7 à 9, C. App. Aix-en-Provence, 13 mars 1980, *B.T.*, 1980, p. 506

¹¹ Dans le même sens, W. Tetley, *Marine Cargo Claims*, 4th ed., Chap. 16, « *Error in navigation or management* » : « *On occasion a master will force his ship through a storm, instead of heading at slow speed into the wind, with the result that the cargo is damaged. This is really an error in the management of the cargo, because the master has disregarded possible damage to cargo in favour of arriving in port a day or two early* ».

¹² A. Vialard, *Droit maritime*, Paris, PUF, 1997, § n° 484

faute commerciale le transporteur ne peut s'exonérer de sa responsabilité. Mais cet argument fondé sur des motifs hypothétiques ayant peut-être contribué à la décision nautique du capitaine ne pouvaient prospérer. La vérification de ces deux causes exonératoires suffisait amplement à libérer le transporteur.

9.- Le refus de considérer les deux autres causes exonératoires invoquées atteste que les éléments de preuve soumis par les parties n'ont pas emporté la conviction. L'innavigabilité du navire est d'ordinaire appréciée avec sévérité et l'on ne sera pas surpris qu'elle soit ici écartée. Quant à la faute du chargeur ou du manutentionnaire, elle est démentie par deux des trois rapports d'expertise qui estiment que le saisissement des palettes de fruits et légumes dans les remorques avait été fait dans les règles de l'art. Il importait en l'espèce de bien distinguer le saisissement des palettes dans les remorques d'une part, et l'arrimage des remorques dans le navire d'autre part. Un mauvais saisissement des palettes dans les remorques aurait constitué une faute du chargeur, exonérant le transporteur. Au contraire, un mauvais arrimage des remorques dans le navire aurait constitué une faute commerciale engageant la responsabilité du transporteur. C'est pourquoi le propriétaire des remorques, désireux d'obtenir réparation, produisait un rapport d'expertise mettant en cause l'arrimage des remorques. Mais, les magistrats, appréciant librement les conclusions des rapports d'expertise¹³, n'en ont pas tenu compte parce que l'expert commis par les propriétaires des remorques n'avait eu accès qu'à une information partielle, ignorant les conclusions du rapport de la commission d'enquête marocaine.

10.- En conclusion, l'étude comparative des solutions retenues au fond « avant cassation », puis « après renvoi » est édifiante. Par une application (à mauvais escient) du droit commun, la Cour de Montpellier avait condamné le transporteur maritime à indemniser le propriétaire des remorques. Elle avait conclu que « *le capitaine du navire ne pouvait pas ignorer la météo sur zone et qu'il n'ignorait pas qu'il allait vers le gros temps et une mer difficile* ». En somme, la faute du capitaine privait la tempête des attributs de la force majeure, seule à pouvoir exonérer le transporteur... Par une bonne application du droit maritime, la Cour d'Aix conclut à l'exonération du transporteur précisément parce que le capitaine a commis une faute nautique exonératoire. Belle leçon de droit maritime, mais qui aura coûté aux assureurs, outre l'indemnisation des remorques, la somme de 12 000 euros au titre de l'article 700 N.C.P.C. !

Olivier CACHARD
Agrégé des Facultés de droit
Professeur à l'Université Nancy II

¹³ Art. 246 N.C.P.C., « Le juge n'est pas lié par les constatations ou les conclusions des techniciens »