

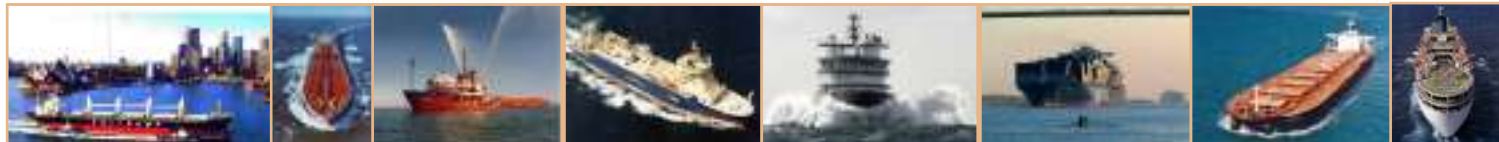
Gazette de la Chambre



Lettre d'information de la Chambre arbitrale maritime de Paris

Comité éditorial : Philippe Delebecque - Pierre Raymond - Jean Yves Grondin

Editeur : Jean Yves Grondin



“Patere legem quam ipse fecisti”

Aperçu de la responsabilité contractuelle du fait d'autrui dans les litiges maritimes

Gilles Gautier - Avocat au Barreau de Paris

La responsabilité contractuelle du fait d'autrui est un concept que le Doyen Rodière n'aimait pas beaucoup.

C'est un concept suivant lequel le débiteur d'une obligation contractuelle peut être déclaré responsable et tenu à ce titre de réparer le dommage causé par la faute d'une autre personne.

Dans une chronique très ancienne (Dalloz 1952 – Chronique p. 79 et s. « Y a-t-il une responsabilité contractuelle du fait d'autrui ? »), il estimait, pour s'en tenir à l'essentiel, que « le débiteur d'une obligation contractuelle inexécutée par le fait d'un tiers n'est tenu de réparer le dommage que s'il a commis une faute personnelle, sauf convention contraire ou sauf disposition contraire de la loi ». La responsabilité du débiteur impliquait qu'un texte spécial l'ait institué garant du fait du tiers.

Les idées qu'il avait exprimées ont été beaucoup discutées, et ont donné lieu à d'abondantes controverses doctrinales (cf. Traité de Droit Civil – « Les Conditions de la Responsabilité » de G. Viney et P. Jourdain, LGDJ 3e édition, n° 818) allant dans le sens d'une reconnaissance dans son principe d'une responsabilité contractuelle du fait d'autrui.

Ce concept de responsabilité contractuelle du fait d'autrui semble se définir par les conditions exigées pour son admission. Quatre conditions sont nécessaires (cf. Traité précité, n° 821), « il faut... (i) que le débiteur soit personnellement tenu d'une obligation ... (ii) dont il confie en tout ou partie l'exécution à un tiers ... (iii) sans avoir été déchargé de son obligation... par le créancier ... et que (iv) le fait du tiers réalise l'inexécution de cette obligation ».

Le « tiers » étant dans une acception stricte une personne de droit distincte du débiteur, on observera sans s'y attarder que l'employeur est responsable contractuellement vis-à-vis de ses cocontractants du fait de son préposé.

Cette règle banale trouve une application particulière dans le domaine maritime. Certes, les fautes nautiques du capitaine exonèrent de responsabilité son employeur si ce dernier revêt aussi la qualité de transporteur maritime, mais le concept de responsabilité contractuelle du fait d'autrui va jouer très fréquemment dans les litiges maritimes.

Le transporteur maritime est ainsi responsable vis-à-vis de l'ayant-droit à la cargaison du fait de l'entrepreneur de manutention accomplissant les opérations de mise à bord ou de déchargement. Il assume aussi, vis-à-vis de l'ayant-droit à la cargaison, l'obligation de diligence à mettre le navire en état de navigabilité incombant au fréteur, cet « autrui » dont il va être responsable.

Ce concept donne cependant lieu à des confusions.

Il y a en effet une tendance à croire que « le commissionnaire de transport est responsable contractuellement du fait d'autrui », dans un contexte où bien sûr « autrui » serait le transporteur qu'il a désigné.

Il y a aussi une tendance à ne pas réaliser jusqu'à quel point le transporteur maritime non armateur propriétaire du navire transporteur des marchandises endommagées « est responsable contractuellement du fait d'autrui », dans un contexte où « autrui » est l'armateur propriétaire du navire considéré.

1. Le commissionnaire de transport n'est pas contractuellement responsable du fait d'autrui.

L'appréciation de la notion de responsabilité contractuelle du fait d'autrui implique de déterminer l'étendue de l'obligation contractuelle du débiteur, qui à ce stade est le commissionnaire de transport.

Le commissionnaire de transport est celui qui organise le transport. La Cour de cassation a ainsi pu considérer que le contrat de commission de transport était une « convention par laquelle le commissionnaire s'engage envers le commettant à accomplir pour le compte de celui-ci les actes juridiques nécessaires au déplacement de la marchandise d'un lieu à un autre, qui se caractérise par la latitude laissée au commissionnaire d'organiser librement le transport par les voies et moyens de son choix, sous son nom et sous sa responsabilité, ainsi que par le fait que cette convention porte sur le transport de bout en bout » (Cass. Com., 16 février 1988, n° 86-18.309, Bull. civ. IV n° 75 p. 52, BT 1988 p. 491 ; Cass. Com. 6 février 1990, n° 88-15.495).

L'obligation qu'il contracte consiste donc à « organiser » le transport, non à l'exécuter. Si le transport que le commissionnaire de transport s'est engagé à organiser n'est pas exécuté correctement, et que la marchandise transportée, par exemple, y subisse des dommages, cela ne caractérisera pas au premier chef une inexécution de l'obligation d'organiser le transport. Cela marquera bien davantage une inexécution de l'obligation d'accomplir le transport.

La responsabilité du commissionnaire de transport s'en trouvera peut-être engagée. Non parce qu'il est responsable du fait de son sous-traitant, mais, comme en dispose l'article L 132-6 du Code de Commerce, parce qu'il est « garant des faits du commissionnaire intermédiaire auquel il adresse la marchandise ».

C'est ce que soulignait le Doyen Rodière (cf. chronique précitée) en rappelant que le commissionnaire de transport est garant :

« La mesure est intentionnellement partielle : la loi a voulu éviter aux expéditeurs d'être renvoyés de voiturier en voiturier et d'être exposés aux roueries de professionnels habiles à dissimuler leurs fautes derrière de prétendues nécessités techniques de métier ».

C'est également ce que rappelle le Professeur Viney (Traité précité n° 822 et 832) en soulignant « ... il arrive, nous le verrons, que le législateur impose spécialement à certains intermédiaires une véritable garantie d'autrui : c'est le cas, en particulier du commissionnaire de transport... »

Il s'agit bien d'une « garantie d'autrui ». Il ne s'agit pas d'une « responsabilité du fait d'autrui » trouvant son fondement dans l'inexécution « par autrui » d'une obligation d'exécuter le transport souscrite par le commissionnaire de transport, puisque ce dernier, lorsqu'il n'a pas émis de titre de transport, s'est simplement engagé « à organiser » le transport, non à « l'exécuter » personnellement.

Pour cette raison, sa responsabilité vis-à-vis de son commettant ne peut aller au delà de celle que celui dont il garantit les faits et gestes doit assumer à son égard.

Si donc, et à titre d'exemple, le transporteur auquel le commissionnaire de transport a confié l'exécution d'une partie du transport, peut bénéficier d'une limitation de responsabilité qui ne trouverait pas son fondement immédiat dans le contrat de transport, mais le trouverait ailleurs, la garantie due par le commissionnaire de transport ne saurait en application des principes et de la doctrine visés plus haut aller au delà de ce que ledit transporteur est tenu de lui verser.

Si, par exemple, le commissionnaire organisateur du transport se voit opposer par son sous-contractant une limite de réparation qui lui est propre, tel par exemple, un fonds de limitation de responsabilité constitué en application de la Convention de Londres de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, il doit pouvoir opposer à son garanti une limite qui, en droit, ne sera pas un fonds de limitation qu'il ne peut revendiquer en tant que tel, mais qui constitue néanmoins le montant maximum de la dette de responsabilité de son sous-contractant, et correspond au fonds.

C'est parce qu'il est « *garant* » qu'il ne peut être tenu à plus, ni à moins que le substitué qu'il a désigné.

La Cour d'appel de Paris a eu à connaître d'une telle question (cf. affaire « *Almania* », Paris, 17 octobre 2007, DMF 2008, p. 250, note Professeur Cachard), mais a évité de rentrer dans le débat, se contentant de constater que le commissionnaire de transport n'est pas visé en tant que tel dans la définition du propriétaire de navire de la Convention de Londres et d'estimer de ce fait qu'elle ne doit pas bénéficier directement des dispositions de cette Convention, ce que le Professeur Bonassies (cf. DMF 2008, Le Droit positif français en 2007, n° 61) a approuvé, dans un contexte où la simple lecture de l'arrêt ne permet pas bien d'appréhender la question posée.

La position adoptée par la Cour de Paris n'est pas aisée à interpréter car, quelques mois plus tard, saisie d'une requête en omission de statuer sur le droit de l'affréteur du navire « *Almania* » à opposer son fonds de limitation au commissionnaire de transport, la Cour a estimé (arrêt inédit du 10 septembre 2008) que les mêmes motifs (... ne rentre pas dans la définition du propriétaire de navire...) interdisait à l'affréteur de bénéficier du fonds (qu'il avait pourtant constitué ès qualités) à l'encontre du commissionnaire.

L'affaire a été transigée avant que la Cour de Cassation ne se prononce¹.

Il sera ajouté bien évidemment que la garantie du commissionnaire de transport ne porte que sur les agissements de ses sous-contractants, c'est à dire des personnes qu'il s'est substitué pour l'exécution de ses obligations. Elle ne s'étend pas aux agissements des sous-traitants de son sous-contractant, puisque ce n'est pas lui qui les a désignés et qu'ils ne sont pas « ses » sous-contractants, sauf bien sûr par l'effet de la loi si son propre sous-contractant a sous-contracté ès-qualités de commissionnaire intermédiaire. La garantie du commissionnaire de transport pourra cependant jouer à raison des agissements du sous-traitant de son sous-contractant dans la mesure où ils engagent la responsabilité contractuelle de ce dernier.

2. La responsabilité contractuelle du fait d'autrui du transporteur maritime

La pétition rappelée en titre pourrait prêter à sourire puisque précisément le transporteur maritime peut échapper à toute responsabilité du fait (nautique) d'autrui, lorsqu'autrui est son préposé nautique...

En réalité cependant, la loi et les conventions internationales gouvernant la responsabilité du transporteur maritime montrent qu'il ne s'agit pas là d'une simple pétition.

Le transporteur maritime doit... faire diligence pour mettre le navire en état de navigabilité... et le transporteur maritime est celui qui conclut le contrat de transport, pas nécessairement celui qui va exécuter le transport.

Il assume donc légalement une obligation contractuelle de responsabilité du fait de celui dont il va utiliser le navire. En pareille hypothèse bien sûr, il utilisera le plus souvent ce navire en qualité d'affréteur. Il pourra alors le cas échéant trouver une protection particulière grâce à cette qualité d'affréteur.

Pour reprendre les conditions rappelées plus haut, le transporteur maritime est personnellement tenu d'une obligation de transporter, dont il a confié en tout ou partie l'exécution à un tiers dont il a affrété le navire, sans avoir été déchargé de son obligation par l'ayant-droit à la marchandise, et le fait du tiers, tel que par exemple l'absence de diligence à mettre le navire en état de navigabilité, réalise l'inexécution de son obligation de transporter la marchandise.

Si ce fait du tiers revêt une gravité telle que le bénéfice des limites de réparation applicables au transport ne peut être conservé, il perdra lui aussi le bénéfice de ces limites, sauf si pour une raison particulière la loi en dispose autrement.

C'est ainsi par exemple que la faute du fréteur va lui faire perdre le bénéfice des limitations de responsabilité attachées au contrat de transport, si elle est susceptible de revêtir le caractère d'une faute inexcusable du transporteur, puisque tant la loi française que les conventions internationales visent seulement « *la faute ... du transporteur* ». Mais bien sûr, cela ne doit pas l'empêcher, s'il est affréteur et s'il a constitué un fonds de limitation de responsabilité du navire, comme les conventions internationales applicables le permettent, de bénéficier de ce fonds de limitation dès lors que la faute inexcusable ne lui est pas personnelle et que tant la loi que la Convention internationale privent de ce bénéfice celui dont la faute inexcusable est personnelle.

Il ne pourrait, par contre, s'abriter en pareil cas derrière un fonds de limitation que tenterait de constituer son fréteur, et souffrirait de la précarité d'un tel fonds.

Ainsi donc, le transporteur maritime affréteur, qui est déclaré responsable pour faute inexcusable en application de la Convention Internationale régissant le transport maritime considéré (Règles de la Haye et Visby ou Règles de Hambourg, par exemple), pour des faits qui cependant sont imputables personnellement à l'armateur propriétaire du navire qu'il a affrété à temps, a intérêt à constituer le fonds de limitation institué par la Convention de Londres (LLMC) de 1976.

Ce fonds doit lui permettre de limiter sa responsabilité parce que la « *faute inexcusable* » retenue contre lui en sa qualité de transporteur ne lui était pas « *personnelle* ». Si le fonds a cependant été constitué par l'armateur propriétaire, personnellement à l'origine des faits qualifiés de « *faute inexcusable* », il ne pourra s'en prévaloir utilement.

La question n'a cependant pas encore été appréciée par la Cour de Cassation. Elle ne devrait pas se poser sous l'empire des Règles de Rotterdam, puisque l'article 61, qui traite de la perte du droit à limiter, vise la faute « *personnelle* » de celui qui entend invoquer le bénéfice de la limite de responsabilité du transporteur (cf. sur ces Règles, observations Professeur Delebecque, « *The New Convention on International contract of carriage of goods wholly or partly by sea : a civil law perspective* », Annuaire CMI 2007-2008, Documents pour la Conférence d'Athènes, p.264 et s. ; et aussi note DMF 2008, p 787 et s.). Une autre question se posera alors, celle de savoir si les Règles de Rotterdam privent le transporteur du droit de limiter si ce n'est pas lui, mais l'armateur du navire qu'il a affrété, qui a personnellement commis les actes qualifiés de faute inexcusable.

Le commissionnaire de transport se substitue à son commettant en lui offrant une garantie que le transporteur qu'il choisit est apte à l'exécution du transport. C'est la raison pour laquelle le commettant ne doit pas avoir plus de droits que le commissionnaire.

Le transporteur se substitue un sous-traitant pour l'exécution des opérations qu'il s'est personnellement obligé à exécuter. C'est la raison pour laquelle il n'a pas plus de droits que celui qu'il s'est substitué, sauf bien sûr si la loi en dispose autrement.

⁽¹⁾ Depuis que cette note a été rédigée, cette question a été retenue au nombre des thèmes à débattre à la Journée Ripert 2009 de l'Association Française de Droit Maritime.