

Gazette de la Chambre



Lettre d'information de la Chambre arbitrale maritime de Paris
Comité éditorial : Philippe Delebecque - Claude Goussot - Jean-Yves Thomas - Michel Leparquier
Editeur : Philippe Delebecque

3 numéros par an

(Janvier - Avril - Septembre)

Numéro 39 - Hiver 2015 / 2016



"Nulla poena sine lege"

La faute inexcusable en droit maritime commercial

Philippe Delebecque
Professeur de Droit
Arbitre maritime

La gamme des fautes ne cesse de se diversifier. La faute dolosive qui occupe le sommet de la hiérarchie est elle-même susceptible d'une double analyse, puisqu'elle est conçue tantôt comme la faute de celui qui a l'intention de causer un préjudice à son partenaire, tantôt comme la faute de celui qui refuse délibérément de ne pas exécuter ses obligations. La faute lourde est également présentée comme la faute de l'imbécile ou comme la faute d'une extrême gravité qui traduit chez son auteur une inaptitude à exécuter la mission qui lui a été confiée. Entre les deux concepts, se glisse, en droit maritime, la faute inexcusable qui prend de plus en plus d'importance (II), mais qui n'est pas toujours définie en des termes équivalents (I).

I. La faute inexcusable n'est pas comprise par les textes d'une manière unitaire, ce qui ne veut pas dire que la jurisprudence ne cherche pas une certaine cohérence.

Énumérons les principaux textes :

C. ass. art. L. 172-13, al. 2 : "l'assureur ne répond pas des fautes intentionnelles ou inexcusables de l'assuré" ;

C. com. art. L. 133-8 : "... est inexcusable la faute délibérée (du transporteur terrestre ou du commissionnaire) qui implique la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire sans raison valable " ;

C. transp. art. L. 5421-5, al. 3 : " (dans le transport de passagers, les limites de responsabilité ne s'appliquent pas) s'il est prouvé que le dommage résulte du fait ou de l'omission personnels du transporteur (de passagers) ou de son préposé commis ... témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement " ;

C. transp. art. L. 5422-14 : " (dans le transport de marchandises, la limitation de responsabilité du transporteur ne s'applique pas) s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels commis témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement " ;

Règles de la Haye Visby, art. 4-5 e. : " (idem) s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur qui a eu lieu ... témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement " ;

Convention de Londres, art. 4 (et C. transp. art. L. 5121-3, al. 3) : " (la limitation de responsabilité de l'armateur ne s'applique pas) s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels commis témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement. "

Quant à la jurisprudence, elle a eu, maintes fois, l'occasion de préciser la notion. Rappelons les arrêts les plus récents et pertinents :

CA Montpellier 23 janv. 2013, DMF 2014, 411 : le seul défaut de validité du permis de navigation ne suffit pas à caractériser l'existence d'une faute inexcusable (inassurable) ;

Cass. com. 18 nov. 2014, n° 13-23.194, AJCA 2015, 123 : en reprochant à un transporteur de s'être abstenu de prendre l'initiative d'acheminer le pli (confié) à sa destination, une cour d'appel ne caractérise pas la faute inexcusable (du transporteur ou du commissionnaire) ;

Cass. 1ère civ. 18 juin 2014, DMF 2014, 755 : en n'interdisant pas l'accès au pont, la cour d'appel a décidé à bon droit qu'un tel manquement (par le transporteur de passagers), qui impliquait objectivement la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire revêtait un caractère inexcusable ;

Cass. com. 19 oct. 2010, DMF 2011, 155 : le glissement de fardeaux placés à proximité d'un hélicoptère ne suffit pas à caractériser la faute inexcusable du transporteur dans son plan de charge

Cass. com. 22 sept. 2015, *Heidelberg*, n° 13-25.584 : il n'est pas démontré en quoi les armateurs auraient commis une faute inexcusable en raison de consignes d'organisation de travail de l'équipage, de sécurité du navire et de prise en compte des contraintes d'exploitation.

Cass. crim. 25 sept. 2012, *Erika*, D. 2012, 2711, imputant aux différents protagonistes une "faute de témérité".

On peut déduire de ces données juridiques trois enseignements. D'abord que le concept de faute inexcusable n'est pas aux mains des parties elles-mêmes. La notion ne saurait faire l'objet d'un aménagement contractuel. Le texte de l'art. L. 133-8 C. com. énonce que toute clause contraire est réputée non écrite ; une telle précision a vocation à être généralisée. Le deuxième enseignement de ce que l'on vient de rappeler est que l'on peut hésiter sur l'appréciation - *in concreto* ou *in abstracto* - que l'on peut faire de la faute inexcusable. Si, semble-t-il, la première s'impose lorsque des dommages matériels sont en cause, il n'en va pas de même chaque fois qu'il s'agit de dommages corporels (v. du reste, Cass. com. 18 juin 2014, se référant à la conscience "objective" de la probabilité du dommage). Enfin, il est permis de se demander s'il ne faudrait pas compléter la définition en envisageant, comme le font les textes terrestres ou aériens, la "raison valable" qui pourrait excuser la faute inexcusable. La faute qualifiée qui se justifierait par le respect d'une réglementation sociale, voire technique, pourrait ainsi échapper à toute condamnation. Rien n'est cependant moins sûr.

[Suite de l'article page 2](#)

II. Si la notion de faute inexcusable ne s'enferme pas dans une seule et même compréhension, que dire de son extension ? Qui en bénéficie ou, plus exactement, qui est visé ?

La question se pose dans la famille maritime et sans doute aussi au-delà. Dans la famille maritime, la difficulté provient de ce que l'on exige parfois non seulement que la faute soit inexcusable pour priver l'intéressé de la protection que lui accordent les textes, mais aussi que cette faute soit une faute personnelle, c'est-à-dire une faute que l'on peut imputer à une personne ayant un pouvoir de décision dans l'entreprise concernée. C'est le cas de la LLMC (*ndlr* : "Limitation of Liability for Maritime Claims" <http://goo.gl/iWF74a>) qui ne vise, sur le point considéré, que l'armateur, le propriétaire, l'affréteur, l'armateur gérant et l'assistant et non leurs préposés subalternes. De même, en matière d'assurance, la faute inexcusable du capitaine reste assurable (Cass. com. 5 janv. 1999, Bull. civ. IV, n° 1), à la différence de celle de l'armateur lui-même. Dans la commission de transport, en revanche, peu importe que cette faute soit celle de l'organisateur de transport ou celle de l'un de ses préposés. Il en va de même dans le transport de marchandises, du moins dans le régime international. Il serait temps d'unifier ces régimes et de ne porter attention qu'à la seule faute personnelle inexcusable.

Une autre difficulté concerne la manutention maritime où les textes ne visent pas la faute inexcusable, mais uniquement la faute dolosive et encore implicitement (art. L. 5422-23). Il reste que le Tribunal de commerce de Marseille a récemment décidé d'aller au-delà et d'assimiler la faute inexcusable à la faute dolosive (5 déc. 2014, DMF 2015, 341) ; si la solution se comprend, elle reste discutable au regard des textes : il appartiendra à la Cour de cassation de la régler. En tout cas, il serait judicieux et cohérent de généraliser cette assimilation et de ne plus raisonner en termes de faute lourde, trop longtemps considérée comme équivalente au dol ; cela permettrait de restaurer la confiance que les professionnels doivent avoir dans leurs contrats et cela ne serait pas sans conséquence si l'on rappelle que la plupart des contrats maritimes (affrètement, remorquage, lamanage ...) contiennent des clauses limitatives de responsabilité qui ne devraient donc plus être écartées qu'en cas de faute (personnelle) inexcusable du débiteur.

Au-delà de la famille maritime, il est permis de se demander s'il ne serait pas opportun de recourir aussi au concept de faute inexcusable et d'abandonner ainsi toute référence à la notion de faute lourde. On y verrait sans doute beaucoup plus clair dans la nébuleuse des clauses d'exonération de responsabilité (v. les difficultés soulevées par l'appréciation d'une faute lourde imputée à une entreprise de déménagement à l'occasion d'un transport Pointe des Galets (La Réunion) - Métropole, Cass. 1ère civ. 29 oct. 2014, n° 13-21.980).

Dans cet arrêt, la Cour de cassation reproche à la Cour d'appel d'avoir considéré que "la faute lourde du déménageur était inefficace pour évincer la limitation (de réparation)" en laissant entendre que la "simple" faute lourde est suffisante pour remettre en cause pareille limitation ; en l'espèce, la faute du déménageur (ventilation insuffisante du conteneur) aurait pu être qualifiée d'inexcusable, la société en cause étant un professionnel exerçant en milieu insulaire et dans les zones tropicales, de sorte que les spécificités du déménagement par voie maritime lui étaient connues

