La nécessaire modernisation du droit des transports maritimes

The necessary modernisation of maritime transport law

Philippe Delebecque
Professeur émérite
Université Paris-I (Panthéon-Sorbonne)
France
ph.delebecque@wanadoo.fr

Date d'envoi: 04 /12 / 2022	date d'acceptation: 05 / 01 / 2023	date de publication : 31/ 03/ 2023
-----------------------------	------------------------------------	------------------------------------

Pour citer et article :

Philippe Delebeque, « La nécessaire modernisation du droit des transports maritimes », Revue droit des transports et des activités portuaires, Volume X, N°Spécial, année 2023 (PP 87-97).

Cet article est disponible via le lien :

www.asjp.cerist.dz/en/PresentationRevue/164

Résumé :

Cet article attire l'attention sur certaines lacunes du droit positif en matière de transports maritimes. Il développe quelques pistes dans la perspective de moderniser la législation actuelle.

Mots clés : Droit maritime ; Transports maritimes ; Modernisation.

Abstract :

This article draws attention to the shortcomings of positive maritime transport law. It develops a number of avenues that should make it possible to modernise the current legislation.

Keywords: *maritime law ; maritimes Transports ; Modernisation.*

1. Le droit des transports s'est construit à une époque où les pertes et les avaries aux marchandises étaient pratiquement les seuls dommages auxquels les opérateurs étaient sensibles. Ces dommages ne sont certainement pas devenus négligeables, mais ils n'ont plus la même importance. Les progrès techniques, le recours à l'informatique, les expertises, font que les pertes et les avaries ont été sensiblement réduites, sous réserve peut-être de tous les dommages qui surviennent inéluctablement pendant les opérations de manutention. Aujourd'hui, d'autres considérations interviennent : la qualité des services, leur rapidité, ... D'où de nouveaux préjudices que l'on a du mal à traiter, du moins qui ne sont pas nécessairement appréhendés par le droit positif des transports conçu à une époque révolue. Les surestaries de conteneurs les « misdélivrées », les retards, ... sont devenus pour les opérateurs des réalités que le droit ne parvient pas toujours à traiter avec efficacité. Ainsi est-il sans doute temps de moderniser le droit des transports maritimes, d'autant que les sanctions sont encore trop focalisées sur la responsabilité.

2. Les textes sur les transports maritimes ne sont, pour la plupart, que la transposition des conventions internationales, *i.e.* la Convention de Bruxelles de 1924 (Règles de La Haye) et son Protocole de 1968 (Règles de La Haye Visby). Ainsi en est-il du code français des transports lui-même (art. L 5422-1 et s.) et, dans une moindre mesure, des articles 738 et s. du code maritime algérien qui contiennent des dispositions plus complètes que celles que les conventions

internationales renseignent. Il reste que ces textes internationaux ou nationaux n’embrassent pas toutes les questions auxquelles les opérateurs sont régulièrement confrontés, et ne parlent même pas, si ce n’est du bout des lèvres, de conteneurs, si bien qu’il est permis de se demander si leur modernisation ne s’impose pas.

3. Nous avons, aussi bien, à de nombreuses reprises, plaidé en faveur de la ratification des Règles de Rotterdam qui envisagent le contrat international de transport de marchandises par mer et qui contiennent de très nombreuses avancées sur les documents électroniques, sur les obligations des chargeurs, sur le droit de disposition de la marchandise, sur le jeu que l’on peut, sous certaines conditions, à la liberté contractuelle dans les contrats de volume, sur les conditions de la responsabilité et l’étendue de la limitation de responsabilité du transporteur, ou encore sur les compétence des tribunaux étatiques ou arbitraux. On sait cependant que ces Règles, bien qu’adoptées en 2008, ne sont toujours pas de droit positif et qu’elles ne sont pas prêtes à le devenir tant que les Etats-Unis, pourtant à leur origine, ne seront pas décidés à les ratifier.

4. Les compagnies maritimes, de leur côté, n’ont pas oublié d’aménager leurs conditions générales et de les faire évoluer, mais en considérant leurs propres intérêts, ce qui est, au demeurant, parfaitement légitime. Ces conditions, si intéressantes soient-elles, ne sont donc pas toujours très équilibrées, si bien qu’il ne serait sans doute pas inutile de les encadrer, du moins pour certaines d’entre elles. On pense notamment à toutes les clauses sur la détention ou sur les surestaries de conteneurs¹. Faut-il les analyser en suppléments de fret comme le prétendent les compagnies ? Faut-il au contraire les

¹ La « merchant clause », devenue systématique dans les connaissements de ligne ne va pas non plus de soi. Son objet est d’énumérer les débiteurs du transporteur (le chargeur, le consignataire, le destinataire, le porteur du connaissement, les intermédiaires, ...). S’il est possible de rendre des tiers débiteurs, encore faut-il que ces tiers l’acceptent, en devenant garants davantage que débiteurs.

considérer comme des indemnités contractuelles susceptibles, en tant que telles, de modération judiciaire ? Le débat est engagé, mais on attend encore la réponse des tribunaux.

5. Tout ceci nous conduit à suggérer quelques réformes qui permettraient de moderniser le régime des contrats de transport maritime de marchandises. On ne saurait ici, dans le cadre de ce simple article, envisager toutes les questions. Elles sont trop nombreuses et pour certaines très complexes : ainsi en est-il de la question des connaissements électroniques². On s'en tiendra donc aux seuls problèmes de responsabilité pesant sur les parties au contrat de transport en cas de manquement à leurs obligations, au domaine de cette responsabilité, aux sanctions susceptibles d'être mises en œuvre et à leurs aspects procéduraux.

I. Le domaine de la responsabilité des parties au contrat de transport.

6. Dans le droit des transports, les questions de responsabilité sont centrées sur le transporteur. Sans doute les textes évoquent-ils la responsabilité du chargeur à l'égard de l'armateur ou des autres chargeurs (art. L. 5422-10 c. transports : « le chargeur est responsable des dommages causés au navire ou aux autres marchandises par sa faute ou par le vice propre de sa marchandise » ; art. 779 c. mar. : « le chargeur est responsable des dommages causés au navire ou aux autres marchandises par sa faute ou par la faute de ses préposés »), mais d'une manière assez sommaire³. Cette responsabilité étant

² A cet égard, les principes sont admis et spécialement le principe de l'équivalence du document papier et du document numérique. Les compagnies ont elles-mêmes mis au point leurs systèmes internes qui fonctionnent bien pour le moment. Reste à élargir ces systèmes, ce qui ne va pas de soi, notamment au regard des exigences des autorités douanières. Des projets de réforme sont en tout cas en cours au Japon et en Allemagne, comme cela a été relaté lors du dernier Congrès du CMI qui s'est tenu à Anvers les 19 et 20 octobre derniers.

³ D'autres textes traitent de la responsabilité du chargeur en cas d'inexactitude dans ses déclarations relativement à la marchandise (art. L. 5422-4, al. 2 ; art. 753) ou encore en cas de déclaration sciemment inexacte (art. L. 5422-17 ; art. 810).

appelée à être aujourd'hui plus souvent sollicitée, la question du plafonnement de la réparation se pose, même si les critères de ce plafonnement ne sont pas faciles à déterminer. Il serait également opportun de prévoir, comme c'est le cas pour le transporteur (art. L. 5422-18, al. 3 ; art. 813), les mêmes règles quel que soit le fondement de l'action.

7. S'agissant du transporteur, sa responsabilité ne couvre pas, selon les textes applicables, les mêmes réalités. Les Règles de La Haye Visby (art. 4-5) visent les pertes ou dommages causés à la marchandise ou « les concernant ». Le droit français et le droit algérien envisagent les pertes ou dommages « subis par la marchandise » (art. L. 5422-12 ; art. 802), ce qui, semble-t-il, ne permet pas d'engager la responsabilité du transporteur en cas de préjudice commercial ou de perte de marché sur le fondement des textes applicables au transport. Ces dommages ne peuvent être réparés que sur un fondement purement contractuel. La même observation doit être faite pour les dommages qui n'affectent pas la marchandise, à l'exemple de l'absence fautive de réserves de la part du transporteur ou encore de ce qu'il est convenu d'appeler la « *misdelivery* ».

8. Le même problème se pose quant au retard. Ni la convention internationale ni le code des transports n'en parlent, si bien que la question, ici encore, ne peut être réglée que par le contrat lui-même (et la loi applicable au contrat). Précisons, cependant, que l'on pourrait fonder la responsabilité du transporteur sur son obligation visée par les textes de procéder de façon soigneuse et appropriée au transport. Mais cette responsabilité n'est pas couverte par la présomption de responsabilité qui ne concerne que les pertes et avaries subies par les marchandises. La solution est la même en droit algérien, alors même que l'article 775 du code maritime précise que « les marchandises doivent être transportées dans un délai convenable », puisque, une fois

encore, la présomption de responsabilité ne s'applique qu'aux pertes ou dommages subis par les marchandises⁴.

9. Quant à la limitation de responsabilité, ce n'est pas tant son étendue qui fait difficulté, mais ses éléments de calcul. Les textes font référence au kilo, au coli ou encore à l'unité de chargement. Lorsque les marchandises sont transportées en conteneur, ce qui est pour le moins fréquent, est pris en compte pour le calcul le nombre de colis indiqué au connaissement ou tout autre document de transport (art. 805, al. 2 et jurisprudence française). Cette dernière solution est bien acquise, ce qui ne veut pas dire que tous les problèmes soient réglés. On s'est ainsi récemment demandé comment calculer la limitation lorsque la marchandise est transportée en vrac en conteneurs. La réponse donnée par la Cour de cassation est loin d'être satisfaisante⁵ et là encore on souhaiterait une modernisation du droit. La même observation mérite d'être faite à propos des sanctions de l'inexécution des obligations des parties au contrat de transport.

II. Les sanctions applicables en cas d'inexécution des obligations contractuelles

10. La première des sanctions, en cas de manquement par l'une des parties à ses obligations contractuelles, reste la responsabilité qui se traduit par l'allocation de dommages-intérêts. La règle, en matière de transport maritime, est toujours celle d'une responsabilité de plein

⁴ L'art. 805 prévoit néanmoins un plafond particulier de réparation (deux fois et demi le montant du fret).

⁵ Cass. com. 23 mars 2022, n° 19-19.103, DMF 2022, 432 : « pour limiter à 823, 26 DTS l'indemnité due par la compagnie société, l'arrêt retient que les 56 000 épis de maïs étant empotés en vrac dans le conteneur, sans être conditionnés dans des cartons, des caisses ou des sacs pouvant être individualisés et manutentionnés séparément, ils constituaient un colis ou une unité unique. En se déterminant ainsi, après avoir elle-même indiqué que la vente portait sur 56 000 épis de maïs pour un poids total de 19 040 kg, sans préciser, dès lors, si les parties au contrat de transport s'étaient ensuite référées, dans le connaissement, à une unité de fret et, dans l'affirmative, laquelle avait été choisie, la cour d'appel n'a pas donné de base légale à sa décision. »

droit dès lors que des pertes et avaries ont été dûment constatées. Ainsi si la cause du dommage ne peut être identifiée, le transporteur reste bien responsable. On sait cependant que le droit maritime organise un système d'excuses assez original reposant sur des cas exceptés de responsabilité qu'il appartient au transporteur d'établir (grève, incendie, innavigabilité, ...). Ces cas se comprennent, mais il est permis de se demander si certains d'entre eux sont encore justifiés. Ainsi en est-il, notamment pour la faute nautique : à défaut de la supprimer en tant que cas excepté, ne devrait-on pas la retenir uniquement lorsqu'elle présente un caractère inexcusable⁶ ?

11. On sait, par ailleurs, que la libération du transporteur peut être neutralisé par la preuve de la faute du transporteur, mais, dans la convention internationale, on ne sait pas très précisément si cette neutralisation par la preuve de la faute du transporteur joue pour tous les cas exceptés et, surtout, si elle débouche sur une réintroduction totale ou partielle de la responsabilité dudit transporteur. A cet égard, l'article 804 du code maritime pourrait très utilement servir de référence. Ne dispose-t-il pas que « dans les cas où la faute du transporteur ou de ses préposés coïncide avec une autre cause entraînant des pertes ou dommages aux marchandises, le transporteur est responsable *en proportion* de sa faute ou de la faute de ses préposés qui a contribué à ces pertes ou dommages » ? Cette disposition qui renvoie à la causalité ne manque pas d'intérêt.

12. La responsabilité n'est cependant pas la seule sanction à laquelle il faut penser. Lorsqu'un transporteur ne prend pas en charge tous les conteneurs formant l'objet du contrat, le chargeur, s'il le souhaite, devrait pouvoir l'y contraindre. L'exécution forcée est en effet une sanction parfaitement concevable⁷. Une autre sanction, applicable au transporteur défaillant, affirmée avec la réforme du droit français des

⁶ v. CA Rouen 16 juin 2022, n° 21/00899, DMF 2022, n° 850, 828, et les obs.

⁷ v. du reste, Cass. com. 27 mai 2003, n° 01-13.743, DMF 2003, 854.

contrats, trouve son expression dans la réduction du prix (C. civ. art. 1223 : « en cas d'exécution imparfaite de la prestation, le créancier peut, après mise en demeure et s'il n'a pas encore payé tout ou partie de la prestation, notifier dans les meilleurs délais au débiteur sa décision d'en réduire de manière proportionnelle le prix. L'acceptation par le débiteur de la décision de réduction de prix du créancier doit être rédigée par écrit.

Si le créancier a déjà payé, à défaut d'accord entre les parties, il peut demander au juge la réduction de prix. »). Dans la pratique, il n'est pas rare qu'un client refuse de payer, en tout ou partie, ce qu'il doit en prenant prétexte de la mauvaise exécution du contrat : une telle compensation n'est pas admise, dans la mesure où les créances et les dettes réciproques ne sont pas toutes exigibles. Elle pourrait se faire aujourd'hui dans les conditions du nouvel article 1223, à supposer le droit français applicable et à supposer que les conditions générales du transporteur ne l'aient pas écartée.

13. Une troisième sanction pourrait être sollicitée, c'est celle de la résiliation unilatérale aux risques et périls de celui qui en prend l'initiative (art. 1226 C. civ. : « le créancier peut, à ses risques et périls, résoudre le contrat par voie de notification. Sauf urgence, il doit préalablement mettre en demeure le débiteur défaillant de satisfaire à son engagement dans un délai raisonnable. (al. 2) La mise en demeure mentionne expressément qu'à défaut pour le débiteur de satisfaire à son obligation, le créancier sera en droit de résoudre le contrat. (al. 3) Lorsque l'inexécution persiste, le créancier notifie au débiteur la résolution du contrat et les raisons qui la motivent. (al. 4) Le débiteur peut à tout moment saisir le juge pour contester la résolution. Le créancier doit alors prouver la gravité de l'inexécution.

Cette disposition qui se rapproche de la théorie de l'« anticipatory breach » du droit anglais, devrait permettre, par exemple, à un chargeur de résilier son engagement s'il a de bonnes raisons de penser

que le transporteur ne pourra pas, ne serait-ce que partiellement, exécuter ses obligations. En cas de contestation, il lui appartiendra naturellement de se justifier et de prouver que le transporteur n'était pas en mesure d'exécuter ses obligations. Ces techniques de réduction du prix et de résiliation unilatérale sont de nature à moderniser et assouplir le régime du contrat de transport. Au demeurant, rien ne s'oppose à ce qu'elles soient incluses dans les conditions générales des chargeurs.

III. Les règles de procédure à mettre en œuvre.

14. Certaines règles de procédure relatives aux actions engagées contre les transporteurs maritimes mériteraient aussi d'être modernisées. La première d'entre elles concerne la compétence des tribunaux. Si la convention internationale ne prévoit rien à cet égard, les textes nationaux donnent compétence aux tribunaux normalement compétents mais encore aux tribunaux du port de chargement ou du port de déchargement, tribunaux que l'on peut qualifier de naturels (art. R. 5422-21 c. transp. ; art. 745 c. maritime). On sait cependant que dans la pratique, la plupart des connaissements de ligne contiennent des clauses attributives de compétence. Ces clauses sont généralement considérées comme valables, du moins en droit français, et comme opposables aux intérêts cargaison⁸. Cette jurisprudence n'est pas saine⁹, car très défavorable aux chargeurs (largement compris). Sur ce point encore, une intervention législative serait la bienvenue.

15. De même, mais à l'inverse, ne serait-il pas inutile de généraliser cette jurisprudence récente¹⁰ qui n'a pas hésité à affirmer que le

⁸ Les solutions sont en réalité plus complexes, mais, en fait, le plus souvent les clauses sont applicables, v. MM. Bonassies et Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ 3^{ème} éd., n° 1154 s.

⁹ cf. MM. Bonassies et Scapel, *ibid.* ; égal. *Droit maritime*, Précis Dalloz, éd. 2020.

¹⁰ Cass. com. 23 mars 2022, n° 19-16.466, D. 2022, 819 et la note, DMF 2022, n° 846, 423, rapport S. Kass-Dano, obs. G. Piette.

chargeur, partie au contrat de transport maritime, est recevable à agir en responsabilité contre le transporteur maritime, en invoquant le préjudice qu'il subit du fait d'une avarie de transport, la preuve de l'existence de ce préjudice n'étant que la condition du succès de l'action en réparation. Il en résulte que pour engager une action en responsabilité contre le transporteur, il suffit désormais de faire état d'un préjudice, d'invoquer un manquement du transporteur à ses obligations, notamment de livrer la marchandise dans le même état qu'il a pu la prendre en charge, sans que l'on puisse obliger le demandeur à prouver la réalité de son préjudice.

16. Dans cette même jurisprudence, il est dit que le chargeur tenant son droit d'action en responsabilité contractuelle du contrat de transport et non du document qui le constate, il n'y a pas lieu, pour apprécier l'ouverture de ce droit, de distinguer selon que le transport a donné lieu à l'émission d'un connaissement ou d'une lettre de transport maritime (LTM), ni selon que le chargeur est identifié sur ces documents. Autrement dit, la solution dégagée par la jurisprudence « Mercandia » est désormais systématisée¹¹ : elle vaut aussi bien lorsque le demandeur n'est pas dénommé au connaissement que lorsqu'il n'apparaît pas sur la lettre de transport maritime. Au demeurant, on ne voit pas comment il aurait été possible de soutenir le contraire et distinguer, en l'occurrence, selon la nature des documents de transport, car ce qui vaut pour le connaissement vaut, en l'occurrence, *a fortiori* pour la LTM.

17. Ajoutons que s'agissant de l'identification du transporteur, cible de l'action en responsabilité, dans la mesure où l'on rencontre encore des hésitations sur cette question, la solution la plus rationnelle serait de présumer que le propriétaire du navire est le transporteur, cette présomption demeurant simple.

¹¹ Cass. ass. plén. 22 déc. 1989, n° 88-10.979, DMF 1990, 29, obs. Bonassies.

Références :

Jurisprudences :

- *Cass. com. 23 mars 2022, n° 19-19.103,*
- *CA Rouen 16 juin 2022, n° 21/00899,*
- *Cass. com. 27 mai 2003, n° 01-13.743,*
- *Cass. ass. plén. 22 déc. 1989, n° 88-10.979.*

Ouvrages :

- *Bonassies et Scapel, Traité de droit maritime, LGDJ 3^{ème} éd., n° 1154 s.*
- *Droit maritime, Précis Dalloz, éd. 2020.*

Articles :

- *DMF 2022, n°432 ;*
- *DMF 2022, n° 850, 828, et les obs ;*
- *DMF 2003, 854 ;*
- *rapport S. Kass-Dano, obs. G. Piette ;*
- *DMF 1990, 29, obs.*