

L'interruption du voyage

dans le transport maritime
de marchandises

Kolia BARRIAL

Master 2

Droit maritime et des transports

Année 2008-2009



UNIVERSITÉ PAUL CÉZANNE
AIX-MARSEILLE III



Centre de droit maritime et des transports

Remerciements

Je remercie Maître Christian SCAPEL, Directeur du Centre de droit maritime et des transports, de m'avoir offert l'opportunité de suivre cette formation, et fait bénéficier de son expérience. Cette année d'études a solidement enrichi mes connaissances et a permis d'intéressantes découvertes.

J'exprime mon respect à Messieurs les Professeurs Pierre BONASSIES et Philippe DELEBECQUE pour leur contribution intellectuelle aux questions de droit maritime ; ma considération s'étant renforcée au fil de cette réflexion, de par les innombrables références dont ils sont les auteurs.

Enfin, je remercie très sincèrement chacune des personnes ayant contribué à l'élaboration de ce mémoire, en particulier les professionnels qui m'ont fait partager leur compréhension de la thématique ici développée.

Résumé

L'interruption du voyage dans le transport maritime de marchandises

L'activité maritime étant complexe et soumise à de nombreux aléas, le transporteur peut être confronté à des empêchements lors du voyage. Il recourt alors à la *liberty clause*, figurant au connaissement et lui accordant des libertés dans l'accomplissement du voyage, notamment la possibilité de décharger la marchandise dans un autre port que le port de destination prévu au contrat.

Le problème se pose du respect des obligations contractuelles par le transporteur, débiteur de la prestation.

Le régime français de l'interruption du voyage met à la charge du transporteur une obligation spécifique : il impose au transporteur de trouver une solution de réacheminement jusqu'au port de destination, sans pour autant lui en faire assumer la charge financière.

TRANSPORT MARITIME DE MARCHANDISES. EXÉCUTION DU CONTRAT. Événement non imputable au transporteur. **EMPÊCHEMENT.** Navire. Avarie technique. Saisie conservatoire. Fait du prince. Port de destination. État de guerre. Grèves et lock-out. Congestion portuaire. **DROIT APPLICABLE.** *Liberty clause*. Articles 40/47 du décret du 31 décembre 1966. **INTERRUPTION DU VOYAGE.** Déroutement vers le port intermédiaire le plus proche. Déchargement de la marchandise dans un autre port que celui mentionné au connaissement. **OBLIGATIONS.** Transporteur. Réacheminement de la marchandise. Diligence. Bonne foi. Ayant-droit à la marchandise. Imputation des frais de réexpédition.

Abstract

The interruption of the voyage in the carriage of goods by sea

The shipping industry is a complex and risky business, in which the carrier faces various impediments over the voyage. Accordingly, he may seek to rely on the "liberty clause" in the bill of lading, which notably leaves him with the opportunity to call at another port from the one previously agreed, and discharge the cargo.

This issue is above all related to the fulfilment of the carrier's duties under the contract of carriage.

Under French law, the carrier is subject to a specific obligation whenever enforcing such liberty clause: while he is effectively required to act with due diligence to bring the cargo at the port of destination from the place where the cargo was actually unloaded, he is not bound however to bear the costs of such additional carriage.

CARRIAGE OF GOODS BY SEA. PERFORMANCE OF THE CONTRACT. Event where carrier is not at fault. **OBSTACLE.** Ship. Technical damage. Arrest of the ship. Act of state. Port of destination. War risk. Strikes and lock-out. Port congestion. **APPLICABLE LAW.** Liberty clause. Articles 40/47 of Decree of the December 31st, 1966. **INTERRUPTION OF THE VOYAGE.** Deviation to the nearest safe and convenient port. Discharge of cargo at another place than the one provided under the bill of lading. **OBLIGATIONS.** Carrier. Rerouting of cargo. Diligence. Utmost good faith. Merchant. Billing of rerouting costs.

Liste des abréviations

B/L	Bill of lading.
BTL	Bulletin des transports et de la logistique.
Bull. civ.	Bulletin des arrêts de la Cour de cassation (chambres civiles).
CAMP	Chambre arbitrale maritime de Paris.
Comm.	Commentaire.
D.	Recueil Dalloz.
DMF	Droit maritime français.
EVP	Équivalent Vingt-Pieds.
FFSA	Fédération française des sociétés d'assurances.
IMTM	Institut méditerranéen des transports maritimes.
JCP (G)	Juris-classeur périodique (édition générale).
JMM	Journal de la marine marchande.
Rev. Scapel	Revue de droit commercial, maritime, aérien et des transports.
RTD com.	Revue trimestrielle de droit commercial.

La mer relie encore plus
qu'elle ne sépare.

Léon LAVERGNE

Sommaire

INTRODUCTION	3
PROPOS PRÉLIMINAIRE	11
PARTIE I : LE DÉCLENCHEMENT DE L'INTERRUPTION DU VOYAGE	17
A – LA CIRCONSTANCE DE FAIT	
1) L'empêchement pour le transporteur	18
2) Les implications sur l'activité de transport	24
B – LA DECISION DU TRANSPORTEUR	
1) La prise de décision	31
2) La conformité de la décision	35
PARTIE II : LE RÉGIME JURIDIQUE DE L'INTERRUPTION DU VOYAGE	45
A – LA CHARGE PHYSIQUE DU REACHEMINEMENT	
1) L'appréciation concrète de l'obligation	47
2) L'analyse juridique de l'obligation	54
B – LA CHARGE FINANCIERE DU REACHEMINEMENT	
1) L'imputation des frais	61
2) Le surcoût	66
CONCLUSION	71

Introduction

L'expédition maritime est une aventure, à plusieurs titres.

Même si les navires sont l'aboutissement d'un perfectionnement technique et que leur navigation fait l'objet d'une réglementation minutieuse, l'expédition maritime affronte toujours la puissance des éléments naturels et les aléas du voyage. Constamment soumise aux périls de la mer, l'expédition maritime contemporaine reste une aventure (1).

C'est aussi une aventure de par l'exploitation commerciale dont le navire fait l'objet : l'entreprise envoie à l'autre bout du monde une partie importante de son patrimoine. À la valeur des navires, s'ajoutent celle des marchandises transportées, d'autant plus nombreuses que la tendance est au gigantisme et que les porte-conteneurs emportent les boîtes désormais par milliers (2).

Et puis et surtout, l'expédition maritime s'inscrit dans un cadre précis. Le transport de marchandises par la mer repose nécessairement sur un contrat dont la formation et l'exécution déclinent une autre aventure, contractuelle cette fois-ci (3).

(1) Léon LAVERGNE, *Les transports par mer*, n° 92.

(2) Déjà en 2006, la Fédération française des sociétés d'assurances évaluait à un milliard de dollars la valeur que pouvait atteindre la cargaison d'un seul porte-conteneurs, *in* FFSA « L'assurance française en 2006 », chap. 5.

(3) L'expression d' « aventure contractuelle » est empruntée à Pierre BONASSIES et Christian SCAPEL, *Traité de droit maritime*, n° 773.

Le transport maritime de marchandises est le déplacement par mer d'une marchandise d'un port à un autre. L'expédition maritime restant une aventure, les aléas rencontrés dans sa réalisation peuvent empêcher le transporteur d'atteindre le port de destination : la marchandise se voit alors débarquée dans un autre port, et son voyage est interrompu. Ces cas d'empêchement ont des origines multiples.

Un transport de sardines d'Agadir à Marseille (4). Les mouvements sociaux perturbent le voyage : le port de destination est longuement paralysé par la grève. Dans l'impossibilité de décharger, le capitaine reprend la mer et fait route vers Port-Vendres ; il y débarque finalement la marchandise.

Un transport d'ailes de poulets congelées dans deux conteneurs embarqués au Havre et à Gênes sur des navires à destination de Monrovia (5). Au cours de l'année 1990, la situation dégénère au Liberia et entraîne une guerre civile. Ne pouvant être livrée comme prévue au port de destination, la marchandise est débarquée à Dakar, l'escale précédant celle de Monrovia.

Un transport d'acier de Dunkerque à Port-of-Spain (6). Prévu pour durer trois jours, le déchargement n'est pas terminé près d'une semaine après le début des opérations, en raison des grèves. Le transporteur maritime fait appareiller le navire pour Dégrad-des-Cannes, où les 98 fardeaux restants sont débarqués ; un réacheminement est ensuite organisé sur un autre navire jusqu'à Port-of-Spain.

Un transport de matériel lourd de travaux publics de France à Alger (7). Parvenu à destination, le transporteur ne peut décharger la marchandise car les puissants instruments de levage nécessaires lui ont été refusés par l'entreprise publique exerçant, en situation de monopole, les fonctions d'acconier. Le navire se dérouta sur Skikda pour débarquer le matériel, ensuite transporté par voie de terre à Alger.

(4) Aix-en-Provence, 2^e ch., 25 mai 1971, navire *Marian-Maria*, DMF 1971.605.

(5) Paris, 5^e ch., 29 sept. 1995, navires *Anyna* et *Balkan*, DMF 1996.905, obs. Y. TASSEL.

(6) Aix-en-Provence, 2^e ch., 28 nov. 1985, navire *Douce-France-III*, DMF 1987.298, note M. GUERIN et P. RIOTTE.

(7) Cass. com., 15 oct. 1974, navire *Méjean-II*, pourvoi n° 73-11.070.

Un transport de produits laitiers du Havre à Santiago du Chili (8). Le feu s'étant déclaré à bord, le transporteur décharge la cargaison au port de Cristobal, à l'entrée du canal de Panama. La marchandise est ensuite chargée sur un autre navire du même transporteur, dérouté à cette fin.

Un transport de tourteaux de soja et de farine de poisson entre Dunkerque et Skikda (9). Arrivé à destination, le navire reste en rade trois jours puis, en raison de la congestion du port, se dérouté sur Bizerte, où la marchandise est débarquée et confiée par le transporteur à son agent local.

Un transport de lots de bois de Savannah à Sète (10). Par suite de grèves, le port de Sète est particulièrement encombré ; le transporteur décide donc de décharger à Marseille la marchandise, acheminée ensuite à Sète par camions.

Les 7 et 8 janvier dernier, les installations du port de Marseille et Fos-sur-Mer étaient immobilisées par la neige. Pendant deux jours, le port n'était pas accessible (11).

Ainsi, le transport maritime de marchandises est une activité incertaine. Outre les conditions climatiques et les difficultés techniques, le transporteur se heurte parfois à un contexte portuaire encombré ou socialement agité. Ces réalités troublent l'accomplissement du transport et peuvent provoquer une arrivée différée de la marchandise au port de destination (12). De surcroît, la marchandise subit des manipulations physiques supplémentaires lors de la mise en place d'une solution alternative (transbordement, stockage, déplacement, rechargement), ce qui accroît les risques d'avaries et génère des frais additionnels.

(8) Paris, 5^e ch., 26 oct. 1970, navires *Ragnhild-Brovig* et *Matouba*, *DMF* 1971.395, *DMF* 1971.716, note R. RODIERE.

(9) Paris, 5^e ch., 6 nov. 1980, Sté Marseille-Fret c. Sté Rousselot, *DMF* 1981.338, note R. ACHARD.

(10) Aix-en-Provence, 2^e ch., 21 oct. 1988, navire *Sylvo*, *DMF* 1991.169.

(11) Site internet du Grand port maritime de Marseille : www.marseille-port.fr.

(12) De nombreux litiges s'annoncent quand les marchandises arrivent hors-délai, périmées ou avariées ; les conteneurs réfrigérés en attente n'étant parfois pas tous branchés.

Interrompre c'est rompre la continuité ou la continuation d'une chose (13), et précisément d'une action en train de se réaliser.

Le voyage maritime fait référence à une navigation plus ou moins longue, décrite comme la « *route ordinaire suivie par le navire pour se rendre à destination* » (14). La naissance du voyage par mer se raconte ainsi : « *du jour où l'homme est monté sur une planche de bois flottant sur la mer, s'en servant ainsi pour aller d'un point à un autre, le voyage maritime est né. Certes, depuis les techniques ont évolué mais le principe est resté le même : quitter un port pour en rejoindre un autre en suivant le meilleur parcours, la meilleure route* » (15).

L'interruption du voyage concerne la rupture du transport, lors de l'accomplissement du voyage maritime, chaque fois que la marchandise ne peut être livrée au port de destination prévu. En termes juridiques, la thématique s'envisage à l'exécution du contrat de transport, lorsque le transporteur se trouve confronté à un événement l'empêchant d'exécuter son obligation contractuelle.

Les textes français mettent en place des dispositions spécifiques à l'hypothèse d'interruption de voyage : il s'agit des articles 40 et 47 du décret du 31 décembre 1966. Le législateur (16) a moins voulu définir la cause de l'interruption du voyage que procéder à l'encadrement de son régime juridique. Il s'est ainsi concentré sur l'attitude du transporteur, en concevant une obligation de diligence pour assurer le transbordement de la marchandise et son déplacement jusqu'au port de destination prévu ; et il a organisé la répartition des frais afférents à cette phase de réacheminement.

Le régime juridique français présente donc une réelle originalité en créant un devoir légal du transporteur dans le cas où le navire ne peut pas continuer le voyage. Il n'a d'équivalent ni dans le contexte international (17), ni en droit an-

(13) Dictionnaire Littré, V° Interrompre.

(14) Alain LE BAYON, *Dictionnaire de droit maritime*, V° Voyage.

(15) Cédric GROS, *Le déroutement du navire*, Mémoire CDMT, 2005, p. 7.

(16) Entendu au sens large puisque la réforme de 1966 est le fait de la loi du 18 juin 1966 et de son décret d'application du 31 décembre 1966.

(17) La Convention de Bruxelles du 25 août 1924 est muette sur le concept d'interruption du voyage ; elle évoque seulement le « déroutement raisonnable » du navire, à l'article 4 § 4.

glais (18) ; dès lors le rattachement juridique s'opère selon les conditions contractuelles, et plus particulièrement la *liberty clause* (19). Il faut tout de même noter que l'obligation semble exister en droit belge ; la loi italienne exprime aussi un devoir de transporteur dans une telle hypothèse, mais de façon indirecte (20).

Le transport de marchandises par la mer est une activité économique que la loi définit comme le fait pour le transporteur d' « *acheminer une marchandise déterminée, d'un port à un autre* » et pour le chargeur de « *payer un fret déterminé* » (21).

Le contrat de transport « *est assujéti à l'existence d'une obligation de déplacement* » (22). Tout déplacement ne se conçoit que par la détermination de ses bornes. Ces éléments sont fixés par les parties lors de la conclusion du contrat, conformément à l'article 33 du décret de 1966 (23). D'ailleurs la mention contractuelle du port de destination est fondamentale : c'est là « *que tout s'achève et que tout se noue* » (24). Mais plus particulièrement, le port de destination influence la loi applicable ; le droit français s'appliquera à tout transport à destination d'un port français, s'il était prévu comme tel au connaissement, même si le voyage a dû être interrompu dans un port étranger (25).

Le port de destination est une notion concrète puisqu'il représente l'objectif du voyage pour une marchandise. Mais il est davantage encore qu'une finalité géographique ; la destination est au cœur de l'engagement contractuel. En effet,

(18) René RODIÈRE, *Traité général de droit maritime*, Affrètements et transports, tome II, n° 434.

(19) V. *infra* Propos préliminaire.

(20) René RODIÈRE, *op. cit.*, n° 434.

(21) Article 15 de la loi de 1966. Cette définition est reprise dans les textes internationaux (article 1^{er} § 6 des Règles de Hambourg, article 1^{er} § 1^{er} des futures Règles de Rotterdam) et partagée par l'ensemble de la doctrine : Philippe LE TOURNEAU, « Contrat de transport », *Répertoire civil*, Dalloz, n° 1 ; Christophe PAULIN, Fasc. 610, *JurisClasseur Transport*, n° 1 ; et plus prosaïquement, le « *cœur de métier [du transporteur] consiste à déplacer, sur des navires, des conteneurs d'un port à un autre* », in Pierre FRANC, « Intérêt et rentabilité des dessertes terrestres massifiées pour les armements de lignes régulières conteneurisées », *Les cahiers scientifiques du transport*, n° 52/2007, p. 120.

(22) Christophe PAULIN, Fasc. 610, *JurisClasseur Transport*, n° 4 ; le transport se définit d'ailleurs comme le fait de porter d'un lieu dans un autre, Dictionnaire Littré, V° Transporter ; avec une étymologie latine particulièrement éclairante : « trans » (au-delà de) et « portare » (porter).

(23) Le connaissement « *porte les inscriptions propres à identifier les parties, les marchandises à transporter, les éléments du voyage à effectuer et le fret à payer* ».

(24) Pierre BONASSIES et Christian SCAPEL, *op. cit.*, n° 1149.

la raison d'être du transport, et donc du lien contractuel entre les parties, se trouve dans la volonté du propriétaire d'une marchandise de la conduire, par mer, dans un lieu précis (26).

En interrompant le voyage dans un port autre que celui prévu dans le contrat, le transporteur semble rompre son engagement de livrer la marchandise à un endroit précis ; dans ce cas, « *le transporteur n'aura[it] pas seulement mal exécuté son obligation : il ne l'aura[it] pas exécutée du tout* » (27). Pourtant, l'interruption du voyage n'est pas une inexécution du contrat de transport (28) ; c'est d'ailleurs la raison pour laquelle, même si la marchandise est délivrée dans un autre port, le transporteur a droit au paiement entier du fret, contrepartie du déplacement de la marchandise (29).

Lorsqu'il prend la décision d'interrompre le voyage, le transporteur n'est pas sanctionné dès lors qu'il met en œuvre une clause prévue au contrat, telle la *liberty clause* (30). Cet aménagement contractuel le libère, dans certaines circonstances, de son obligation de livrer au port de destination convenu ; mais un tel allègement peut être encadré par la loi applicable au contrat, comme c'est le cas en droit français.

L'étude de l'interruption du voyage présente donc un réel intérêt dans le cadre contractuel. Elle s'enclenche avec la *liberty clause*, mais s'inscrit dans le même temps dans le régime légal français. Ainsi, les arrangements contractuels ne peuvent contredire les dispositions impératives de la loi et du décret de 1966.

(25) Paulette VEAUX-FOURNERIE et Daniel VEAUX, Fasc. 1265, *JurisClasseur Transport*, n° 28.

(26) Sur la détermination du contenu essentiel du contrat, la définition française s'oppose à celle qui a été retenue par la Chambre des Lords dans l'affaire du *Caspiana*, House of Lords, *G. H. Renton & Co. Ltd. v. Palmyra Trading Corporation of Panama* [1957] A.C. 149. Pour les juges anglais, le verbe transporter (en anglais, « to carry », qui signifie à la fois « transporter » et « porter ») n'implique pas l'existence d'un transport effectif d'une place à une autre, mais se réfère au temps passé par la marchandise à bord ; pour l'analyse complète de la décision : v. Philippe DELEBECQUE, *Les clauses allégeant les obligations*, thèse, Aix-en-Provence, n° 197.

(27) René RODIÈRE, *op. cit.*, n° 542.

(28) Un juge d'appel considère que « *le déroutement [et le déchargement de la marchandise à] Barcelone ne constituai[en]t pas une infraction au contrat de transport qui effectivement prévoyait Sète comme port destinataire* », Montpellier, 2^e ch., 4 déc. 1986, navire *Zambezi*, DMF 1988.376, DMF 1989.148, n^{os} 58 et 61, obs. P. BONASSIES.

(29) En effet, l'article 47 du décret de 1966 précise que dans l'éventualité du transbordement, « *le transporteur conserve le fret prévu pour le voyage entier* ».

(30) La thématique de la *liberty clause* étant significative, elle est spécifiquement évoquée *infra* dans un propos préliminaire.

Il en résulte un mécanisme juridique original, à la jonction entre le contrat et la législation, tout au moins lors de l'application du droit français.

Le port est le lieu « où commence et s'arrête le voyage maritime » (31). L'interruption du voyage correspond à l'hypothèse dans laquelle la marchandise est déchargée dans un port qui diffère de la destination contractuelle.

Étant donné la mention d'un lieu précis pour l'exécution de la prestation de transport, comment la relation contractuelle peut-elle s'accommoder d'une interruption de voyage ?

Lequel des cocontractants doit-il supporter les conséquences de cet événement qui perturbe les relations des parties ? En d'autres termes, lequel prendra-t-il en charge le coût économique de l'imprévu ?

Il convient d'ores et déjà de mentionner les intérêts respectifs des cocontractants en cas d'événement rendant impossible le déchargement de la marchandise dans le port de destination prévu : d'une part, le transporteur intéressé pour modifier sa prestation et, d'autre part, l'ayant-droit à la marchandise désireux de maintenir la livraison dans le port initialement prévu.

Pour apporter une réplique constructive aux questions posées, l'analyse portera sur les différents aspects de l'interruption du voyage : les circonstances factuelles et juridiques de son déclenchement, la mise en œuvre de la *liberty clause* et le contenu du régime juridique français en la matière.

Également, une réflexion plus ample se consacrera à l'évolution de la relation contractuelle, sur la base de la répartition des obligations entre le transporteur et l'ayant-droit à la marchandise ; ce qui permettra dans le même temps de nourrir une question spécifiquement maritime par des considérations inspirées de la théorie générale du droit des contrats. Même s'il faut reconnaître que la mise en œuvre de certains principes fondamentaux (liberté contractuelle, force obligatoire, etc.) est parfois dépassée par la complexité et les aléas de l'activité mari-

(31) Laurent FEDI, « Le cadre juridique international de l'exploitation des installations portuaires, ou comment passer d'une législation atomisée spécifique à un régime universel reconnu », *DMF* 2008.655.

time, d'autres peuvent pleinement s'épanouir, ainsi l'exigence de bonne foi dans l'exécution des obligations contractuelles.

L'étude permettra, en somme, de déterminer si l'interruption du voyage bénéficie d'un régime juridique adapté, convenablement protecteur des conditions de chaque partie.

Le terme « interruption » contient en lui-même deux significations (32) : l'une active, consistant en l'action d'interrompre, dévolue au transporteur ; l'autre passive, exposant l'état de ce qui est interrompu.

À la manière de cette ambivalence, la démarche intellectuelle distingue le déclenchement de l'interruption du voyage émanant du transporteur (**Partie I**) et son régime juridique (**Partie II**).

(32) Dictionnaire Littré, V° Interruption.

Propos préliminaire

La « *liberty clause* »

Lors de la formation du contrat, les parties envisagent les événements futurs, et notamment les hypothèses susceptibles de compliquer l'exécution de l'engagement souscrit.

Cet effort d'anticipation s'observe régulièrement dans le contrat de transport maritime. Si le voyage se déroule correctement, les clauses insérées à cette fin seront sans effet ; en revanche, si les difficultés imaginées surviennent, les aménagements contractuels prendront tout leur sens, et trouveront application.

Plusieurs spécificités singularisent le contrat de transport par rapport au droit commun des obligations ; la plus significative réside dans le fait que les parties ne peuvent, en la matière, s'autoriser une totale liberté contractuelle. Dans le cadre des aménagements conventionnels, le transporteur ne pourra définir ses droits et obligations que dans les limites imposées par les règles impératives nationales et internationales (33).

(33) Ainsi, la liberté contractuelle s'exerce dans la limite des textes qui réglementent l'activité de transport au niveau international (Convention de Bruxelles de 1924, Règles de Hambourg de 1978, futures Règles de Rotterdam, même si ces dernières valorisent la liberté contractuelle) et national (Code de commerce, loi et décret de 1966).

Anticipant sur des événements susceptibles d'empêcher sa prestation de s'accomplir, le transporteur mentionne explicitement que le voyage pourra se terminer dans un port autre que celui mentionné au connaissement ; par cette clause dite de liberté (34), il s'autorise une interruption de voyage. De cette manière, le transporteur bénéficie d'une liberté de réaction en cas d'éventuels empêchements au cours de l'accomplissement du voyage, et peut donc échapper au préjudice que lui causerait l'immobilisation prolongée du navire.

L'appellation « *liberty clause* » ne concerne pas exclusivement l'hypothèse d'interruption de voyage, mais plus généralement l'ensemble des libertés accordées au transporteur dans la réalisation du voyage maritime. Ses libellés sont divers, et varient selon que les libertés sont groupées dans une seule et même clause (35) ou qu'elles se décomposent en des clauses différentes (36).

La nature juridique de la *liberty clause* a suscité de nombreuses controverses doctrinales et jurisprudentielles, centrées principalement sur la distinction entre les clauses relatives aux obligations et les clauses relatives à la responsabilité (37). Dans un tel débat, la prudence est requise car la nuance est ténue ; et il pourrait facilement revenir à la même chose « *d'écarter une obligation [du contenu contractuel] ou de dire que le débiteur ne sera pas responsable au cas d'inexécution de cette [même] obligation* » (38). En ce qui concerne la *liberty*

(34) Et communément utilisée dans sa formulation anglaise.

(35) Ainsi les connaissements ANL CONTAINER LINE, clause 5 « Scope of carriage and carrier's liberties », MARFRET, article 23 « Liberty clause », Service commun Mer du Nord/Manche/Atlantique/COA, article IX « Autorisations données au transporteur », YANG MING, clause 6 « Liberty clause », ZIM, clause 16 « Options of the carrier » ; égal. une clause intitulée « Methods and routes of transportation: liberties » dans les connaissements ALIANÇA (clause 11) et HAMBURG SÜD (clause 11).

(36) Dans cette hypothèse, les libertés sont souvent séparées en deux clauses : « Methods and routes of transportation/carriage » et « Matters affecting performance » ; c'est le cas des connaissements CMA CGM (clauses 9 « Moyens de transports et itinéraires » et 10 « Événements affectant le transport »), EVERGREEN (clauses 20 et 21), HAPAG LLOYD (clauses 17 et 18), MAC ANDREWS (clauses 17 et 18), MAERSK LINE (clauses 19 et 20), MSC (clauses 9 et 19), UASC (clauses 17 et 18).

(37) Sur les apports théoriques de la distinction : v. François TERRÉ, Yves LEQUETTE et Philippe SIMLER, *Droit civil*, Les obligations, 9^e éd., *Précis Dalloz*, n^{os} 609 et s. ; Philippe MAILAURIE, Laurent AYNÈS et Philippe STOFFEL-MUNCK, *Droit civil*, Les obligations, 3^e éd., *Defrénois*, n^{os} 979 et s. ; Alain BÉNABENT, *Droit civil*, Les obligations, 11^e éd., *Montchrestien*, n^{os} 425 et s. ; égal. Philippe DELEBECQUE, « Non-exécution du contrat de transport ou action en responsabilité : il ne faut pas se tromper... », *Revue de droit des transports*, n^o 9, oct. 2007, comm. 196.

(38) Philippe DELEBECQUE, *op. cit.*, n^o 21.

clause, il a été largement considéré qu'elle était valide puisqu'elle définissait les obligations du débiteur, et n'en atténuait pas la responsabilité (39).

La clause qui précise les obligations du débiteur est valable « *car elle ne détruit pas l'essence du contrat* » (40). La jurisprudence traditionnelle estime que : « *est licite, conformément aux articles 40 et 47 du décret du 31 décembre 1966, la clause du connaissance dénommée "liberty clause", qui autorise le transporteur à décharger dans un autre port les marchandises dont le lieu de destination est affecté par une grève et laisse les frais de transbordement et de réacheminement à la charge de la marchandise* » (41). Par contre, la clause qui franchit un pas de plus (42), en autorisant le transporteur à terminer le voyage dans un port intermédiaire sans être tenu de réexpédier la marchandise jusqu'au port de destination prévu, est nulle en droit français depuis la réforme de 1966 (43).

Une mise en œuvre stricte de la *liberty clause* tend à garantir une exécution contractuelle au plus proche de celle à laquelle le cocontractant du transporteur est fondé à s'attendre. Ainsi, les tribunaux l'interprètent strictement et condamnent son abus ou usage de mauvaise foi (44).

(39) « *Il serait absurde ou vain de lire dans cette clause une clause de non-responsabilité* », in René RODIÈRE, *op. cit.*, n° 544 ; la *liberty clause* ne saurait en aucun cas être interprétée comme une clause de non-responsabilité, in Lamy Transport, tome 2, 2009, n° 604 ; « *elle n'a pas la valeur d'une clause de non-responsabilité mais celle d'une convention permettant, à raison d'événements limitativement précisés, de réputer accomplie l'obligation de livraison, même si cette dernière est effectuée dans un port autre que celui de destination contractuelle* », Aix-en-Provence, 2^e ch., 25 mai 1971, navire *Marian-Maria*, DMF 1971.605 ; et égal. Philippe DELEBECQUE, *thèse préc.*, n° 20 et s. ; pourtant des décisions récentes la reconsidèrent en une clause exonératoire de responsabilité : « *le transporteur maritime ne saurait davantage se prévaloir de la "liberty clause" insérée à l'article 10 de certains connaissements ; [...] en effet, en matière de transports maritimes, les clauses exonératoires de responsabilité ne peuvent être valablement opposées aux ayants-droit à la marchandise qu'à la condition que ceux-ci en aient eu connaissance au moment de la conclusion du contrat* », Versailles, 12^e ch., 8 avr. 2004, navire *Fort-Royal*, BTL 2004.315 ; cette évolution de la jurisprudence est regrettable : « *les clauses de liberté ne sont-elles pas l'exemple même de clauses allégeant les obligations dont on sait qu'elles ne s'identifient pas aux clauses de responsabilité. Faire l'amalgame revient à appauvrir le contrat de transport maritime et plus largement la théorie du contrat* », commentaires sous Cass. com., 15 nov 2005, navire *Fort-Royal*, n° 04-16.094, RTD com. 2006 p. 250, obs. PH. DELEBECQUE, DMF 2006.146, obs. Y. TASSEL, BTL 2005.756.

(40) René RODIÈRE, *op. cit.*, n° 544.

(41) Aix-en-Provence, 2^e ch., 28 nov. 1985, navire *Douce-France-III*, DMF 1987.298, note M. GUERIN et P. RIOTTE

(42) Décrite *infra* comme la version « lourde » de la *liberty clause*.

(43) Léon LAVERGNE, *op. cit.*, n° 93.

Le transporteur est libre dans la détermination des conditions de mise en œuvre de la *liberty clause* ; il mentionne lui-même les empêchements concernés, sous la seule réserve qu'ils soient imprévisibles et inévitables (45). À ce titre, il faut constater deux méthodes de rédaction de la *liberty clause*.

La première consiste à énumérer les circonstances précises et concrètes d'application de la clause : « lorsque, par suite de quarantaine, de blocus, de guerres civiles ou étrangères, d'arrêts ou de contraintes des autorités, émeutes ou troubles civils, de grèves, de lock-out, de boycottage ou d'autres motifs du même genre [...] » (46).

De la même manière, dans la rédaction anglaise : « (b) *should it appear that the performance of the carriage would expose the vessel or any cargo on-board to risk of seizure, damage or delay, in consequence of war, warlike operations, blockade, riots, civil commotions or piracy, or any person onboard to risk of loss of life or freedom, or that any such risk has increased, the master may discharge the cargo at the port of loading or any other safe and convenient port; (c) should it appear that epidemics; quarantine; ice; labour troubles; labour obstructions; strikes; lockouts (whether onboard or on shore); difficulties in loading or discharging would prevent the vessel from leaving the port of loading or reaching or entering the port of discharge or there discharging in the usual manner and departing therefrom, all of which safely and without unreasonable delay [...]* » (47).

La seconde méthode se concentre sur l'effet, supposé négatif, de l'événement et ce, sans mentionner précisément la nature des différents obstacles. Une telle rédaction est particulièrement adaptée pour les lignes régulières dites « tour du monde », en tant qu'elle pare aux risques divers que peut ren-

(44) DMF 2003, Hors-série n° 7, n° 74, obs. P. BONASSIES.

(45) La *liberty clause* est valable dès lors qu'elle « [est] appliquée à la lettre, pour un événement imprévisible et inévitable, et avec la preuve d'une diligence raisonnable du transporteur, en application de l'article 38 du décret du 31 décembre 1966 », in René RODIÈRE, *op. cit.*, n° 544.

(46) Titre de transport CMN, article 5 ; et de façon plus développée encore, une clause ainsi libellée : « s'il apparaît que des épidémies, une quarantaine, la glace, des troubles sociaux, une obstruction sociale, des grèves, des lock-out soit à bord, soit à terre, des difficultés dans le chargement ou déchargement ou une congestion portuaire empêchant le navire de quitter le port du déchargement ou d'atteindre et de pénétrer dans le port du déchargement et d'y décharger de manière habituelle et d'en repartir, le tout sûrement et sans retard [...] », Rennes, 2^e ch., 21 juin 1985, navire *Masovia*, DMF 1986.675, note R. ACHARD, DMF 1987.131, n° 44, obs. P. BONASSIES.

contrer le navire parcourant le monde entier. C'est la technique des connaissances d'inspiration anglaise : « (2) *if at any time the performance of the contract as evidenced by this bill of lading is or will be affected by any hindrance, risk, delay, difficulty or disadvantage of whatsoever kind [...]* » (48). Cette formulation s'est imposée et les transporteurs français y recourent dans une large mesure : « *si, à tout moment, le transport est, ou est susceptible d'être affecté par tout obstacle, péril, retard, difficulté ou empêchement de toute sorte [...] et quelle qu'en soit la cause [...]* » (49).

La *liberty clause* agit comme un palliatif à une situation d'empêchement. Elle sert les intérêts de l'armateur car, en la mettant en œuvre, il n'a pas à supporter l'immobilisation coûteuse de son navire. L'assouplissement de l'exécution de l'engagement contractuel ne saurait toutefois être admis sans limite. En droit français, le transporteur ne peut déroger aux dispositions impératives des articles 40 et 47 du décret de 1966 (50).

S'il s'octroie la possibilité de décharger la cargaison dans un autre port, le transporteur s'oblige conséquemment au réacheminement jusqu'au port de destination prévu, puisque l'obligation de réacheminement est impérative dans la loi française. En dehors de l'application du droit français, le transporteur peut considérer ses obligations accomplies dès le déchargement de la marchandise, même s'il n'a pas lieu dans le port contractuel.

En raison de cette dualité de situation, les armements prennent la précaution de rédiger la *liberty clause* selon une formulation plus ou moins radicale, leur permettant ainsi une réponse graduée. Le transporteur pourra : « (b) suspendre le transport des marchandises et les entreposer à terre ou à flot et mettre en œuvre les moyens raisonnables pour les réexpédier dès que possible [...] ou (c) abandonner le transport des marchandises et les mettre à la disposition du marchand en tout lieu ou port que le transporteur considérera sûr et approprié. La

(47) CONLINEBILL, clause 14 « Government directions, war, epidemics, ice, strikes, etc. ».

(48) COMBICONBILL, clause 8 « Hindrances etc. affecting performance ».

(49) Connaissance CMA CGM, clause 10 « Événements affectant le transport ».

(50) Étant donné leur caractère général et impératif, ces dispositions auraient été « *mieux à leur place dans la loi elle-même plutôt que dans son texte réglementaire* », commentaires sous Cass. com., 13 nov. 2001, DMF 2002.242, obs. R. ACHARD.

responsabilité du transporteur à l'égard de ces marchandises cessera lors de cette mise à disposition » (51).

Dans la première hypothèse, celle de la « suspension » du voyage, le transporteur arrête temporairement le transport et s'oblige à réacheminer la marchandise jusqu'au port contractuellement prévu. La clause intègre les impératifs de réacheminement du décret de 1966, et son degré d'allègement s'en voit limité. C'est la version « légère » de la *liberty clause*.

Pour s'en convaincre complètement, il suffit de comparer les deux formulations : en cas d'interruption du voyage, le décret impose au transporteur « *de faire diligence pour assurer le transbordement de la marchandise et son déplacement jusqu'au port de destination prévu* » ; la version « légère » de la *liberty clause* prévoit que le transporteur est autorisé à « *suspendre le transport des marchandises et les entreposer à terre ou à flot et mettre en œuvre les moyens raisonnables pour les réexpédier dès que possible* ».

Les deux formulations visant les mêmes critères, les suites de l'interruption du voyage sont donc traitées, par défaut, sous l'angle contractuel.

Dans la seconde hypothèse en revanche, celle de l'« abandon » du voyage, le transporteur décharge les marchandises dans un port autre que le port initialement convenu, tout en déclarant le voyage terminé et son obligation de déplacement satisfaite. Le non-accomplissement de l'objet initial du transport est flagrant ; c'est l'allègement des obligations du débiteur dans sa version « lourde ». En définitive, le transporteur satisfait à son obligation en droit (la marchandise est considérée comme correctement déplacée au sens contractuel), sans pourtant la satisfaire en fait (ce n'est manifestement pas le port de destination initialement convenu).

Comme précédemment évoqué, cette hypothèse ne peut exister sous le régime légal français ; l'interruption de voyage relève alors, de façon impérative, des dispositions légales de 1966.

(51) Connaissance CMA CGM, clause 10 « Événements affectant le transport ».

Partie I :

Le déclenchement de l'interruption du voyage

L'interruption du voyage est un mécanisme juridique particulier, conçu pour limiter les conséquences de l'incertitude de l'activité maritime. Malgré l'éventualité où il se heurte à un événement imprévu qui l'empêche de livrer une marchandise au port de déchargement contractuel, le transporteur pourra, en mettant en œuvre la *liberty clause*, poursuivre son activité globale.

La circonstance de l'interruption du voyage est a priori indifférente (52). Toujours est-il que cet empêchement, même s'il peut être de nature diverse, doit être imprévu dans la réalisation du voyage. En effet, les tribunaux recourent à la règle générale selon laquelle « *[le transporteur maritime] est [tenu] de décharger [la marchandise] au port de destination convenu, à moins de prouver qu'il ne pouvait le faire à raison d'un événement qui ne lui était pas imputable* » (53).

La survenance d'une circonstance de fait **(A)** empêche le transporteur dans son activité commerciale. Cette difficulté impose une réaction du professionnel du transport : il décidera d'interrompre le voyage **(B)**.

(52) L'article 40 du décret de 1966 vise généralement cette hypothèse, sans en définir explicitement la notion : « *en cas d'interruption de voyage [...]* ».

A – La circonstance de fait

Un événement trouble la traversée maritime, et donc l'exécution du contrat de transport. Les circonstances de fait susceptibles d'empêcher l'aboutissement du voyage sont nombreuses. Dans la réalité, l'empêchement pour le transporteur (1) aura toujours des implications négatives sur son activité de transport (2).

1) L'empêchement pour le transporteur

Les hypothèses d'empêchement sont variées : circonstances climatiques, techniques, politiques, économiques ou sociales ; et plus concrètement, encombrement des ports, réparations imprévues, grèves et lock-out dans le milieu portuaire, embargo, saisie du navire, fait du prince ou avaries de machine (54).

Ces circonstances peuvent être réparties selon deux catégories principales : l'empêchement sur le navire (a) et l'empêchement sur le port de destination (b).

Avant de développer ces deux catégories d'empêchement, il faut mentionner brièvement d'autres circonstances, très particulières, pouvant gêner le transporteur dans l'exécution de son obligation.

D'une part, l'empêchement sur le transporteur, avec l'hypothèse de la faillite de l'armement (55) ; dans ce cas, les marchandises sont débarquées au dernier port touché par le navire, le transporteur n'étant à l'évidence plus en mesure de poursuivre plus avant le service auquel il s'était engagé.

D'autre part, l'empêchement sur la marchandise, quand elle ne peut poursuivre le voyage sans que des dépenses supplémentaires ne soient engagées ou des mesures particulières prises (56) ; par extension, il s'agit de la marchandise dangereuse débarquée avant d'atteindre son port de destination (57).

(53) Cass. com., 13 nov. 2001, *DMF* 2002.242, obs. R. ACHARD, *Revue Lamy Droit des affaires*, janv. 2002, n° 45.

(54) Extraits d'une énumération importante, in Léon LAVERGNE, *op. cit.*, n° 92.

(55) V. l'allocution de Jean-Pierre RÉMERY, prononcée le 7 mai 2009 devant l'assemblée générale de l'Association française du droit maritime, transcrite dans l'article « "Faillite" internationale et droit maritime, quelques rapprochements », *DMF* 2009.487.

(56) « *Le transporteur peut sans préavis [...] abandonner le transport [...] et/ou les entreposer à terre ou à bord, sous abri ou non en tout lieu, selon ce que le transporteur jugera le plus opportun. Ces abandons [...] seront réputés constituer une livraison régulière aux termes de ce connaissance. Le marchand indemnise le transporteur de toute dépense supplé-*

a) L'empêchement sur le navire

Le navire est l'instrument du voyage. Lors de la réalisation de l'expédition maritime, des circonstances peuvent entraîner son immobilisation ; le transporteur perd alors sa capacité de déplacement. C'est le cas lorsque le navire s'avère défaillant ou s'il est l'objet d'une interdiction prise par autorité légitime.

La défaillance du navire

Le transporteur est tenu « *de faire toute diligence pour mettre le navire en état de navigabilité, compte tenu du voyage qu'il doit effectuer et des marchandises qu'il doit transporter* » (58).

L'armateur n'est toutefois jamais à l'abri d'un problème mécanique ; ainsi, le moteur peut subir une avarie soudaine, le rendant trop fortement endommagé pour continuer le voyage. L'unique possibilité pour le transporteur est alors de conduire son navire à un port d'escale proche, ou dans le pire des cas de l'y faire remorquer. Pendant l'immobilisation du navire, l'activité du transporteur est suspendue et le voyage, ne pouvant en tout état de cause se poursuivre, est interrompu.

Le navire est également susceptible de perdre sa navigabilité lorsqu'un incendie se déclare à bord (59), et qu'il est d'une telle ampleur que le transporteur doit suspendre le cours du voyage. Le transporteur sera donc amené à débarquer la marchandise dans un port intermédiaire, et à procéder au transbordement sur un autre navire.

L'interdiction d'une autorité légitime

Entre le port et le navire, « *le mariage est [parfois] arrangé par les tiers : le bâtiment reste immobilisé par suite d'une saisie conservatoire ou d'une décision*

mentaire ainsi encourue », Connaissance CMA CGM, clause 24 « État des marchandises affectant le transport ».

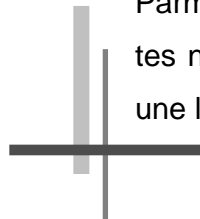
(57) Les marchandises dangereuses, explosives ou inflammables, sont susceptibles d'être débarquées dans un autre port que celui initialement convenu ; sur leur régime très spécifique, v. Pierre BONASSIES et Christian SCAPEL, *op. cit.*, n° 923.

(58) Article 21 litt. a. de la loi du 18 juin 1966. De la même façon, les textes internationaux imposent au transporteur d'exercer une diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité (article 3 § 1 litt. a. de la Convention de Bruxelles ; article 14 des futures Règles de Rotterdam).

(59) Trib. com. Marseille, 16 janv. 1976, navire *Terpandros*, DMF 1976.501.

administrative » (60). En effet, le navire est susceptible d'être immobilisé en raison d'une décision judiciaire ou administrative. Il peut s'agir de l'autorité du lieu où se trouve le navire, comme c'est le cas d'une saisie (61) ou d'une restriction de quarantaine (62), mais aussi de l'autorité du pavillon, comme c'est le cas d'une réquisition de navire (63).

Si la décision de l'autorité publique a pour conséquence de porter atteinte à l'équilibre contractuel, parce que le débiteur de l'obligation n'est plus en mesure d'exécuter le contrat ou que cette exécution est rendue plus onéreuse, elle est alors assimilée au « fait du prince » (64). Si elle est imprévisible pour le transporteur, une telle décision ne peut lui être reprochée.



Parmi les circonstances rendant impossible la poursuite du voyage, toutes ne portent pas sur le navire ; l'empêchement concerne aussi, dans une large mesure, le port de destination.

b) L'empêchement sur le port de destination

L'interruption du voyage survient en raison d'événements qui « *empêchent le navire [...] d'atteindre le port de déchargement ou empêchent le transporteur d'opérer normalement* » (65).

(60) Robert RÉZENTHEL, « Navires et ports : je t'aime, moi non plus », *BTL* 1996.380.

(61) Sur l'immobilisation du navire suite à une saisie conservatoire, v. Rouen, 2^e ch., 3 mai 2001, navires *Novgorod* et *Baru-II*. La saisie peut aussi porter sur la marchandise, par exemple la confiscation administrative effectuée à bord par les autorités chinoises, Rouen, 23 mai 2001, *BTL* 2001.523, *DMF* 2002, Hors-série n° 6, n° 93, obs. P. BONASSIES ; égal. la marchandise saisie et détruite par les autorités douanières, Cass. com., 24 avr. 2007, *DMF* 2007.818, obs. A. VIALARD, *Rev. Scapel* 2007, p. 128.

(62) La quarantaine est l'isolement imposé à un navire pour des raisons sanitaires ; elle est décidée par les autorités administratives d'un pays.

(63) Par exemple la réquisition d'un navire de commerce britannique lors de la guerre des Malouines.

(64) Le « fait du prince » se définit comme la mesure régulière, émanant d'une autorité légitime et compétente, présentant un caractère imprévisible et irrésistible pour le débiteur et ne lui étant pas imputable ; sur l'existence de la notion en droit du transport maritime, v. Pierre BONASSIES et Christian SCAPEL, *op. cit.*, n° 1078 ; égal. les réflexions récentes sur la notion : Anne-Claire AUNE, « Le fait du prince en droit privé », *Revue Lamy Droit civil*, n° 47, mars 2008, pp. 71-81 ; Fanny LUXEMBOURG, « Le fait du prince : convergence du droit privé et du droit public », *JCP* 2008.I.119.

(65) Connaissance MARFRET, article 23 « Liberty clause ».

Le navire est en parfait état, nautique et administratif, mais le port auquel il se destine présente une difficulté (66). L'empêchement sur le port de destination peut survenir de deux façons : d'une part, en raison de l'inaccessibilité du port et donc de l'impossibilité pour le navire d'entrer dans le port de destination ; d'autre part, en raison du dysfonctionnement du port et donc de l'impossibilité pour le transporteur de décharger au port de destination.

L'inaccessibilité du port

En s'approchant du port de destination, le transporteur apprend qu'il n'aura pas la possibilité d'y accéder ; l'escale envisagée est donc impossible. Cet empêchement peut provenir des conditions climatiques, du contexte politique, d'une interdiction administrative ou encore de contraintes techniques.

Les mauvaises conditions météorologiques sont susceptibles de compromettre l'accès au port ; c'est le cas d'un port pris par les glaces, d'une barre survenue inopinément dans le chenal d'accès au port (67) ou encore des dégâts matériels provoqués par des intempéries (68).

La situation politique troublée rend aussi le port inaccessible, en raison de sa dangerosité ; le risque de guerre étant particulièrement marqué dans certaines régions du monde et variable selon les époques (69). Les armateurs préfèrent alors se dérouter à l'approche de régions sous tension ou en proie à la guerre civile (70).

(66) V. la description métaphorique de Robert RÉZENTHEL : « *ils sont destinés à se fréquenter et à vivre ensemble et, pourtant, le navire et le port connaissent parfois des périodes difficiles de cohabitation* », in « Navires et ports : je t'aime, moi non plus », *BTL* 1996.380.

(67) Sentence arbitrale, 18 fév. 1972, navires *P. et B.*, *DMF* 1972.690.

(68) « *L'engorgement du port de Mombasa a été accru début juin par l'effondrement des voies ferrées en Ouganda à la suite de fortes pluies* », in « Kenya : Mombasa de plus en plus engorgé », *JMM*, n°4622-4623, 27 juin 2008 ; et récemment, le port brésilien d'Itajaí, deuxième port du pays en termes de trafic de conteneurs, s'est retrouvé inaccessible suite à des inondations importantes entraînant la suspension des activités portuaires, in « Brésil : Les ports d'Itajaí et Navegantes paralysés », *JMM*, n° 4951, 16 janv. 2009.

(69) Dans une perspective plus générale, « *l'instabilité géopolitique d'une région fragilise les routes maritimes* », in Antoine FRÉMONT, « Les routes maritimes : nouvel enjeu des relations internationales ? », *Revue internationale et stratégique*, 2008/1, n° 69, p. 20.

(70) Ainsi le déroutement d'un navire et le déchargement de sa cargaison à Dakar initialement destinée à Monrovia, rendus nécessaires par les circonstances politiques dans la capitale libérienne à l'époque de la livraison, Cass. com., 3 fév. 1998, navires *Anyra* et *Balkan*, *BTL*, n° 2740, 16 fév. 1998, *DMF* 1998.594, obs. PH. DELEBECQUE ; égal. l'état de guerre déclaré à Beyrouth en mars 1989 et rapidement aggravé, ce qui a eu pour conséquence l'impossibilité de continuer le déchargement de la cargaison, la fermeture du port ainsi que l'instruction aux navires de s'éloigner en rade, Sentence arbitrale, n° 824, 20 déc. 1991, *DMF* 1992.582.

Une autorité peut empêcher le navire d'accéder au(x) port(s) qui relève(nt) de sa compétence, ainsi lorsque l'état sanitaire du navire n'est pas conforme à la réglementation applicable (71) ou lorsque les autorisations administratives requises ne sont pas réunies (72) ; l'inaccessibilité peut aussi être le résultat d'une décision de blocus (73).

Finalement, le port peut aussi être inaccessible en raison de la saturation des terminaux ; il s'agit de la « congestion portuaire ». Lorsque les quais sont encombrés, les navires arrivant demeurent bloqués sur la rade du port (74). Le phénomène peut résulter de mouvements sociaux (75) ou d'équipements insuffisants. La problématique de l'encombrement du port démontre l'importance des infrastructures dans l'élan incontournable de concurrence interportuaire (76). En bref, seuls les ports bénéficiant d'installations portuaires efficaces et fiables peuvent prétendre éviter des empêchements de ce type ; à juste titre, cet aspect importe dans le choix des escales par le transporteur.

Le dysfonctionnement du port

Le transporteur atteint le port de destination, mais rencontre des difficultés pour effectuer la phase finale de sa prestation : le déchargement de la marchandise (77).

(71) Les autorités portuaires s'opposent au déchargement en raison de l'état désastreux de la cargaison à l'arrivée, ce qui empêche le transporteur de faire escale pour le déchargement, Sentence arbitrale, n° 1125, 24 déc. 2005, *DMF* 2007.449.

(72) Les autorités américaines interdisent à un transporteur l'accès à tout port du territoire car il ne possède pas les autorisations nécessaires pour des marchandises dangereuses contenues dans sa cargaison ; le transporteur se trouve empêché de faire escale dans le port prévu et conserve la marchandise à bord jusqu'au port suivant, Trib. com. Marseille, 29 fév. 2008, navire *CGM-Utrillo*, n° 2007F02103.

(73) La notion se rapprochant ici de celle de « fait du prince » : v. *supra* a.

(74) Par exemple le brusque encombrement du port de Skikda, occasionnant des délais d'attente particulièrement longs pour l'accès aux installations portuaires, Paris, 5^e ch., 6 nov. 1980, *DMF* 1981.338, note R. ACHARD.

(75) Ainsi la saturation du terminal portuaire à la Guadeloupe en raison de la dégradation de la situation sociale pendant les grèves de l'hiver 2009, in « Guadeloupe : Le port fonctionne moins bien », *JMM*, n° 4955, 13 fév. 2009 ; égal. « Guadeloupe : Le trafic maritime paralysé », *Le marin*, 13 fév. 2009.

(76) Il est d'ailleurs courant de dire que la bataille des ports se gagne à terre. Pour cela, les infrastructures portuaires font régulièrement l'objet d'importants investissements pour une optimisation de leur rendement ; actuellement « les ports du monde entier déroulent un tapis rouge pour accueillir des investisseurs » et « Gênes, Barcelone, Valence ont énormément investi dans les infrastructures portuaires », in « Le port autonome de Marseille dans l'impasse », *Transports actualités*, n° 865, 13 avr. 2007.

(77) Ces hypothèses sont visées au connaissance comme étant les événements « empêch[ant] le transporteur d'opérer normalement », Connaissance MARFRET, article 23 « Liberty clause ».

La situation la plus courante relève de l'aléa social, c'est-à-dire des conflits sociaux paralysant les services portuaires à destination. Les grèves et lock-out sont effectivement une « *tradition en matière maritime, particulièrement en matière portuaire* » (78), susceptibles d'être mis en œuvre par toutes les professions portuaires : marins-pêcheurs (79), ouvriers-dockers (80), personnels portuaires (81), personnels des sociétés de remorquage (82), pilotes (83), etc.

Les mouvements sociaux bouleversent l'organisation portuaire et affectent le transport maritime, les navires se retrouvant bloqués à quai ou en rade du port (84). Certains navires à quai peuvent éventuellement, s'ils sont grésés, utiliser leur grue de bord pour décharger et charger les conteneurs ; mais généralement, les portiques sont levés, les accès bloqués et le rendement des terminaux considérablement amoindri. À moyen terme, la grève provoque des effets néfastes pour la structure portuaire, à savoir la dissuasion des chargeurs (85) et des armements (86).

(78) Pierre BONASSIES et Christian SCAPEL, *op. cit.*, n° 1079.

(79) Sur le blocage des ports français par les marins-pêcheurs, v. Montpellier, 2^e ch., 4 déc. 1986, navire *Zambezi*, DMF 1988.376, DMF 1989.148, n^{os} 58 et 61, obs. P. BONASSIES.

(80) Sur des mouvements sociaux à l'initiative des dockers, v. Versailles, 29 avr. 2004 BTL 2004.357 ; Rouen, 2^e ch., 24 nov. 2005, navire *Blackfiar-Bridge*, BTL 2006.283, DMF 2006.506, obs. C. HUMANN ; égal. « Papeete : le port bloqué pendant deux jours », JMM, n° 4549, 23 fév. 2007.

(81) Sur les grèves nombreuses des grutiers, v. Rouen, 11 juill. 1987, Port autonome de Rouen, DMF 1988.527 ; égal. « Protestation des grutiers, Fos perturbé », BTL, n° 2898, 18 juin 2001 ; « *les deux dernières grèves de vingt-quatre heures, organisées par les personnels portuaires (grutiers et portiqueurs) dans le cadre de la réforme portuaire, ont retardé les opérations de plusieurs navires en escale* », in « Les perturbations se multiplient, les retards de navires aussi », JMM, n° 4613, 9 mai 2008.

(82) Pour un mouvement social à l'initiative du personnel des sociétés de remorquage, v. « Grèves des remorqueurs à Rotterdam », JMM, n° 4551, 9 mars 2007.

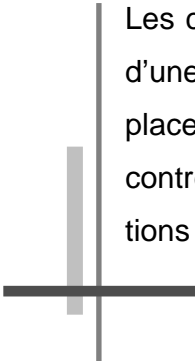
(83) Pour un mouvement social à l'initiative des pilotes, v. « Anvers et Gand sérieusement handicapés par une grève des pilotes », JMM, n° 4575, 31 août 2007.

(84) « *En rade de Marseille, plusieurs unités mouillent en attendant d'être opérées à quai* », in « Sur les quais, la grève se poursuit », JMM, n° 4612, 25 avr. 2008 ; « *trois navires ont été bloqués à quai en attente d'être manutentionnés* », in « Bordeaux : les conteneurs s'accumulent », JMM, n° 4619, 6 juin 2008 ; et encore récemment, le mouvement des agents portuaires marseillais a affecté les activités commerciales du port : « *trois navires porte-conteneurs ont été bloqués à quai, un est resté en rade et une escale a été annulée* », in « Marseille : Grève perlée dans les bassins est », *Le marin*, 13 fév. 2009.

(85) « *Les importateurs ou exportateurs [...] constatent amèrement que leurs marchandises sont immobilisées ; ils vont donc opérer des choix logistiques en faveur des ports concurrents, Gênes, Barcelone, voire Anvers* », in « Marseille-Fos s'empêtre dans une situation inextricable », *Transports actualités*, n° 818, 29 avr. 2005.

(86) Lorsque le mouvement social se prolonge, les armements signalent l'annulation des escales dans le cadre des lignes régulières : « *Le conflit portuaire a de graves conséquences indirectes. Des armements ont d'ores et déjà décidé d'annuler toutes les escales de leurs porte-conteneurs jusqu'au retour d'une activité "normale et claire" [...]. La direction du port parle de 150 escales annulées pendant ce conflit* », in « SNCM et PAM : deux conflits distincts aux conséquences communes », *Transports actualités*, n° 828, 14 oct. 2005 ; « *les 14 jours de grève en octobre ont occasionné la perte de 680.000 t de marchandises (123 escales) et de 159.000 passagers (71 escales)* », in « Marseille : 194 escales ! », BTL, n° 3118, 27 fév.

Hormis les grèves, les avaries temporaires des engins de manutention ou autres problèmes d'outillage (87) sont aussi susceptibles d'entraîner des empêchements pour le transporteur au port de destination.



Les circonstances qui empêchent le transporteur d'achever le transport d'une marchandise sont diverses, qu'il s'agisse de l'impossibilité de déplacer le navire ou d'accéder au port de destination. Les difficultés rencontrées lors de la traversée maritime entraînent toujours des complications dans l'activité de transport.

2) Les implications sur l'activité de transport

La circonstance d'empêchement trouble l'exécution de l'obligation par le transporteur, et donc concrètement l'opération de déplacement de la marchandise : impossibilité de déchargement au port de destination, frais supplémentaires de stockage ou gardiennage, allongement de la durée du transport et donc retard à la livraison (88).

L'empêchement pose aussi d'importantes difficultés au transporteur dans le cadre de son activité globale : il doit poursuivre le déplacement du reste des marchandises, conformément à l'engagement contractuel qu'il a pris avec les autres chargeurs ; il doit aussi rendre son entreprise rentable. C'est la raison pour laquelle, la plupart du temps, « *le transporteur n'attendra pas la fin de la grève [et*

2006 ; « après trente et un jours de grève, le port affiche des pertes colossales : [...] 191 escales annulées et transférées vers le nord de l'Europe, 130 000 conteneurs non traités », in « Social : un équilibre encore fragile », *JMM*, n° 4638, 31 oct. 2008. Il faut cependant noter que l'annulation d'escale diffère de l'interruption du voyage, précisément parce qu'elle évite le risque d'interruption de voyage à venir ; en effet, lorsqu'un transporteur retire une escale de son itinéraire, cela signifie qu'il ne la propose plus dans le cadre de son offre commerciale. Dès lors, les connaissements émis ne porteront jamais ce port comme destination du voyage.

(87) Par exemple l'impossibilité matérielle de continuer le déchargement lorsque l'alimentation électrique des grues du quai est suspendue, et qu'une grue de remplacement ne peut pas être mise à la disposition du transporteur avant trois jours, Aix-en-Provence, 2^e ch., 23 nov. 1984, navire *Hermann-Vesch*, *DMF* 1986.668, *DMF* 1987.131, n° 44, obs. P. BONASSIES.

(88) Ce qui s'avère particulièrement gênant pour les marchandises périssables, dont la valeur marchandise dépend directement de la durée de commercialisation avant la date de limite de consommation.

plus largement de l'empêchement] ; il repartira vers son port de départ si sa rotation était simple ; il se rendra à l'escale suivante si elle était plus complexe » (89).

L'empêchement n'est parfois que temporaire : conditions météorologiques, dégâts matériels suite aux intempéries, encombrement du port, panne des engins portuaires ; la durée du blocage peut alors être évaluée (90). Lors d'une congestion portuaire, l'estimation de la durée d'attente est rendue possible par le décompte des navires sur rade ; si vingt navires attendent déjà d'être travaillés, et compte tenu du nombre de postes à quai, le transporteur peut envisager le délai indicatif du blocage.

Pourtant, le plus souvent, l'empêchement survient sans qu'aucun des opérateurs concernés ne soit susceptible d'en prévoir la durée ; ainsi une grève des marins-pêcheurs « *dont nul ne savait combien de temps elle durerait* » (91) ou encore l'hypothèse dans laquelle, en dépit d'une réunion des grévistes pour décider de la suite du mouvement, « *rien ne permettait à l'armateur de savoir que la décision interviendrait le même jour et qu'elle serait favorable [à la reprise du travail]* » (92).

L'attente est déjà préjudiciable pour le transporteur ; l'incertitude sur la durée de l'empêchement l'est encore davantage.

Bien que le transporteur se heurte à un empêchement, il ne subit pas à proprement parler d'impossibilité d'exécuter son engagement contractuel ; l'armateur est théoriquement en mesure d'en attendre la fin. En effet, « *l'expérience prouve que les grèves, si longues et "sauvages" soient-elles, s'arrêtent un jour. Le capitaine n'a qu'à attendre la fin de la grève. Il lui sera toujours possible un jour de décharger la marchandise* » (93).

(89) René RODIÈRE, *op. cit.*, n° 542.

(90) Par exemple lors de l'épisode neigeux de janvier 2009 à Marseille : les transporteurs ont principalement choisi d'attendre la reprise proche des activités portuaires, puisqu'ils avaient anticipé l'inaccessibilité du port comme un empêchement de courte durée, entretien du 23 mars 2009 ; le blocage n'a finalement duré que deux jours.

(91) Montpellier, 2^e ch., 4 déc. 1986, navire *Zambezi*, DMF 1988.376, DMF 1989.148, n^{os} 58 et 61, obs. P. BONASSIES ; égal. une grève des dockers dont il était impossible de prévoir la durée, Versailles, 12^e ch., 30 oct. 1985, navire *Europa*, DMF 1986.499 ; égal. une autre hypothèse encore dans laquelle le juge reconnaît que le transporteur « *ne pouvait rester à Fort-de-France dans l'attente hypothétique d'une reprise du travail [qui n'est intervenue que trois jours plus tard]* », Rouen, 2^e ch., 24 nov. 2005, navire *Blackfiar-Bridge*, BTL 2006.283, DMF 2006.506, obs. C. HUMANN.

(92) Aix-en-Provence, 2^e ch., 25 mai 1971, navire *Marian-Maria*, DMF 1971.605.

(93) René RODIÈRE, *op. cit.*, n° 543 ; l'exécution de l'obligation n'étant pas impossible, mais plus onéreuse, v. commentaires sous l'article 1148 du Code civil, Dalloz.

L'impossibilité d'exécuter, essentielle en droit commun pour exonérer le débiteur de l'inexécution de l'obligation (94), ne semble pas requise en la matière. En droit du transport maritime, la possibilité pour le transporteur d'interrompre le voyage est justifiée par les implications préjudiciables de ces empêchements sur l'activité globale du transporteur. Une application stricte de la notion d'impossibilité d'exécuter affaiblirait l'activité de transport, ce qui n'est pas économiquement envisageable.

À l'évidence, l'aspect temporel est un critère déterminant dans la mise en œuvre du mécanisme d'interruption du voyage. Même si l'empêchement affecte particulièrement le transport par lignes régulières (a), il est tout autant inacceptable dans le transport à la demande (b).

a) Le transport par lignes régulières

Les lignes régulières de navigation (dites « liners ») se sont progressivement formées le long des axes du commerce international ; elles permettent de desservir régulièrement tous les ports de commerce du monde. La mise en place de ces réseaux est d'ailleurs l'un des aboutissements contemporains de la concentration de l'industrie maritime (95).

La détermination des itinéraires et du nombre de navires affectés à la ligne résulte d'un calcul élaboré de rentabilité (96) ; l'objectif étant la mise en place d'un service hebdomadaire à jour fixe (97). Dès lors, la ponctualité est à la base du système, et toute immobilisation du navire s'avère problématique pour le maintien du service régulier. L'attente imprévue désorganise les rotations pré-

(94) Articles 1147 et 1148 du Code civil.

(95) Pierre FRANC, « Intérêt et rentabilité des dessertes terrestres massifiées pour les armements de lignes régulières conteneurisées », *Les cahiers scientifiques du transport*, n° 52/2007, p. 122.

(96) Par exemple, la règle selon laquelle une escale, étant donné les coûts qu'elle implique, ne se justifie que si 10% au moins de la capacité du navire est manutentionnée, v. Pierre FRANC, « Intérêt et rentabilité des dessertes terrestres massifiées pour les armements de lignes régulières conteneurisées », *Les cahiers scientifiques du transport*, n° 52/2007, p. 122.

(97) Aux Antilles françaises, « deux services desservent l'archipel ; ils sont tous deux hebdomadaires et à jour fixe. Le premier tourne entre les ports métropolitains et les Antilles [avec quatre navires]. Le second service relie la Méditerranée aux Antilles et à l'Amérique centrale [avec six navires] », in « Transport maritime : un enjeu qui s'amenuise », *JMM*, n° 4529, 23 oct. 2006.

vues et compromet la suite du voyage pour les marchandises destinées à des escales ultérieures.

Les rotations désorganisées

La ligne régulière impose la mise en place d'un plan de rotation précis, prévu par avance et fixe (98) ; « *la ligne régulière est très cadrée* » (99). Par essence, c'est un système qui souffre du retard. La ligne régulière ne s'accommode donc pas de l'immobilisation du navire en cours de parcours.

L'empêchement subi par le transporteur, et plus encore s'il attend le retour indéterminé à la normale, implique une « *perturbation certaine dans sa rotation ou dans son activité* » (100). En effet, le non-respect des dates prévues pour les escales présage un chevauchement du navire retardé avec le suivant, arrivant sept jours après dans le cadre d'un service hebdomadaire (101) ; ce dysfonctionnement est antinomique du concept de ligne régulière, puisqu'alors deux navires seraient offerts au même moment dans le même lieu.

Les problèmes de ponctualité nuisent au service régulier, obligeant les armateurs à tenir informés leurs clients (102), voire à réorganiser les escales (103).

Le retard nourrit le retard, et particulièrement en matière maritime. Le navire qui ne parvient pas à joindre le port en temps voulu perdra fort probablement son passage prioritaire, permis par la réservation préalable d'une « *fenêtre-horaire* » d'accès au quai (104).

(98) « *Sur les lignes régulières, la règle est donnée par l'annonce, que l'armateur aura faite, des ports que desservira sa ligne* », in René RODIÈRE, *op. cit.*, n° 527.

(99) Entretien du 18 mars 2009.

(100) Aix-en-Provence, 2^e ch., 28 nov. 1985, navire *Douce-France-III*, DMF 1987.298, note M. GUERIN et P. RIOTTE.

(101) « *Le 29 janvier, le Marfret-Guyane n'a pu décharger ses conteneurs [...]. Le prochain navire, le Marfret-Douce-France, doit arriver le 7 février* », in « *Guyane : le port bloqué depuis le 19 janvier* », *JMM*, n° 4599, 1^{er} fév. 2008.

(102) Le transporteur annonce des « *congestions portuaires très importantes, entraînant des retards dans les rotations des navires et d'importants surcoûts* », in CMA CGM Group Magazine, Issue 34, 2007, p. 3.

(103) Un transporteur dont plusieurs navires sont bloqués à quai déclare : « *le préjudice que nous subissons est important, encore plus lorsqu'on gère une ligne régulière. Nous avons dû ainsi réorganiser notre ligne feeder Arc Atlantique en programmant les escales, non plus à jour fixe mais de façon opportuniste, les jours sans grève* », in « *Bordeaux : Les conteneurs s'accumulent* », *JMM*, n° 4619, 6 juin 2008.

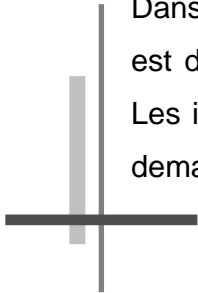
(104) Entretien du 18 mars 2009.

La suite du voyage compromise

Dans la ligne régulière, le calendrier égrène les escales dans lesquelles les marchandises sont débarquées. Il importe de respecter les dates prévues afin de maintenir la cohérence du service ; en effet, le retard accumulé en un point de la traversée compromettrait la ponctualité des escales restant à satisfaire.

Suite à ses engagements contractuels, le transporteur doit arbitrer entre des intérêts divergents : il doit livrer la marchandise à la destination contractuelle, ce qui lui est alors impossible en raison de l'empêchement ; mais aussi, il doit exécuter le voyage pour les marchandises destinées à des escales ultérieures (105). Le risque pour le transporteur étant, par la désorganisation de la ligne, d'être conduit, par ricochet, « à ne pas exécuter d'autres contrats de transports maritimes, en cours ou à venir » (106).

Il est évident que le transporteur ne peut s'obstiner à vouloir livrer la marchandise au port contractuel quand cette démarche rendrait toute hasardeuse la poursuite de son activité globale. Empêché de décharger le conteneur en raison d'une grève, le transporteur est donc fondé à rejoindre l'escale suivante pour poursuivre les prestations de transport auxquelles il s'est engagé. Plus encore, il n'est pas censé « repartir à rebours de la rotation prévue pour achever [la] livraison, sauf à encourir les reproches des destinataires des escales suivantes » ; une telle démarche lui ferait perdre un temps précieux pour la suite du voyage (107).



Dans le cadre de la ligne régulière, la possibilité d'interrompre le voyage est donc pleinement justifiée par les intérêts du reste de la cargaison. Les impératifs du transporteur diffèrent dans le cadre du transport à la demande.

(105) D'autant que le nombre de conteneurs ne cesse de croître ; la tendance au gigantisme des navires porte désormais à 14 000 EVP la capacité des porte-conteneurs modernes. Par exemple, le navire *Emma Maersk*, lancé en 2006.

(106) René RODIÈRE, *op. cit.*, n° 543.

(107) Le destinataire admettant même, en l'espèce, « que, dans le meilleur des cas, le navire en cas de retour à Fort-de-France aurait pris un jour de retard sur son programme, ce qui suppose que le transporteur aurait sacrifié les intérêts des autres chargeurs (des sept escales postérieures) au seul bénéfice des destinataires de l'escale de Fort-de-France », Rouen, 2^e ch., 24 nov. 2005, navire *Blackfiar-Bridge*, BTL 2006.283, DMF 2006.506, obs. C. HUMANN.

b) Le transport à la demande

Le transport maritime à la demande (dit « tramping ») est un transport non régulier de marchandises en vrac ; il est principalement utilisé pour l'acheminement de cargaisons indivisibles, c'est-à-dire pour le transport de produits de base en grande quantité.

L'hypothèse ici considérée correspond à la situation dans laquelle un opérateur ne remplit pas l'intégralité du navire qu'il a affrété (au voyage) pour sa propre cargaison (108). Pour permettre un meilleur remplissage du navire et rentabiliser son transport, l'affréteur propose l'espace restant à d'autres opérateurs (109). Devenant par cette initiative le transporteur de la cargaison supplémentaire, il émet un connaissement, dit connaissement de charte-partie ou « B/L to be used with charter-parties » (110).

Ce type de transport, fut-il basé sur l'affrètement d'un navire et réalisé à la demande, est soumis au même régime que le transport sous connaissement (111) ; il n'est donc pas ici question d'affrètement mais bien de transport.

Les modalités de réalisation étant différentes de celles du transport par lignes régulières, il convient de présenter les implications de l'empêchement sur la prestation de transport à la demande. Outre une attente de rentabilité déçue, l'empêchement subi peut entraîner un retard dans la restitution du navire au fréteur.

(108) Dans l'hypothèse d'une cargaison remplissant tout le navire, il est moins évident d'envisager la notion d'interruption du voyage ; les relations entre le fréteur et l'affréteur seraient alors exclusivement gouvernées par leur charte-partie. En matière d'affrètement, les empêchements survenant lors du voyage sont traités par les clauses spécifiques : « General strike clause », « Ice clause », « War risks », clause de « safe port », clause « off-hire ». Ces clauses permettent essentiellement de gérer l'attente ou l'événement imprévu, en faisant peser le coût du chômage prolongé du navire sur l'un ou l'autre des cocontractants.

(109) C'est le cas d'un affréteur devenant transporteur vis-à-vis d'une société destinataire pour laquelle il se charge de transporter des tourteaux de manioc de Thaïlande à Lorient, Cass. com., 21 juill. 1987, navire *Masovia*, *Bull. civ.* 1987 IV, n° 212, p. 156, *DMF* 1988.455.

(110) CONGENBILL est le connaissement-type correspondant à la charte-partie GENCON.

(111) Article 5 alinéa 2 de la convention de 1924 : « *si des connaissements sont émis dans le cas d'un navire sous l'empire d'une charte-partie, ils sont soumis aux termes de la présente convention* » ; article 17 de la loi de 1966 : « *les dispositions du présent titre s'appliquent : [...] 2° dans les rapports du transporteur et des tiers porteurs, aux connaissements émis en exécution d'une charte-partie* ».

La rentabilité limitée

L'activité maritime se réalise au moyen du navire, un outil onéreux. Sa construction ou son acquisition, son exploitation et sa maintenance, supposent l'investissement d'importants capitaux, auxquels répond une prévision de rendement exigeante. Le navire doit donc être actif pour produire des ressources économiques escomptées (112).

Dans ces conditions, toute immobilisation injustifiée est susceptible de « léser plus ou moins gravement les intérêts de l'armateur (dont les frais courent sans arrêt) » (113) ; l'attente subie « pourra coûter très cher à l'armateur ; le ruiner même peut-être » (114).

C'est donc en raison de ses intérêts financiers que l'armateur ne peut attendre indéfiniment l'issue de l'empêchement éprouvé ; s'il attendait, le retard occasionné serait de nature à affecter l'exploitation des navires et à rendre son investissement improductif.

La restitution du navire retardée

L'affrèteur se procure un navire pour un voyage déterminé. Au terme de la traversée, il devra restituer le navire au fréteur.

L'empêchement subi par le transporteur, parce qu'il lui fait perdre du temps, risque de le retarder dans l'accomplissement de ses opérations, mais aussi de l'inquiéter pour la restitution du navire au fréteur s'il n'est pas en mesure de le présenter en temps voulu, ce qui lui occasionnerait des pénalités (115).

La circonstance de fait est à l'origine du désagrément causé au transporteur. Elle est la condition matérielle du déclenchement de l'interruption du voyage, alors que la décision du transporteur en est sa réalisation formelle.



(112) « *Un navire, il faut le faire naviguer* », entretien du 3 avril 2009.

(113) Léon LAVERGNE, *op. cit.*, n° 92.

(114) René RODIÈRE, *op. cit.*, n° 543.

(115) Pour des exemples de surestaries versées en matière de transport maritime de pétrole : « en 2005, lors du dernier conflit qui avait duré 14 jours, la facture s'était élevée à 25 millions d'euros. L'Union française des industries pétrolières chiffre à 500 000 dollars par jour les pénalités versées pour l'immobilisation des navires en rade de Marseille », in « Blocus sur les terminaux pétroliers », *JMM*, n° 4554, 30 mars 2007.

B – La décision du transporteur

En raison d'un empêchement, le transporteur n'est pas en mesure d'acheminer la marchandise au port de destination mentionné sur le connaissement ; il décide de terminer son voyage dans un autre port. L'élément décisionnel est fondamental dans le déclenchement de l'interruption de voyage. La notion sous-entend en effet le protagonisme du transporteur, débiteur de l'obligation ; le transport est interrompu par celui précisément qui était censé l'accomplir.

La décision du transporteur s'analyse selon la manière dont le transporteur la prend (1) et selon sa conformité au droit applicable (2).

1) La prise de décision

Puisqu'il est le débiteur de la prestation de transport, seul le transporteur est susceptible de décider de cesser l'exécution du voyage. La décision relève de son appréciation propre ; il s'agit de présenter ses motivations (a), mais également les modalités de la décision (b).

a) Les fondements de la décision

Lors de la réalisation du voyage maritime, le transporteur est confronté à une difficulté susceptible d'affecter négativement son activité commerciale. S'il reste inactif, le transporteur risque de compromettre la poursuite du voyage et la rentabilité de son entreprise (116). Il doit alors concevoir une réaction adaptée à l'événement rencontré : s'informer sur l'ampleur de l'empêchement et confronter ces informations à son activité, afin de prendre sa décision.

La recherche d'informations

Le transporteur identifie précisément la situation. Pour ce faire, il s'enquiert d'informations variées quant à la nature de l'empêchement et ses éventuelles issues. En effet, la réaction du transporteur dépendra fortement de la durée de l'empêchement ; son attitude étant plus ou moins radicale selon que le blocage est de courte durée ou évalué à plusieurs semaines.

(116) V. *supra* A 2.

Le transporteur doit aussi apprécier la fiabilité des prévisions du retour à la normale, notamment par les enseignements tirés d'événements antérieurs ou des traditions sociales dans certains ports (117).

L'analyse de la situation

Lorsqu'il a déterminé l'ampleur de l'empêchement, le transporteur envisage les implications sur son activité de transport ; ainsi, une avarie technique immobilise son navire, la mise hors-service des outillages portuaires rend impossible le déchargement des marchandises, etc. Selon le degré d'empêchement, la décision apparaîtra plus ou moins évidente.

L'analyse de la situation consiste en l'anticipation des risques encourus s'il continuait le voyage ; ce pourra être la perte de temps préjudiciable à son activité de transport, le retard éventuel subi par les autres marchandises, les pertes financières dues au chômage du navire ou encore le bouleversement de la suite du voyage (118). Le transporteur confronte la durée estimée de l'empêchement avec son activité de ligne et le coût d'exploitation du navire (119). Il peut éventuellement envisager de rattraper le retard, s'il n'est pas trop important.

En synthétisant ces divers éléments, le transporteur décide d'attendre ou très probablement d'interrompre le voyage.

La décision du transporteur s'appuie donc sur des éléments concrets, directement liés à l'activité de transport. Pour ne pas susciter davantage de complications, les modalités de la décision s'envisagent avec une certaine souplesse.



(117) Lors du blocage du port de Dégrad-des-Cannes, le transporteur indique « *[attendre] de voir les évolutions des négociations avant de décider de décharger les conteneurs dans un autre port* », in « Guyane : le port bloqué depuis le 19 janvier », *JMM*, n° 4599, 1^{er} fév. 2008.

(118) La décision du transporteur est conditionnée par la poursuite du voyage quand, retardé dans le déchargement du navire en raison des mouvements sociaux, il est impératif qu'il quitte le port à une date précise pour ne pas perdre dix jours dans l'escale suivante, Aix-en-Provence, 2^e ch., 28 nov. 1985, navire *Douce-France-III*, *DMF* 1987.298, note M. GUERIN et P. RIOTTE.

(119) Selon les coûts relatifs à l'immobilisation du navire et les dépenses de soutes supplémentaires, l'armateur attend généralement jusqu'à 24 heures, entretien du 23 mars 2009.

b) Les modalités de la décision

Pour décrire complètement la manière dont le transporteur réagit face à l'empêchement, il faut décrire le moment et la forme de la décision d'interruption du voyage.

Le moment de la décision

Le moment où le transporteur prend sa décision est a priori indifférent ; à tout moment, il peut interrompre le voyage. La *liberty clause* intègre en effet une mention assez libérale selon laquelle le stade du transport importe peu (120).

La décision peut donc avoir lieu avant ou après l'appareillage au port de chargement, en mer, avant (121) ou après l'arrivée au port, voire même après le commencement des opérations de déchargement (122).

Le transporteur reste libre de l'instant où il prendra sa décision, et il n'est pas exigible de lui qu'il patiente un temps minimum avant de prendre sa décision (123).

Il peut toutefois décider, malgré un mouvement social dans le port, de persister et de commencer le déchargement des marchandises ; si ses prévisions s'avéraient erronées, c'est-à-dire que les opérations s'éternisent au-delà de la durée prévue de l'escale, il pourra encore décider de se rendre dans un autre port et y décharger la marchandise en interrompant son voyage. Le juge estime à juste titre que reprocher au transporteur d'être parti, alors que la grève s'achevait, reviendrait « *en somme à lui reprocher de ne pas avoir fait appareiller plus tôt le*

(120) « *Le transporteur peut (que le transport soit commencé ou non)* », Connaissance MARFRET, article 23 « Liberty clause ».

(121) Hypothèse d'une grève annoncée avec un préavis de 24 heures, « *cela a laissé le temps aux armements de prendre leurs dispositions pour dérouter éventuellement quelques navires vers d'autres ports* », in « Grèves des remorqueurs à Rotterdam », *JMM*, n° 4551, 9 mars 2007.

(122) Aix-en-Provence, 2^e ch., 28 nov. 1985, navire *Douce-France-III*, *DMF* 1987.298, note M. GUERIN et P. RIOTTE ; égal. la décision du transporteur de changer d'escale avant la fin des opérations de débarquement alors que le mouvement social avait surgi en cours de déchargement, Rouen, 2^e ch., 24 nov. 2005, navire *Blackfiar-Bridge*, *BTL* 2006.283, *DMF* 2006.506, obs. C. HUMANN.

(123) Concernant un navire dérouteré en raison de problèmes dans l'alimentation électrique des grues de quai du port destinataire convenu : « *on ne peut reprocher [au transporteur] d'avoir pris cette décision de façon précipitée, au motif que le fonctionnement des grues a repris plus tôt que prévu et qu'il aurait dû attendre* », Aix-en-Provence, 2^e ch., 23 nov. 1984, navire *Hermann-Vesch*, *DMF* 1986.668 ; la décision exigeant du transporteur qu'il ne prenne sa décision que lorsqu'il « *se présente devant le port de destination* » se comprend difficilement, Trib. com. Marseille, 26 mai 1995, *BTL* 1995.568, *DMF* 1995.251, obs. P. BONASSIES.

navire comme il en avait contractuellement le droit » ; car le fait que la décision du transporteur soit postérieure à la grève ne fait pas disparaître le fait que l'interruption du transport en a été la conséquence directe (124).

La forme de la décision

Le transporteur ne s'oblige à aucune communication préalable à l'attention de l'ayant-droit à la marchandise (125). Toutefois, il est fortement souhaitable qu'il l'en informe ; certains transporteurs s'obligent eux-mêmes à cette information (126).

L'interruption du voyage est une situation anormale dans la réalisation du voyage ; il est donc logique que le transporteur rende compte à l'ayant-droit à la marchandise de la progression géographique du transport, et du fait que sa marchandise a été déchargée dans un port intermédiaire. L'information donnée par le transporteur s'insère dans l'échange entre les parties, au titre de la relation contractuelle qu'elles entretiennent.

Le juge fait du moment de l'information un critère ; ainsi il examine le délai dans lequel le transporteur a informé l'ayant-droit à la marchandise, et l'apprécie négativement si sa notification est tardive (127).

En ce qui concerne le moyen utilisé par le transporteur maritime pour informer l'ayant-droit à la marchandise, la forme écrite est de mise. Pendant longtemps, le télex a été le moyen traditionnel ; ainsi de nombreuses espèces contentieuses révèlent, dans la présentation des faits, l'envoi d'un télex en guise d'information du cocontractant (128). Cette pratique est d'ailleurs consacrée comme

(124) Trib. com. du Havre, 13 oct. 1981, inédit, cité dans les commentaires sous Aix-en-Provence, 2^e ch., 28 nov. 1985, navire *Douce-France-III*, DMF 1987.298, note M. GUERIN et P. RIOTTE.

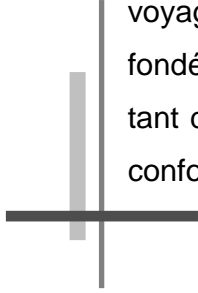
(125) Le transporteur pourra « *sans préavis au marchand et à son gré* », Connaissance CMA CGM, clause 10 « Événements affectant le transport ».

(126) « *Le transporteur avisera le marchand* », Connaissance MARFRET, article 23 « Liberty clause ».

(127) Le juge souligne la tardiveté de la notification quand le transporteur n'informe l'ayant-droit à la marchandise que trois jours après le débarquement de la marchandise dans le port intermédiaire, Paris, 5^e ch., 6 nov. 1980, *Sté Marseille-Fret c. Sté Rousselot*, DMF 1981.338, note R. ACHARD.

(128) Exemple d'un télex envoyé : « *Conteneurs d'avocats. Du fait de la situation de grève à Fos et dans la nature fortement périssable de votre marchandise, nous vous signalons le débarquement des [conteneurs] à Livourne le 18 juillet et vous proposons l'alternative suivante : 1) soit prendre livraison à Livourne, 2) soit faire délivrer la marchandise pour destina-*

"écrit" par certains textes internationaux (129) ; le message électronique est désormais couramment utilisé pour assurer l'échange d'informations (130).



Le transporteur prend unilatéralement la décision d'interrompre le voyage (131) ; celle-ci ne doit pas pour autant être arbitraire. Le bien-fondé de la décision peut être contesté devant le juge par le cocontractant du transporteur ; la question sera donc de savoir si la décision est conforme au droit applicable.

2) La conformité de la décision

L'interruption du voyage modifie unilatéralement un élément déterminé par le contrat, à savoir le port de déchargement de la marchandise ; cela étant juridiquement sensible, la décision du transporteur n'est admise que si elle est justifiée et proportionnée. À défaut, le transporteur serait fautif et condamné à prendre en charge les dépenses supplémentaires causées par le réacheminement de la marchandise jusqu'à destination (132).

Dans ce cadre précis, il convient d'extraire les critères de l'appréciation judiciaire relativement à la conformité de la décision du transporteur ; d'une manière générale, l'interruption du voyage et les actions consécutives sur la marchandise sont directement liées aux circonstances de fait qui les entourent (133). Le juge apprécie le caractère proportionné de la décision, selon les faits de l'espèce ; ce faisant, il cherche à déterminer si le transporteur a correctement fait usage des libertés contractuellement accordées, ou en d'autres termes, à savoir si le transporteur n'a pas abusé de la faculté d'interrompre le voyage.

*tion de votre choix à la charge de la marchandise – une prompte réponse nous obligerait », Trib. com. Nanterre, 3^e ch., 13 janv. 1984, navire *Europa*, DMF 1984.478.*

(129) Article 1^{er} § 8 des Règles de Hambourg : « l'expression "par écrit" doit s'entendre également des communications par télégramme ou par télex notamment ».

(130) Entretien du 18 mars 2009.

(131) Et ce caractère unilatéral est un critère de l'interruption du voyage ; dès lors que la décision de décharger la marchandise avant l'arrivée au port prévu, paralysé par une grève, est prise avec l'accord de l'autre partie, il s'agit d'une modification contractuelle du connaissement, Rouen, 10 sept. 1987, Cat et Sonacome c. Sté Marseille Fret, DMF 1989.537.

(132) V. *infra* II B 1 a.

(133) L'appréciation souveraine des faits par le juge est, en la matière, fondamentale ; c'est la raison pour laquelle la majorité des décisions évoquées a été rendue par les juges du fond, principalement les tribunaux de commerce et les cours d'appel.

Concrètement, l'appréciation judiciaire se concentre sur la légitimité de la décision (a) et le choix du port de substitution (b).

a) La légitimité de la décision

Le transporteur ne peut valablement interrompre le voyage que si les circonstances d'empêchement correspondent aux hypothèses visées dans la *liberty clause* (134) ; le juge se prête donc à la comparaison (135).

L'événement doit être imprévisible (136), mais il n'a pas à rassembler les caractères de la force majeure ; c'est d'ailleurs la raison d'être de la *liberty clause*, car précisément, elle ajoute « *quelque chose au droit commun de la force majeure* » (137). L'enjeu de la discussion contentieuse réside donc dans l'existence d'un empêchement réel et imprévisible.

Le caractère réel

Le juge évalue si l'empêchement existe réellement et si son ampleur l'a rendu inévitable pour le transporteur (138) ; la charge de la preuve de l'empêchement incombant au transporteur.

Ainsi, le blocage des opérations portuaires fonde un empêchement réel pour le transporteur quand il s'agit des conséquences d'une grève (139) ou d'un

(134) La clause s'applique en s'assurant « *que l'on est bien en présence d'un des événements qui y sont énumérés* », in René RODIÈRE, *op. cit.*, n° 544 ; il s'ensuit qu'une rédaction générale de la *liberty clause* sera donc plus favorable au transporteur qu'une rédaction détaillée, v. *supra* Propos préliminaire.

(135) Par exemple il se réfère à la clause du connaissance qui vise le défaut de fonctionnement des engins portuaires entravant les conditions usuelles du débarquement des marchandises, Aix-en-Provence, 2^e ch., 23 nov. 1984, navire *Hermann-Vesch*, DMF 1986.668, DMF 1987.131, n° 44, obs. P. BONASSIES ; égal. une appréciation *a contrario* : « *il n'est pas porté à la connaissance de la Cour quelle est la cause des délais d'attente qui étaient imposés au port de Skikda pour le débarquement des marchandises ; il n'est donc pas démontré que le transporteur se soit heurté à l'un des événements inopinés qui sont énoncés dans l'énumération limitative [de la liberty clause]* », Paris, 6 nov. 1980, Marseille Fret c/ Rousselot, DMF 1981.338.

(136) René RODIÈRE, *op. cit.*, n° 544.

(137) René RODIÈRE, *op. cit.*, n° 208.

(138) Cass. com., 13 nov. 2001, DMF 2002.242, obs. R. ACHARD, *Revue Lamy Droit des affaires*, janv. 2002, n° 45.

(139) Il ne peut être reproché au transporteur maritime d'avoir déchargé dans un port autre que celui prévu car il était impossible de décharger par suite d'une grève des dockers, Aix-en-Provence, 2^e ch., 25 mai 1971, navire *Marian-Maria*, DMF 1971.605.

dysfonctionnement des grues du quai ne pouvant être résolu avant trois jours (140).

A contrario, le transporteur n'est pas fondé à interrompre le voyage en l'absence d'un obstacle réel ; c'est le cas lorsque le déroutement du navire et la livraison dans un autre port ont été « effectués pour convenance personnelle et non en raison d'éléments extérieurs » (141) ou en raison du « manque de rentabilité de l'escale » (142) ; dans un tel cas, le transporteur n'est d'ailleurs pas en mesure de prouver l'existence d'une quelconque difficulté (143).

L'appréciation judiciaire envisage la diversité des situations. S'interrogeant sur la durée d'attente, le juge cherchera à savoir si elle était normale ou excessive. Une attente jugée normale (en raison notamment des contraintes techniques et des circonstances locales) ne saurait constituer un empêchement dont le transporteur pourrait valablement se prévaloir pour interrompre le voyage. En revanche, une durée d'attente excessive équivaut à un empêchement pour le transporteur (144).

Le caractère imprévisible

L'interruption du voyage, par la mise en œuvre de la *liberty clause*, est un mécanisme protecteur pour le transporteur, lui permettant d'assouplir l'exécution du contrat de transport lors d'un empêchement imprévisible. *A contrario*, la connaissance de l'empêchement par le transporteur ou sa prévisibilité s'oppose à l'application de la clause (145). La décision du transporteur d'interrompre le

(140) Aix-en-Provence, 2^e ch., 23 nov. 1984, navire *Hermann-Vesch*, DMF 1986.668, DMF 1987.131, n° 44, obs. P. BONASSIES.

(141) Aix-en-Provence, 2^e ch., 21 oct. 1988, navire *Sylvo*, DMF 1991.169.

(142) Rouen, 2^e ch., 4 juin 1981, navire *Saumaty*, DMF 1982.172.

(143) « Aucune journée de grève [...] n'a été enregistrée à Sète et aucune prévision ni crainte de grève locale ne pouvait être envisagée », Aix-en-Provence, 2^e ch., 21 oct. 1988, navire *Sylvo*, DMF 1991.169.

(144) Par exemple l'empêchement existe « lorsqu'un délai d'attente de quinze jours est imposé aux navires dans un port », Paris, 5^e ch., 6 nov. 1980, Sté Marseille-Fret c. Sté Roussetot, DMF 1981.338, note R. ACHARD ; égal. Rouen, 2^e ch., 27 juin 1985, navire *Toro*, DMF 1987.41, note R. ACHARD.

(145) Par contre, la connaissance de l'empêchement par le chargeur est indifférente ; les juges soutiennent qu'à défaut d'une parfaite information du mouvement social et de ses conséquences, il n'est pas démontré que le chargeur en avait accepté les risques, Cass. com., 15 nov. 2005, n° 04-16.094, navire *Fort-Royal*, RTD com. 2006, p. 250, obs. PH. DELEBECQUE, DMF 2006.146, obs. Y. TASSEL, BTL 2005.756 ; cette solution affirme un devoir d'information à la charge du transporteur et ce, pour permettre à l'ayant-droit à la marchandise de contracter le transport en pleine conscience ou éventuellement de se raviser, v. ainsi le stockage des marchandises au départ : « les conteneurs s'entassent dans les terminaux

voyage n'est pas acceptable quand celui-ci connaissait l'empêchement à la prise en charge de la marchandise. La jurisprudence y a même vu un comportement fautif du transporteur, emportant inexécution de son obligation contractuelle ; le transporteur ne sera alors pas admis à alléger son obligation (146), ni à invoquer les avantages du régime juridique de l'interruption du voyage (147).

L'importance du critère d'imprévisibilité de l'empêchement formalise l'exigence faite au transporteur de ne pas abuser des libertés accordées par la *liberty clause*. L'appréciation judiciaire en la matière révélera, dans le même temps, la moralité du transporteur et surtout le respect de son obligation de bonne foi (148).

Une jurisprudence abondante s'est développée sur le caractère prévisible de l'empêchement ; le juge s'appuie sur les circonstances de l'espèce, en centrant son attention sur certains aspects en particulier. Ainsi, la survenance soudaine de l'événement ou sa maturation incertaine fonde le caractère imprévisible de l'événement (149).

À l'inverse, le caractère récurrent, de grande ampleur, durable et médiatisé sont autant d'indices dénigrant à l'événement son caractère imprévisible. Il peut s'agir d'un empêchement habituel, comme l'encombrement portuaire constaté épisodiquement dans certains ports (150) ; il peut s'agir aussi d'un empêchement

métropolitains. Les chargeurs [...] refusent qu'ils soient embarqués car leur livraison demeure incertaine », in « Antilles : rien à signaler ou presque », JMM, n° 4958, 6 mars 2009.

(146) « *Il appartenait [au transporteur], en connaissance de cette situation, de prendre les mesures appropriées pour acheminer la marchandise conformément à son engagement ou de décider de ne pas les acheminer* », Versailles, 8 avr. 2004, BTL 2004.315, DMF 2005 Hors-série n° 9, n^{os} 97 et 106, obs. PH. DELEBECQUE ; égal. Versailles, 29 avr. 2004 BTL 2004.357.

(147) Le transporteur assume les conséquences financières de sa décision d'interrompre le voyage, en gardant à sa charge les frais de réacheminement ; v. *infra* II B 1 a.

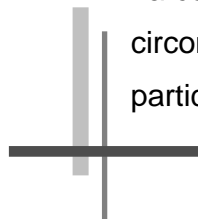
(148) Sur l'omniprésence de la bonne foi en matière contractuelle : « *les clauses contractuelles sont valables, mais ne sont pas systématiquement efficaces : la bonne foi, la loyauté, la cohérence peuvent en tempérer les effets* », commentaires sous Cass. com., 22 mai 2007, navire *Fort-Fleur-d'Épée*, DMF 2007.811, obs. PH. DELEBECQUE.

(149) Bien que le Liberia connaissait des difficultés politico-militaires au moment où le transporteur a accepté le transport, « *il n'est pas établi pour autant qu'une aggravation aussi soudaine et intense ait été prévisible* », Paris, 5^e ch., 29 sept. 1995, navires *Anyna* et *Balkan*, DMF 1996.905, obs. Y. TASSEL ; dans le même sens : le fait que des négociations aient été en cours depuis plusieurs semaines entre les entreprises de manutention du port et le syndicat des dockers n'impliquait pas nécessairement un mouvement de grève ; le juge précise en effet que « *l'éventualité de conflits ne les rend pas pour autant prévisibles* », Rouen, 2^e ch., 24 nov. 2005, navire *Blackfiar-Bridge*, BTL 2006.283, DMF 2006.506, obs. C. HUMANN.

(150) Une multitude de décisions refuse au transporteur le droit de se prévaloir d'une exception légale ou contractuelle lorsqu'il n'a pas agi raisonnablement et que, notamment, la situation qu'il invoque comme excuse était clairement prévisible : à l'arrivée du navire au port, « *l'attente n'excédait que légèrement les délais les plus longs observés au cours [d'une pé-*

de grande ampleur et durable, tels des mouvements sociaux agitant un port pendant plusieurs semaines. Le transporteur qui, bien qu'informé de la fermeture du port continue de prendre en charge des marchandises vers cette destination, n'est certainement pas fondé à invoquer cet empêchement à l'arrivée (151).

Dans le cadre d'un événement ainsi durable, c'est avec pertinence que la jurisprudence module son appréciation selon que le connaissance a été émis en début de conflit, quand le transporteur ignorait encore le risque de blocage, ou en plein cœur de la crise, quand le transporteur ne pouvait ignorer qu'il serait hors d'état de débarquer les marchandises et qu'il a, malgré cela, accepté sans réserve de les acheminer (152).



La conformité de la décision implique qu'elle soit légitime, en raison des circonstances d'empêchement ; mais le choix du port de substitution y participe également.

b) Le choix du port de substitution

Confronté à un empêchement, le transporteur peut décider de s'orienter vers un autre port, dans lequel il décharge la marchandise et interrompt le voyage. En ce qui concerne le choix de ce port, dit de substitution, le transporteur n'est évidemment pas fondé à suivre ses seuls intérêts ; la clause « *n'autorise pas les fantaisies du capitaine. Il doit décharger "au port le plus voisin"* » (153).

Le plus souvent, la *liberty clause* évoque un port « *convenable* » (154) ; cette qualification restant vague et abstraite, elle fait l'objet d'une interprétation qui permet une certaine souplesse dans son application.

riode récente] », Cass. com., 21 juill. 1987, navire *Masovia*, *Bull. civ.* 1987 IV, n° 212, p. 156, *DMF* 1988.455 ; égal. sur le caractère prévisible des délais d'attente devant le port de Skikda régulièrement congestionné, Paris, 5^e ch., 27 fév. 1981, navire *Le-Rove*, *DMF* 1981.719.

(151) Versailles, 12^e ch., 8 avr. 2004, navire *Fort-Royal*, *BTL* 2004.315 ; égal. « *le transporteur, professionnel et parfaitement informé des mouvements sociaux qui paralysaient pour une durée indéterminée le port de Fort-de-France, a commis une faute en prenant tout de même en charge la marchandise* », Cass. com., 25 fév. 2004, navires *Burgas* et *Renée-Delmas*, *Bull. civ.* 2004 IV, n° 41, p. 39, *DMF* 2004.735, obs. PH. DELEBECQUE, *BTL* 2004.191.

(152) Paris, 5^e ch., 18 sept. 2008, navires *Fort-Desaix*, *Douce-France*, *Lily-Rickmers* et *Fort-Fleur-d'Épée*, *BTL* 2008.683.

(153) René RODIÈRE, *op. cit.*, n° 544.

(154) Le capitaine « *aura la faculté de débarquer les marchandises à toute autre place ou port qui lui paraîtra convenable* », Titre de transport CMN, article 5.

Le port intermédiaire doit répondre à différents critères ; l'étude sur la conformité contractuelle d'un tel port renseigne directement sur la conformité contractuelle du comportement du transporteur. En effet, le choix du port de substitution est un indicateur de la bonne foi et de la diligence du transporteur dans cette circonstance imprévue.

Le port convenable

La question est de savoir si le choix du port de substitution par le transporteur s'avère contractuellement pertinent. À cette fin, différents critères sont envisagés par la jurisprudence.

Le premier d'entre eux est naturellement le critère de proximité. Le transporteur doit choisir un port de la même zone géographique que le port de destination prévu (155). Le port doit être « voisin », peu important qu'il s'agisse d'un port étranger (156). L'élection d'un port proche présente un intérêt certain pour l'ayant-droit à la marchandise ; la proximité limite la distance de réacheminement, et donc vraisemblablement son coût (157). Pour le transporteur également, un prompt déchargement de la marchandise est souhaitable ; d'une part pour qu'elle n'occupe pas inutilement de l'espace à bord, et d'autre part en vue de son réacheminement dont la charge physique lui incombe (158).

(155) Ainsi, en cas d'empêchement sur le port de destination, les ports sollicités pour le déchargement de la marchandise sont généralement localisés dans un périmètre proche : « *La conférence France-Antilles faisait état de 3500 conteneurs disséminés dans les ports des environs* », in « Desserte de Pointe-à-Pitre : La grève des dockers va coûter cher ! », *BTL* 1998.659 ; lors du blocage du port de Dégrad-des-Cannes, en Guyane française, « *le Marfret-Guyane n'a pu décharger ses conteneurs. Quelques 300 boîtes ont été entreposées à Port-of-Spain* », in « Guyane : le port bloqué depuis le 19 janvier », *JMM*, n° 4599, 1^{er} fév. 2008 ; les activités portuaires ayant été suspendues pendant plusieurs semaines, les navires ont été déviés vers des ports avoisinants : Paranaguá, Santos, São Francisco, in « Brésil : Les ports d'Itajaí et Navegantes paralysés », *JMM*, n° 4951, 16 janv. 2009.

(156) Certains connaissements anticipent cette éventualité : « *[en cas d'empêchement], le capitaine pourra décharger la cargaison au port de chargement ou dans tout autre port convenable, de son choix, même étranger* », Connaissement de la Ligne scandinave de l'Afrique orientale, article 15, « Instructions gouvernementales, guerres, épidémies glaces, grèves, etc. » ; cette liberté n'est pas remise en cause par la jurisprudence : en raison du conflit national des marins-pêcheurs, le transporteur ne pouvait décharger à Sète, port de destination de la marchandise, et décide alors de dérouter son navire sur le port de Barcelone dans lequel il décharge la marchandise, Montpellier, 2^e ch., 4 déc. 1986, navire *Zambezi*, *DMF* 1988.376 ; *DMF* 1989.148, n^{os} 58 et 61, obs. P. BONASSIES.

(157) C'est généralement l'ayant-droit à la marchandise qui a la charge financière du réacheminement : v. *infra* II B 1 a.

(158) V. *infra* II A.

Si le transporteur se rend dans un port plus éloigné, ce choix doit être justifié, par exemple par des considérations techniques (159) ou sociales (160).

Le deuxième critère considéré dans le choix du port est celui des possibilités de réexpédition. Par hypothèse, le réacheminement par voie maritime sera toujours possible, puisque le navire y débarque la marchandise, encore faudra-t-il qu'un navire vienne rechercher la marchandise débarquée. Le transporteur peut toujours recourir à d'autres modes de transport (161).

Cet aspect est primordial pour le transporteur, qui ne doit pas manquer d'évaluer sa capacité à acheminer la marchandise jusqu'au port de destination, par anticipation sur son obligation consécutive à l'interruption du voyage (162).

En réalité, dans le cadre de la ligne régulière, le transporteur débarque la marchandise presque systématiquement au port « suivant » sur la liste des escales préalablement prévues ; ce choix est généralement approuvé (163). Il est clair que le port suivant a de fortes chances d'être proche et de permettre le réacheminement, puisqu'il a été choisi comme tel pour figurer dans la rotation du transporteur ; dans l'hypothèse où l'escale « suivante » ne remplirait pas les critères, elle ne sera pas automatiquement jugée convenable pour substituer le port de destination contractuel.

(159) Ainsi le transporteur qui ne choisit pas le port de Tobago, situé à proximité immédiate du port de destination contractuel parce qu'il n'est pas techniquement acceptable ; dès lors, le port de Dégrad-des-Cannes, pourtant à 56 heures de mer du port de destination et dans une partie du continent particulièrement pauvre en ressources portuaires, apparaît comme un port « convenable » au sens de la *liberty clause*, Aix-en-Provence, 2^e ch., 28 nov. 1985, navire *Douce-France-III*, DMF 1987.298, note M. GUERIN et P. RIOTTE.

(160) « *La décision du transporteur de dérouter le navire vers un autre port, fut-il plus étranger et plus éloigné que d'autres ports méditerranéens, est justifiée* », en raison de la généralisation des conflits sociaux dans les ports français, Montpellier, 2^e ch., 4 déc. 1986, navire *Zambezi*, DMF 1988.376 ; DMF 1989.148, n^{os} 58 et 61, obs. P. BONASSIES.

(161) Le port choisi par le transporteur pour interrompre le voyage était convenable « *car il existait des possibilités d'assurer le réacheminement des marchandises par route ou par fer comme par mer [vers la destination prévue au connaissance]* », Paris, 5^e ch., 6 nov. 1980, Sté Marseille-Fret c. Sté Rousselot, DMF 1981.338, note R. ACHARD.

(162) V. *infra* II A.

(163) Le mouvement de grève se poursuivant, le navire a quitté le port de Fort-de-France pour se rendre à Carthagène, escale suivante sur sa rotation, où le conteneur litigieux a été déchargé pour être ensuite rapatrié. Le juge approuve ce choix : « *le transporteur n'avait commis de faute en allant à Carthagène au lieu de revenir à Pointe-à-Pitre qui était sa précédente escale : on ne bouscule pas un planning de rotation et les intérêts des autres chargeurs au profit des seuls destinataires guadeloupéens* », Rouen, 2^e ch., 24 nov. 2005, navire *Blackfiar-Bridge*, BTL 2006.283, DMF 2006.506, obs. C. HUMANN.

Enfin, d'une manière générale, le port choisi doit être adapté : il doit être sûr et techniquement satisfaisant. Le port doit être préservé des événements environnants, précisément ceux qui ont empêché le transporteur au port de destination initialement prévu, ainsi la grève ou la guerre (164). Le port sera le plus convenable dès lors qu'il s'agit d'un « *port proche, où la grève ne sévissait pas* » (165) ; le transporteur est requis d'écarter un port moins bien équipé (166).

Le port comme indicateur de la bonne foi du transporteur

Le choix du port par le transporteur est finalement un indicateur de sa bonne foi. Déjà la doctrine, sur la notion de « port convenable », jugeait la formule « *assez vague pour qu'on l'interprète suivant les circonstances et qu'elle autorise une appréciation de l'attitude du capitaine* » (167).

La jurisprudence a aussi recouru à cette méthode, tel un élément du faisceau d'indices visant à évaluer la bonne foi. Le bon choix du port apparaît comme un gage de l'honnêteté du transporteur, ainsi celui qui a « *fait toutes diligences pour débarquer, dans un port de substitution aussi proche et commode que possible [...], a agi de bonne foi pour éviter un retard particulièrement important et coûteux. Il est donc fondé à invoquer la [liberty clause]* » (168).

(164) Les connaissements anglais ajoutent le critère de la sécurité pour la détermination du port de substitution ; « *the master may discharge the cargo at the port of loading or any other safe and convenient port* », CONLINEBILL, clause 14 « Government directions, war, epidemics, ice, strikes, etc. ».

(165) En effet, étant donné le blocage au port de Marseille, Port-Vendres a été considéré comme correspondant à la définition contractuelle de port convenable puisqu'il était relativement proche, mais surtout qu'il avait été rapidement libéré du mouvement de grève national, Aix-en-Provence, 2^e ch., 25 mai 1971, navire *Marian-Maria*, DMF 1971.605.

(166) Aix-en-Provence, 2^e ch., 28 nov. 1985, navire *Douce-France-III*, DMF 1987.298, note M. GUERIN et P. RIOTTE ; il ne pourra d'ailleurs pas invoquer utilement la faute du destinataire lorsque, suite à la grève au port de destination, il dérouta le navire vers un port qui s'avère moins bien équipé, et que le destinataire alerté sur les problèmes qu'allait rencontrer le transporteur n'avait pas réagi, Cass. com., 15 nov. 2005, *BTL* 2005.789 ; v. égal. Pierre BONASIES et Christian SCAPEL, *op. cit.*, n° 1083.

(167) René RODIÈRE, *op. cit.*, n° 544.

(168) Aix-en-Provence, 2^e ch., 28 nov. 1985, navire *Douce-France-III*, DMF 1987.298, note M. GUERIN et P. RIOTTE.

Le transport par mer étant tributaire de contraintes diverses, les circonstances d'empêchement prennent parfois une telle ampleur que le transporteur décide l'interruption du voyage.

Dans le même temps, il recourt à une mention supplémentaire, contenue dans la *liberty clause* et lui permettant de terminer le voyage au port intermédiaire, sans autre devoir vis-à-vis de la marchandise (169).

Décharger la marchandise dans un port différent que le port contractuel en vue d'une réexpédition et y terminer le voyage sont deux actions distinctes. C'est la raison pour laquelle les aménagements contractuels qui mentionnent l'une et l'autre de ces actions ne peuvent être pareillement considérés : la première est couramment admise ; la seconde est prohibée en droit français.

En effet, les clauses affirmant le voyage « terminé » au port intermédiaire sont nulles au regard de la loi française. Même s'il décide une interruption de voyage, et que cette décision est conforme (170), le transporteur ne pourra jamais se soustraire à l'obligation légale de réexpédition jusqu'au port de destination prévu.

L'étude sur le régime impératif de l'interruption du voyage permet de décrire la phase particulière qu'est le réacheminement de la marchandise ; ce qui conduit à s'interroger sur sa nature juridique afin de savoir s'il s'agit d'une continuation du contrat initial ou d'une nouvelle prestation.

(169) C'est la version « lourde » de la *liberty clause* présentée *supra* dans le propos préliminaire.

(170) V. *supra* I B 2.

Partie II :

Le régime juridique de l'interruption du voyage

Le transporteur décide d'interrompre le voyage et décharge la marchandise dans un port autre que la destination mentionnée au connaissement. Dès lors, la question se pose du devenir de la marchandise. La situation diffère selon le régime juridique considéré.

Les textes internationaux n'envisagent pas le sort de la marchandise postérieurement à son déchargement dans le port intermédiaire. L'abandon du voyage est donc juridiquement concevable, et les transporteurs ne manquent pas de l'autoriser dans la *liberty clause* (171).

Le droit français, en revanche, commande l'application d'un régime particulier en cas d'interruption du voyage. À cette fin, les articles 40 et 47 du décret de 1966 encadrent les suites d'une telle interruption. Par l'existence de ce régime impératif, la clause permettant l'arrêt définitif du voyage dans un port différent de celui convenu, sans autre égard à la marchandise, ne trouvera pas d'efficacité. S'il a un droit à interrompre le voyage, le transporteur assume aussi les devoirs en résultant ; autrement dit, malgré une *liberty clause* l'autorisant à décharger la marchandise ailleurs qu'au le port contractuel, il ne faudra pas que le transporteur

(171) V. *supra* Propos préliminaire.

se désintéresse de la marchandise et devra faire en sorte qu'elle soit stockée dans des conditions convenables et réacheminée dans les meilleurs délais.

L'encadrement juridique en la matière induit une répartition précise des obligations entre les parties au contrat de transport. L'analyse des fondements de l'équilibre contractuel conduit à la détermination de la nature juridique de cette phase consécutive à l'interruption du voyage, innovante puisqu'aucun des textes antérieurs, nationaux ou internationaux n'avait auparavant mentionné cette éventualité.

Un balancement s'opère dans la répartition des obligations entre les parties : chacune d'elles se voyant attribuer une charge spécifique. Ainsi, le transporteur doit organiser le transbordement et le déplacement de la marchandise jusqu'au port de destination prévu **(A)** et l'ayant-droit à la marchandise doit, dans la majorité des cas, en assumer la charge financière **(B)**.

A – La charge physique du réacheminement

L'obligation naissante est clairement établie par l'article 40 du décret de 1966, selon lequel « *en cas d'interruption de voyage, le transporteur ou son représentant doit, à peine de dommages-intérêts, faire diligence pour assurer le transbordement de la marchandise et son déplacement jusqu'au port de destination prévu* » (172).

Cette disposition s'appliquera chaque fois qu'une interruption de voyage surviendra, c'est-à-dire chaque fois que la marchandise aura été déchargée dans un autre port que le port initialement prévu (173). À ce stade, il n'y a donc pas lieu de s'interroger sur le caractère justifié du défaut de livraison au port destinataire (174). En effet, l'article 40 du décret concerne l'interruption de voyage en

(172) L'obligation de transborder dans l'article 40 ne sera pas confondue avec la *liberty clause* dite « clause de transbordement » parce qu'elle donne la liberté au transporteur de transborder la marchandise, notamment dans le cadre du *feederling*.

(173) Un juge d'appel justifie l'application de l'article 40 du décret par le seul fait que le déchargement a eu lieu dans un port autre que celui de destination, Aix-en-Provence, 2^e ch., 25 mai 1971, navire *Marian-Maria*, DMF 1971.605.

(174) Le caractère justifié ou fautif de la décision d'interrompre le voyage importera, ensuite, à l'aune des dispositions de l'article 47 en matière de répartition des frais supplémentaires, v. *infra* B.

général : son alinéa premier établit le champ d'application « *en cas d'interruption de voyage [...]* », et l'alinéa second réitère la précision que l'obligation du transporteur vaut « *quelle que soit la cause de l'interruption* ».

Le réacheminement de la marchandise s'ajoute à la prestation de transport initiale du transporteur, par hypothèse inachevée. Dans ces conditions, l'imbrication de ces deux prestations suscite le questionnement ; il faudra à ce titre définir la nature propre de la phase de réacheminement. La démarche adoptée consiste en une appréciation concrète de l'obligation de réacheminement **(1)** pour en extraire une formulation juridique **(2)**.

1) L'appréciation concrète de l'obligation

L'article 40 du décret vise l'obligation de réacheminement jusqu'au port de destination, et plus particulièrement son initiative. Le législateur requiert du transporteur qu'il initie le transbordement et la réexpédition de la marchandise qu'il n'a pas été en mesure de conduire à destination. Ce qui est ici fondamental, c'est l'effort raisonnable et proportionné du transporteur dans la gestion de la difficulté.

Des développements spécifiques s'imposent pour concevoir l'obligation de réacheminement d'un point de vue concret, notamment en ce qui concerne son contenu propre **(a)** et sa réalisation dans le cadre de l'activité de transport **(b)**.

a) Le contenu de l'obligation

L'obligation du transporteur consécutive à l'interruption du voyage n'est pas une obligation de résultat, mais une obligation de faire diligence (175). Cet élément est essentiel dans la compréhension du contenu de l'obligation ; le comportement requis du transporteur n'est pas de réussir le déplacement de la marchandise jusqu'au port de destination prévu, mais de tout mettre en œuvre pour le rendre possible.

(175) René RODIÈRE, *op. cit.*, n° 530 ; égal. la jurisprudence constante sur cet aspect : « *l'obligation qui pèse sur le transporteur, au cas d'interruption du voyage, et quelle qu'en soit la cause, n'est pas une obligation de résultat mais de faire diligence, selon les propres termes de l'article 40 du décret* », Aix-en-Provence, 2^e ch., 25 mai 1971, navire *Marian-Maria*, DMF 1971.605 ; « *il lui appartenait tout au moins, selon l'article 40 du décret du 31 décembre 1966, de faire diligence pour assurer le déplacement des marchandises* », Paris, 5^e ch., 6 nov. 1980, Sté Marseille-Fret c. Sté Rousselot, DMF 1981.338, note R. ACHARD.

La diligence se définit comme le « *soin apporté, avec célérité et efficacité, à l'accomplissement d'une tâche* » (176). Elle est une de ces notions qui ne s'apprécient correctement qu'à l'épreuve des faits ; une référence minutieuse aux circonstances de l'espèce est requise en la matière (177). Les attributs du comportement du transporteur sont en effet étayés au fil des décisions judiciaires.

La réflexion sur le régime juridique de l'interruption du voyage consiste en l'inventaire des actions du transporteur propres à satisfaire l'obligation de diligence dans le réacheminement de la marchandise jusqu'au port de destination convenu. Ces démarches se distinguent selon qu'elles relèvent des aspects irréductibles de la diligence, ou qu'elles en constituent des aspects renouvelés.

Les aspects irréductibles de la diligence

L'article 40 du décret impose au transporteur une diligence pour le transbordement et le déplacement de la marchandise jusqu'au port de destination prévu. Le transporteur est ainsi enjoint à agir dès la fin de l'empêchement (178). Son comportement doit être diligent d'un point de vue matériel, géographique et temporel.

En premier lieu, du point de vue matériel, le transporteur doit être diligent dans l'accomplissement des actes permettant le réacheminement de la marchandise ; c'est-à-dire qu'il doit en être l'initiateur.

Le transporteur doit impérativement proposer une solution pour transporter la marchandise à la destination contractuelle. En raison de sa compétence, la solution prend prioritairement la forme d'un réacheminement par mer ; le législateur de 1966 évoque d'ailleurs le « transbordement » de la marchandise, ce qui détermine a priori l'obligation du transporteur comme étant une prestation de transport maritime. Cette solution est effectivement la plus couramment offerte par les transporteurs maritimes (179). Le réacheminement par un autre mode de trans-

(176) Gérard CORNU, Assoc. H. Capitant, *Vocabulaire juridique*, V° Diligence.

(177) Commentaires sous Cass. com., 3 fév. 1998, navires *Anyna* et *Balkan*, *BTL*, n° 2740, 16 fév. 1998, *DMF* 1998.594, obs. PH. DELEBECQUE.

(178) La situation est ainsi relayée par la presse spécialisée : « *Le conflit terminé, les armements doivent maintenant rapatrier les conteneurs vers le port [...] quelques 1000 boîtes sont actuellement en attente à Port-of-Spain* », in « La Guyane reprend, la Martinique s'arrête », *JMM*, n° 4602, 22 fév. 2008.

(179) Entretiens des 18 mars 2009 et 2 avril 2009.

port ne semble pas exigé par les dispositions légales, mais il pourrait se concevoir par voie terrestre, ferroviaire, aérienne ou fluviale (180).

Toujours est-il que le transporteur, pour satisfaire son obligation nouvelle, doit prendre toute une série de mesures concrètes : informer le réceptionnaire de la marchandise (181), contacter son agent au port intermédiaire, organiser le chargement de la marchandise sur un prochain navire ou peut-être dérouter un autre de ses navires à cette fin, s'engager éventuellement dans un nouveau contrat de transport en tant que commissionnaire de transport (182), etc.

En deuxième lieu, l'obligation s'appuie sur une exigence géographique : la diligence a vocation à se maintenir pendant toute la phase qui permet le déplacement de la marchandise « *jusqu'au port de destination prévu* » (183) ; sauf l'hypothèse où, pour des raisons pratiques, le transporteur offre la livraison de la marchandise dans un port du choix du destinataire (184). L'ayant-droit à la mar-

(180) René RODIÈRE, *op. cit.*, n° 434 ; les colis ont été débarqués « *non pas à Bordeaux, à cause de la grève du port, mais à Anvers et de là, par fer, [ont] été acheminés à Paris* », Paris, 5^e ch., 5 mars 1973, navire *La Guadeloupe*, D. 1973, p. 507, note R. RODIERE ; égal. Rouen, 2^e ch., 4 juin 1981, navire *Saumaty*, DMF 1982.172 ; égal. une marchandise déchargée au port de Barcelone, puis acheminée par chemin de fer jusqu'à Marseille, Montpellier, 2^e ch., 4 déc. 1986, navire *Zambezi*, DMF 1988.376 ; DMF 1989.148, n^{os} 58 et 61, obs. P. BONASSIES ; « *lorsqu'il y a eu des grèves au port de Fos, nous avons dû modifier les escales et envoyer les conteneurs vers l'Espagne ou au Havre. Pour cela, nous avons mis en place des moyens alternatifs de transport terrestre* », in « Le mode fluvial en crue », *L'officiel des transporteurs*, n° 2390, 2 fév. 2007 ; même si René RODIÈRE écrit plus loin que « *c'est encore une autre question que de savoir si la clause couvre les cas où le transbordement dans un port intermédiaire place la marchandise sur rail ou sur camion, afin d'achever par voie terrestre un déplacement qui se fait finalement à destination d'un port maritime* », in René RODIÈRE, *op. cit.*, n° 530.

(181) L'information du réceptionnaire de la marchandise révèle la réactivité du transporteur, dont le juge ne manque pas de tenir compte au titre de la diligence : un juge d'appel motive sa décision de ne pas condamner le transporteur en soulignant, entre autres, que « *le bord a fait toute diligence et a averti aussitôt le réceptionnaire* », Aix-en-Provence, 2^e ch., 25 mai 1971, navire *Marian-Maria*, DMF 1971.605 ; sur l'information au moment de la décision, v. *supra* I B 1 b.

(182) Il n'est pas pour autant requis du transporteur qu'il désorganise son service pour faire une double escale au port dans lequel il n'a, précédemment, pas pu décharger, Rouen, 2^e ch., 24 nov. 2005, navire *Blackfiar-Bridge*, BTL 2006.283, DMF 2006.506, obs. C. HUMANN.

(183) C'est la lettre de l'article 40 appliqué fidèlement par les juges, ainsi Trib. com. Paris, 5 fév. 1973, navires *Prodoos* et *Barostar*, DMF 1973.675.

(184) Le transporteur maritime a « *offert au destinataire soit de prendre livraison de la marchandise périssable dans un port intermédiaire, soit de la lui livrer à une autre destination de son choix* », Trib. com. Nanterre, 3^e ch., 13 janv. 1984, navire *Europa*, DMF 1984.478 ; les colis avaient été débarqués « *à Anvers et de là, par fer, avaient été acheminés à Paris [pour arranger le client]. Ce fait suffisait à établir que cette compagnie maritime avait entendu par-là satisfaire à son obligation de conduire [la marchandise] à destination, comme l'article 40 du décret du 31 décembre 1966 lui en fait l'obligation en cas d'interruption du voyage, quelle qu'en soit la cause* », Paris, 5^e ch., 5 mars 1973, navire *La Guadeloupe*, D. 1973, p. 507, note R. RODIERE ; la question de la charge financière du réacheminement étant indépendante, v. *infra* B.

chandise peut aussi accepter la livraison au port intermédiaire, ce qui libère le transporteur (185).

En troisième lieu, la réalisation de l'obligation dans le temps. L'action du transporteur est espérée habile et rapide ; c'est la même exigence que celle d'un mandataire devant « *faire preuve de diligence dans l'exécution de sa mission* » (186). Bien qu'il ne prenne aucun engagement contractuel sur le délai de réacheminement (187), le transporteur reste tenu d'accomplir les actes dans un délai raisonnable ; le juge appréciera alors le délai dans lequel le transporteur a effectué le réacheminement et relèvera à charge son inaction prolongée (188).

Les aspects évolués de la diligence

Contrairement aux aspects irréductibles de la diligence, les aspects évolués n'ont pas vocation à contribuer directement au transbordement et au déplacement de la marchandise jusqu'au port de destination prévu. S'ils trouvent leur place dans l'analyse du contenu de la diligence, c'est parce qu'ils répondent à l'esprit de l'article 40 du décret.

En créant une obligation à la charge de tout transporteur interrompant le voyage d'une marchandise, le législateur de 1966 a semblé espérer que le transporteur agisse dans l'intérêt de l'ayant-droit à la marchandise, à la manière d'un mandataire agissant dans l'intérêt de son mandant. Lorsqu'il organise le réacheminement, le transporteur doit agir tel un bon père de famille ; il est censé choisir le trajet le plus approprié (189) et n'engager les dépenses que si elles sont raisonnables (190).

(185) Le transitaire marseillais du destinataire accepte de prendre livraison de la marchandise périssable au port d'escale intermédiaire, Trib. com. Nanterre, 3^e ch., 13 janv. 1984, navire *Europa*, DMF 1984.478.

(186) Philippe PÉTEL, *Les obligations du mandataire*, Litec, 1988, p. 84.

(187) Ainsi la rédaction d'une *liberty clause* : « (b) suspendre le transport des marchandises et les entreposer à terre ou à flot et mettre en œuvre les moyens raisonnables pour les réexpédier dès que possible, mais le transporteur ne prend aucun engagement quant à la durée de la suspension et au délai de réexpédition », Connaissance CMA CGM, clause 10 « Événements affectant le transport » ; « le transporteur [...] ne donne aucune garantie de délai de réacheminement », Connaissance MARFRET, article 23 « Liberty clause ».

(188) Constatant que la marchandise a été laissée au port de déchargement intermédiaire, pendant deux mois à compter de l'interruption du voyage, le juge estime que le transporteur n'a pas fait diligence, Paris, 5^e ch., 6 nov. 1980, Sté Marseille-Fret c. Sté Rousselot, DMF 1981.338, note R. ACHARD.

(189) Le trajet « approprié » est susceptible de faire référence au trajet le plus court et le moins coûteux. L'article 683 du Code civil exprime une exigence comparable pour ce qui

La protection des intérêts de l'ayant-droit à la marchandise par le transporteur apparaît explicitement dans les dispositions relatives au transport terrestre : en cas d'interruption du voyage dans un transport routier, et si le transporteur n'a pu obtenir en temps utile les instructions de l'ayant-droit à la marchandise, il « *prend les mesures qui lui paraissent les meilleures dans l'intérêt de ce dernier pour la conservation de la marchandise ou son acheminement par d'autres voies ou d'autres moyens* » (191).

La diligence de l'article 40 du décret, pour le transbordement et le déplacement de la marchandise, complète l'obligation générale de soin à la marchandise lors du transport maritime (192). En effet, l'obligation de soin du transporteur transcende l'hypothèse même d'interruption du voyage, ce qui renvoie d'ailleurs à l' « *idée de permanence et de continuité dans les soins dus à la marchandise* » (193). Des soins appropriés sont effectivement requis à chaque stade du réacheminement (194).

Une question s'est posée, récemment, quant à l'objet des diligences requises par l'article 40 : sont-elles strictement liées à la gestion consécutive à l'interruption du voyage ou s'appliquent-elles aux conditions du transport en général lors de la phase de réacheminement ? (195). Le juge d'appel a condamné le transporteur sur le fondement de l'article 40, en assimilant les deux diligences (196). Il semblerait que la notion aurait gagné davantage de clarté et de précision

concerne le désenclavement d'un fonds : « *Le passage doit régulièrement être pris du côté où le trajet est le plus court du fonds enclavé à la voie publique* » ; mais surtout l'alinéa second : « *néanmoins, il doit être fixé dans l'endroit le moins dommageable* ».

(190) Cet élément aura un effet sur le droit à indemnisation de l'ayant-droit à la marchandise, assuré pour les « *frais raisonnablement exposés* », v. *infra* B 2 b.

(191) Article 15 « *Empêchement au transport* » du contrat-type « *général* » ; une disposition équivalente existe dans l'article 14 § 2 de la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, dite CMR.

(192) Article 38 du décret de 1966 : « *nonobstant toute clause contraire, le transporteur procède de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde et au déchargement de la marchandise* ».

(193) Commentaires sous Cass. com., 22 mai 2007, navire *Fort-Fleur-d'Épée*, DMF 2007.811, obs. PH. DELEBECQUE.

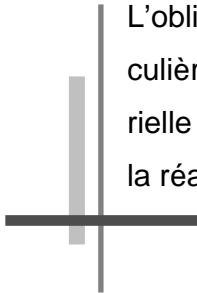
(194) Le transporteur se devant « *d'assurer la surveillance des opérations de déchargement et de rechargement puis des transports à Bayonne puisque c'est [lui]-même qui devait assurer la livraison au port prévu* », Sentence arbitrale, 18 fév. 1972, navires *P. et B.*, DMF 1972.690.

(195) En l'espèce, la cause de l'avarie se trouvait à la fois dans les conditions du transport, puisque la température demandée n'avait pas été respectée, et dans la durée anormale du transport due au réacheminement de la marchandise.

(196) « *Le non-respect de la température requise, expressément mentionnée sur le connaissance, démontrant que le transporteur n'a pas effectué toutes les diligences que l'article 40 du décret du 31 décembre 1966 met à sa charge* », Paris, 5^e ch., 18 sept. 2008, navires *Fort-Desaix, Douce-France, Lily-Rickmers et Fort-Fleur-d'Épée*, BTL 2008.683.

si le juge avait cantonné la diligence de l'article 40 aux seules opérations de transbordement et de déplacement de la marchandise, et fait dépendre les conditions de transport de l'obligation générale de soin ; il n'en reste pas moins que le mélange des notions dénote ici d'une appréciation évoluée de la notion de diligence de l'article 40 du décret.

La diligence du transporteur, appréciée dans une dimension évolutive, semble traduire un perfectionnement de la prestation au sein du contrat de transport. Comme un mandataire doit terminer sa mission, le transporteur est supposé réaliser complètement le voyage convenu et assurer une prestation de qualité.



L'obligation de diligence de l'article 40 du décret exige des actions particulières à l'initiative du transporteur. Pour compléter l'appréciation matérielle de l'obligation de réacheminement, il s'agit désormais d'en décrire la réalisation dans le cadre de l'activité de transport.

b) La réalisation de l'obligation

Le succès de l'opération de réacheminement est directement lié avec la compétence du transporteur et sa capacité à se mobiliser pour la marchandise déchargée à un endroit où, contractuellement, elle n'aurait pas dû l'être. Pour ce faire, le transporteur doit maîtriser la zone géographique et connaître les réseaux alternatifs de transport ; les chargeurs seront d'autant plus encouragés à choisir un transporteur apte à gérer correctement les intérêts de la marchandise (197).

La plupart du temps, et précisément dans le cadre de la ligne régulière, le transporteur maritime organisera le réacheminement selon ses offres commerciales, à l'occasion d'une escale organisée ; l'exécution de l'obligation de réachemi-

(197) Une précédente étude a identifié les critères selon lesquels se fonde un chargeur pour choisir un armement de lignes régulières. Les éléments significatifs pour la thématique étudiée sont, au niveau commercial, l'information du transporteur sur la zone, le délai de réponse, la souplesse commerciale en cas de problèmes, la présence à l'étranger, la clarté de facturation ; au niveau technique, l'étude met en évidence les escales et rotations du navire, les services intermodaux, la qualité de l'agent, l'état du navire et de l'équipement, la mise à disposition du matériel : Y. DUJOLS « Le chargeur maritime et la maîtrise de la chaîne logisti-

nement en est considérablement facilitée. Si le transporteur maritime ne disposait pas de la possibilité de se suffire à ses propres capacités, il lui faudrait soustraire les opérations de réexpédition à travers un réseau diversifié.

Une escale organisée

L'activité de transport est une opération complexe, structurée dans une réalité économique globale ; elle requiert le concours de nombreux professionnels, dans les interfaces portuaires notamment. Cette articulation des compétences est naturellement l'objet d'une attention particulière en ce qui concerne le transport par lignes régulières. En effet, la fréquence de passage des navires, dans des escales déterminées, justifie la mise en place d'un système fixe et bien rodé.

La logique du *feederling*, considéré ici comme un « sous-service » de la ligne régulière (198), répond à la même préoccupation : systématiser le passage des navires et multiplier les possibilités d'acheminement de la marchandise et de lien avec les ports voisins (199).

Tous ces éléments font qu'en cas de déchargement d'une marchandise dans un port, alors qu'elle était destinée à un autre lieu, le transporteur bénéficiera de facilités pour la réexpédier vers sa destination contractuelle. En effet, il s'appuiera sur la structure de la ligne régulière, et précisément les navires et les rotations prévues. Dans ce cadre précis, le transporteur n'aura donc pas à recourir aux services d'un autre transporteur ou à dérouter un autre de ses navires pour réacheminer la marchandise : il attendra le navire suivant pour accomplir son obligation de réacheminement.

Un réseau diversifié

N'effectuant pas de service régulier dans le port de déchargement intermédiaire, le transporteur ne peut s'appuyer sur son offre commerciale pour assu-

que », mémoire de DESS Transports internationaux, Paris I, 1991, in Nicolas TERRASSIER, *op. cit.*, tableau 6 p. 50.

(198) « *Le feederling est le processus de collecte et de distribution des conteneurs dans les nombreux ports secondaires délaissés par l'organisation des lignes océaniques autour de quelques grands ports desservis par des navires de plus en plus grands* », in « *Le feederling, marché spécifique de la conteneurisation* », ISEMAR, Note de synthèse n° 101, janvier 2008.

(199) « *Ce qui est important pour un armateur dans le choix de ses escales, c'est de pouvoir disposer de solutions alternatives. Ainsi, lorsqu'un armement décide de toucher un port, il veut pouvoir profiter d'un hinterland large mais aussi de connections avec les autres ports*

rer la réexpédition de la marchandise. Dans ces conditions, sa diligence s'exercera par sa capacité à mandater et sous-traiter avec des professionnels locaux efficaces ; la connaissance du marché est donc à ce titre fondamentale (200).

Lorsqu'il se charge de faire exécuter le transport terrestre pour la réexpédition de la marchandise, et qu'il requiert les services d'un autre transporteur, le transporteur devient commissionnaire de transport (201).

Dans ce cas, un nouveau contrat de transport s'organise entre le transporteur maritime initial et l'opérateur qu'il contracte pour assurer le transport de la marchandise dans la portion restante. Bien entendu, ce nouveau contrat n'est pas de nature à altérer l'obligation du transporteur maritime à l'égard de l'ayant-droit à la marchandise.

L'obligation de réacheminement commande une organisation concrète du transporteur : il ne peut se contenter d'interrompre le voyage, il doit encore se préoccuper des suites de sa décision et proposer des solutions dans l'intérêt de l'ayant-droit à la marchandise. Cette exigence est révélatrice d'une relation contractuelle approfondie entre les parties dont il convient de préciser les caractéristiques juridiques.

2) L'analyse juridique de l'obligation

L'obligation de réacheminement naît « *en cas d'interruption de voyage* ». L'existence même d'une obligation conséquemment à l'hypothèse d'interruption

voisins », in « Nord Container Service : cabotage combiné maritime/fluviail », *Transports actualités*, n° 701, 26 mai 2005.

(200) V. à nouveau les critères mis en évidence dans l'étude des motivations du chargeur quand il choisit un transporteur maritime : Y. DUJOLS « Le chargeur maritime et la maîtrise de la chaîne logistique », mémoire de DESS Transports internationaux, Paris I, 1991, in Nicolas TERRASSIER, *op.cit.*, tableau 6 p. 50.

(201) À ce titre, le transporteur maritime doit répondre des fautes des opérateurs auxquels il s'est substitué, voire ensuite à exercer un recours à leur encontre ; sur le régime juridique de la commission de transport : v. Lamy Transport, tome 2, 2009, n^{os} 95 à 224. Pour des exemples du transporteur ayant agi comme commissionnaire : Rouen, 2^e ch., 28 fév. 1979, DMF 1980.461 ; égal. Aix-en-Provence, 2^e ch., 18 mars 1992, navires *Goashan* et *Norasia-Susan*, *Rev. Scapel* 1992, p. 72 ; DMF 1993.652.

du voyage semble relever d'un prolongement du contrat. Il convient dans ce cadre d'en déterminer les fondements (a).

L'obligation de l'article 40 est impérative pour le transporteur ; s'il ne l'exécute pas, le législateur a envisagé une sanction à son encontre (b).

a) Les fondements de l'obligation

Le législateur a expressément créé une obligation de réacheminement à la charge du transporteur. L'obligation (202) repose sur des fondements solides, au regard de la théorie générale des obligations. Elle concerne le transporteur, précisément parce qu'il est le débiteur de l'obligation initiale, mais aussi parce qu'en tant que professionnel du transport, il est le plus capable d'organiser le réacheminement de la marchandise jusqu'au port de destination prévu.

Le transporteur débiteur de l'obligation initiale

Chaque fois que le voyage est interrompu, l'obligation de l'article 40 prolonge l'obligation initiale de transport. Cette obligation de continuer le transport répond à deux impératifs principaux : d'une part, l'objet de la prestation, c'est-à-dire l'acheminement de la marchandise jusqu'à destination, et d'autre part le respect de la bonne foi contractuelle.

Le transporteur, comme tout débiteur contractuel dans la théorie générale des obligations, doit réagir lorsqu'une difficulté se présente lors de l'exécution de l'obligation contractuelle (203). Même lors d'un empêchement en cours de voyage, le transporteur reste tenu à la livraison effective de la marchandise au lieu convenu (204) ; il se doit d'assurer une prestation « achevée » au sens factuel du terme.

(202) Dans l'analyse juridique de l'obligation, il importe peu qu'il s'agisse d'une obligation de diligence.

(203) La charge du risque à proprement parler semble toutefois peser sur l'ayant-droit à la marchandise, v. *infra* B 1.

(204) Une jurisprudence constante rappelle que l'obligation d'acheminer la marchandise à destination forme l'objet même de l'engagement du transporteur : le juge d'appel estime que le contrat de transport maritime « comporte, à la charge du transporteur, l'obligation de délivrer à leur destinataire les marchandises qui lui ont été confiées et, seule leur livraison effective entre les mains de celui qui est qualifié pour en opérer la retraitaison met fin à la responsabilité de ce transporteur », Aix-en-Provence, 2^e ch., 22 oct. 1964, navire *Blida*, DMF 1966.17 ; égal. Cass. com., 27 mai 2003, navire *M/V-Jilfar*, DMF 2003.854, obs. PH. DELEBECQUE ; v.

S'il a accompli ses obligations quant au voyage (en déclarant le voyage accompli par la mise en œuvre de la *liberty clause*), le transporteur n'a pas complètement satisfait son obligation initiale et n'est pas déchargé de sa responsabilité avant la livraison au destinataire. Le juge rappelle que « *l'interruption du voyage n'avait pas fait cesser la responsabilité du transporteur maritime puisqu'il n'avait pas encore livré et que seule la livraison met fin à son obligation, et conséquemment à sa responsabilité* » (205).

La référence à la prestation initiale s'appuie également sur l'exigence de bonne foi contractuelle, issue du droit commun des contrats (206).

Le transporteur maritime, en tant que débiteur contractuel, doit exécuter ses obligations de bonne foi (207). Il tient cette obligation de l'engagement contractuel initial, par lequel il s'est engagé dans la prestation de transport pour une marchandise donnée. Le transporteur doit coopérer pour parvenir à l'exécution de l'obligation, cause de l'engagement du créancier. Le devoir de loyauté des parties joue aussi dans la manière d'appliquer les clauses autorisant des libertés aux parties, ainsi la *liberty clause* (208) ; le juge sanctionne en effet l'usage déloyal de telles prérogatives contractuelles (209).

D'une manière générale, les tribunaux n'hésitent plus aujourd'hui à se fonder sur la bonne foi contractuelle pour sanctionner le transporteur (210) ; une ju-

égal. sur l'obligation du transporteur de décharger la marchandise au lieu convenu : « DOM/TOM : Direction "poudrières" », *BTL* 2009.135.

(205) Paris, 5^e ch., 5 mars 1973, navire *La-Guadeloupe*, *D.* 1973, p. 507, note R. RODIERE ; Cass. com., 13 nov. 2001, *DMF* 2002.242, obs. R. ACHARD, *DMF* 2003, Hors-série n° 7, n° 74, obs. P. BONASSIES ; égal. sur les obligations du transporteur lorsque la délivrance de la marchandise au port de destination convenu présente des difficultés, *DMF* 1987.131, n° 44, obs. P. BONASSIES.

(206) Article 1134, alinéa 3, du Code civil : « *les conventions doivent être exécutées de bonne foi* ». Le concept est fondamental en vue du respect des engagements ; il présente une justification morale, économique et sociale. Le débiteur doit exécuter l'obligation contractuelle avec un « souci de coopération », *in* Gérard CORNU, Assoc. H. Capitant, *Vocabulaire juridique*, V° Bonne foi.

(207) Pierre BONASSIES et Christian SCAPEL, *op. cit.*, n° 1007.

(208) Sur la bonne foi et son application dans la mise en œuvre des nombreuses clauses d'allègement des obligations des transporteurs ou encore des fréteurs, *in* Philippe DELEBECQUE, « L'exigence de bonne foi contractuelle : "in medio stat virtus" ? », *Éditorial, Gazette CAMP*, n° 15, hiver 2007-2008, pp. 1-2.

(209) Dans la limite toutefois qu'il ne porte pas atteinte à la substance même des obligations légalement convenues entre les parties, Cass. com., 10 juill. 2007, *D.* 2007, p. 2839, note PH. STOFFEL-MUNCK, cité par *DMF* 2008, Hors-série n° 12, n° 77, obs. PH. DELEBECQUE ; égal. Philippe DELEBECQUE, « L'exigence de bonne foi contractuelle : "in medio stat virtus" ? », *Éditorial, Gazette CAMP*, n° 15, hiver 2007-2008, pp. 1-2.

(210) *DMF* 2008, Hors-série n° 12, n° 77, obs. PH. DELEBECQUE.

risprudence abondante témoigne de ce qui tend à devenir un phénomène de fond (211).

L'obligation de l'article 40 du décret de 1966 s'imbrique avec la prestation initiale ; elle est le corolaire de l'obligation fondamentale du transporteur portant sur le déplacement de la marchandise d'un point à un autre. Ces obligations, l'une contractuelle, l'autre légale, sont donc directement liées. Leur imbrication peut se comprendre à travers les classifications traditionnelles des obligations (212) ; l'obligation « secondaire » n'étant autre que l'obligation contractuelle primitive « continuée » (213).

Le transporteur professionnel du transport

L'exigence légale faite au transporteur tient grandement au fait qu'il est, par définition, un professionnel du transport. Parmi les parties intéressées au transport interrompu, il est donc le plus capable d'organiser physiquement la portion restante.

Cette obligation de réacheminement nourrit la tendance actuelle de qualité de service (214). Pour être flexible et dynamique, le transporteur doit pouvoir disposer de capacités techniques développées et de structures commerciales solides. L'aptitude du transporteur à procurer à son cocontractant une prestation de qualité sera un atout dans la gestion de la difficulté rencontrée, c'est-à-dire la ré-expédition de la marchandise après l'interruption du voyage.

(211) De nombreuses décisions reprochent au transporteur de ne pas s'être soucié des intérêts de la marchandise ; aucune référence n'est faite à la bonne foi, mais la « *décision ne s'explique pas autrement* », commentaires sous Cass. com., 3 fév. 1998, navires *Anyna* et *Balkan*, BTL, n° 2740, 16 fév. 1998, DMF 1998.594, obs. PH. DELEBECQUE.

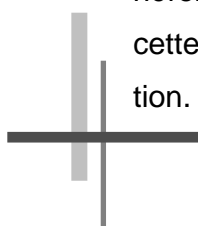
(212) Il existe plusieurs classifications des obligations naissant dans le cadre contractuel : en particulier la distinction de POTHIER entre les obligations « primaires » ou « primitives », contractées en premier lieu et pour elles-mêmes, et les obligations « secondaires » ou « dérivées », résultant des hypothèses d'inexécution des premières. Mais aussi la distinction de BARTOLE entre les « effets » et les « suites » du contrat. Les « effets » du contrat dérivent de la nature même de l'acte ou de l'exercice du droit établi par cet acte, en d'autres termes les droits et les obligations inhérents au contrat que les parties ont positivement entendu créer ; les « suites » du contrat sont les obligations ou les droits que le législateur fait naître à l'occasion de l'acte, elles n'ont pas une cause inhérente au contrat lui-même mais naissent à l'occasion de son exécution, in Philippe DELEBECQUE, *thèse préc.*, pp. 22-28.

(213) Philippe DELEBECQUE, *thèse préc.*, p. 26.

(214) La notion de service de qualité est l'une des idées principales du renouvellement du droit du transport années 90/2000, in Philippe DELEBECQUE, « Le nouveau droit international des transports », *LexisNexis*. En matière de transport maritime, la prestation doit répondre à des critères de plus en plus complets, notamment la livraison « juste à temps », in Nicolas TERRASSIER, *op. cit.* ; sur le risque logistique et le concept de « just in time » : v. « Gérer en temps réel les aléas de la supply chain », *Logistiques magazine*, n° 175, 1^{er} mars 2003.

Les enjeux du transport maritime industriel évoluent également en raison du renouveau du rapport de force entre chargeurs et transporteurs (215) ; il n'est pas rare pour un armement que la majeure partie de ses chargements ne soit le fruit d'un nombre restreint d'opérateurs, ces chargeurs principaux étant d'importants groupes industriels en position de force pour exiger de l'armateur qu'il améliore ses prestations (216). Cette évolution est donc de nature à encourager le transporteur à fournir une prestation efficace et satisfaisante pour son client.

L'obligation à la charge du transporteur s'établit sur des fondements cohérents, tant du point de vue juridique que matériel. Le non-respect de cette obligation signifie pour le transporteur qu'il s'expose à une sanction.



b) L'inexécution de l'obligation

L'obligation de diligence pour transborder et déplacer la marchandise jusqu'au port de destination prévu est impérative pour le transporteur ; il encourt une sanction s'il ne l'exécute pas. La sanction de l'article 40 du décret de 1966 s'inspire du droit commun et consacre les dommages-intérêts comme la sanction à l'inexécution de l'obligation de réacheminement.

Pour décrire parfaitement l'inexécution de l'obligation de réacheminement, il faut d'abord déterminer le comportement sanctionné, puis décrire la sanction du transporteur par la condamnation à des dommages-intérêts.

Le comportement sanctionné

L'appréciation de l'inexécution d'une obligation de diligence consiste à « *savoir, non pas dans quelle mesure le débiteur a manqué à son obligation, mais dans quelle mesure il se trouvait lié et quelle somme de diligence il était te-*

(215) Certains préconisent des clauses plus équilibrées dans les connaissements : « *en ligne régulière, le rapport de force devrait sensiblement évoluer* », in « Forum des chargeurs européens : entre problèmes du passé et questions sur le futur », *JMM*, n° 4536, 1^{er} déc. 2006.

(216) Nicolas TERRASSIER, *op. cit.*

nu de fournir » (217). Dans cette mesure, le transporteur doit être condamné s'il n'a accompli aucune action susceptible de constituer sa diligence (218).

C'est le cas du transporteur qui s'est complètement désintéressé de la marchandise et qui l'a laissée « en souffrance » (219) au port intermédiaire ; en d'autres termes, il s'agit du transporteur qui abandonne le voyage et laisse la charge physique du réacheminement à l'ayant-droit à la marchandise.

Ainsi, le juge sanctionne le transporteur ayant laissé la marchandise pendant deux mois au port de déchargement intermédiaire (220), celui qui n'a proposé aucune solution de remplacement (221) et également celui qui a systématiquement refusé toutes les propositions du commissionnaire de transport en vue du réacheminement de la marchandise (222).

La condamnation aux dommages-intérêts

La sanction de la défaillance du transporteur est claire : « *le transporteur ou son représentant doit, à peine de dommages-intérêts [...]* » ; c'est la sanction du droit commun (223).

Dans les faits, les juges ne condamnent que très rarement le transporteur à des dommages-intérêts (224). Il semblerait que le mécanisme légal de sanction de l'inexécution de l'obligation de réacheminement ne soit pas complètement exploité ; il est d'ailleurs ressorti d'autres types de sanction en jurisprudence.

(217) Philippe DELEBECQUE, *thèse préc.*, n° 18.

(218) De telles actions relèvent du contenu de la diligence, présenté *supra* A 1 a.

(219) L'expression « en souffrance », procédant de la pratique pour qualifier une marchandise délaissée au port par les opérateurs du transport, est officiellement employée dans les futures Règles de Rotterdam.

(220) Paris, 5^e ch., 6 nov. 1980, Sté Marseille-Fret c. Sté Rousselot, *DMF* 1981.338, note R. ACHARD.


(221) Le transporteur n'a fait « *aucune diligence, malgré les protestations du chargeur, pour assurer le transbordement des marchandises en vue de leur réexpédition au port destinataire convenu* », Paris, 5^e ch., 27 fév. 1981, navire *Le-Rove*, *DMF* 1981.719.

(222) Le transporteur n'a « *pas véritablement et efficacement cherché de solution, se bornant à refuser le paiement du surcoût de la solution d'acheminement proposée par le [commissionnaire de transport] et en déclarant le transport à Kingston accompli par application de la [liberty clause]* », Trib. com. Marseille, 29 fév. 2008, navire *CGM-Utrillo*, rôle n° 2007F02103.

(223) Article 1147 du Code civil.

(224) En dépit du constat selon lequel le transporteur « *n'a pas respecté les obligations liées à l'article 40 du décret du 31 décembre 1996* », le juge refuse la condamnation du transporteur à des dommages-intérêts en précisant : « *il est exact que l'article 40 du décret de décembre 1966 ouvre de tels droits mais que ces dommages et intérêts sollicités ne sont pas justifiés* », Trib. com. Marseille, 29 fév. 2008, navire *CGM-Utrillo*, rôle n° 2007F02103.

Au titre des condamnations insolites de l'inexécution de cette obligation, il faut mentionner la décision par laquelle le juge condamne le transporteur, ayant déchargé la marchandise dans un port autre que celui prévu de façon injustifiée (manque de rentabilité de l'escale), à une obligation de réacheminer la marchandise avec astreinte (225). La solution paraît excessive au regard de l'obligation de diligence de l'article 40 du décret, mais s'explique peut-être par des considérations d'équité compte tenu du comportement abusif du transporteur.



Le réacheminement physique de la marchandise est effectué par le transporteur maritime. Toutefois, les dépenses en résultant ne sont pas, dans la plupart des cas, à sa charge ; elles sont presque systématiquement répercutées sur l'ayant-droit à la marchandise.

B – La charge financière du réacheminement

Dans tous les cas où le voyage est interrompu dans un port autre que le port de destination contractuel, un réacheminement sera nécessaire pour déplacer la marchandise en ce lieu. L'interruption du voyage implique toujours un coût supplémentaire au fret initial (226) ; et cette problématique est récurrente (227).

Le réacheminement physique de la marchandise étant à la charge du transporteur, la question désormais fondamentale est de savoir lequel des co-contractants supporte en définitive les frais de réexpédition.

(225) « Le juge des référés est compétent pour condamner le transporteur maritime à acheminer [la marchandise] au port désigné par les parties dans un délai déterminé [15 jours], et pour prévoir le paiement d'une astreinte au cas où cette obligation ne serait pas exécutée », Rouen, 2^e ch., 4 juin 1981, navire *Saumaty*, DMF 1982.172.

(226) Il faut ici distinguer ces deux types de conséquences de l'interruption du voyage, parce qu'ils ne sont pas de même appartenance juridique : les frais engagés pour le réacheminement de la marchandise et les dommages survenus à la marchandise du fait de l'allongement du voyage ; ces dommages seront traités au titre de la responsabilité du transporteur, sur le fondement de la responsabilité de plein droit du transporteur ou du retard à la livraison quand le texte applicable envisage cette notion (seules les conventions internationales récentes traitent du retard comme cause de responsabilité du transporteur : article 5 § 2 des Règles de Hambourg et article 21 des futures Règles de Rotterdam).

(227) « C'est encore une histoire de navire dérouté, pour cause de grève des ouvriers des industries bananières, alors qu'il cinglait vers la Martinique. Le bâtiment avait été déporté vers des ports voisins puis la marchandise réacheminée, d'où des surcoûts et des avaries dont les assureurs des destinataires, subrogés, demandaient réparation », commentaires sous Cass. com., 15 nov. 2005, navire *Fort-Royal*, RTD com. 2006, p. 250, obs. PH. DELEBECQUE, DMF 2006.146, obs. Y. TASSEL, BTL 2005.756.

La réponse en la matière est dérogoire au droit commun des contrats (228) : le transporteur maritime ne supportera pas toujours les frais consécutifs à l'interruption du voyage. L'article 47 du décret de 1966 fixe en effet l'imputation de frais de façon circonstanciée ; dans la réalité, la charge financière du réacheminement pèse presque toujours sur l'ayant-droit à la marchandise (229).

La charge financière du réacheminement amène la discussion sur l'imputation des frais supplémentaires (1) et l'ampleur du surcoût (2).

1) L'imputation des frais

Entre le transporteur et l'ayant-droit à la marchandise, l'enjeu est précisément de déterminer lequel prend en charge les frais consécutifs à l'interruption du voyage ; autrement dit, il s'agit d'établir la répartition des dépenses supplémentaires occasionnées lors du réacheminement.

Le transporteur précise toujours dans le connaissement, par une mention de la *liberty clause* insérée à cet effet, que les dépenses supplémentaires engagées pour le réacheminement de la marchandise devront lui être remboursées par l'ayant-droit à la marchandise (230).

L'article 47 du décret de 1966 a réparti clairement et définitivement entre les parties les frais de réacheminement de la marchandise en cas d'interruption du voyage. L'étude consiste à se reporter à la règle légale de l'imputation des frais de réacheminement (a) ; celle-ci les faisant assumer à l'ayant-droit à la marchandise dans la plupart des cas d'empêchement. En s'interrogeant sur la justification de cette disposition, il s'agira d'entrevoir la signification contractuelle d'une telle disposition (b).

(228) Le débiteur de l'obligation étant, en droit commun, celui qui supporte le risque dans l'exécution du contrat.

(229) Les professionnels expriment cette réalité : « *tout sur la marchandise* », entretien du 23 mars 2009.

(230) « *Le transporteur percevra le paiement du fret supplémentaire, y compris notamment les frais d'entreposage, de manutention et autres prestations réalisées pour compte de la marchandise* », Connaissement MARFRET, article 23 « Liberty clause ».

a) La règle légale

L'article 47 du décret de 1966 détermine le traitement financier du réacheminement, en distribuant les frais exposés à la marchandise « *lorsque l'interruption était due à des cas d'exonération de responsabilité énumérés à l'article 27 de la loi sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes* » ; ou au transporteur « *dans les autres cas* ».

L'imputation des frais de réacheminement procède donc directement de la nature de l'empêchement ayant conduit à l'interruption du voyage : elle varie selon que cet empêchement est ou non mentionné à l'article 27 de la loi de 1966. Cette répartition circonstanciée révèle, dans le même temps, une répartition cohérente avec les principes traditionnels de responsabilité du transporteur maritime.

Une répartition circonstanciée

Les frais sont à la charge de l'ayant-droit à la marchandise lorsque l'interruption du voyage est due à un événement qui exclut la responsabilité du transporteur.

Certaines hypothèses d'empêchement apparaissent clairement à l'article 27 de la loi : innavigabilité du navire, incendie, grèves ou lock-out. D'autres en revanche n'y sont pas mentionnées : saisie, restriction de quarantaine, réquisition du navire, inaccessibilité du port en raison d'intempéries, guerres, décisions administratives ou congestion portuaire. Pour ces cas, le transporteur est admis à répercuter les frais de réacheminement sur l'ayant-droit à la marchandise chaque fois que le fait ne lui est pas imputable (231) ; le caractère imputable de l'empêchement est d'ailleurs pareillement retenu en transport routier (232).

(231) Critère posé par l'article 27 litt. d. de la loi de 1966 ; et ainsi appliqué dans le contentieux : « *aucun de ces obstacles ne constitue un événement imputable à l'armateur ; il convient en conséquence de dire que les frais d'allègement et de transbordement sur le B. doivent être supportés par la marchandise, ainsi que l'indique l'article 47 du décret du 31 décembre 1966* », Sentence arbitrale, 18 fév. 1972, navires *P. et B.*, DMF 1972.690.

(232) Ainsi l'article 15 « *Empêchement au transport* » du contrat-type « général » mentionne que « *sauf si l'empêchement, l'interruption ou l'impossibilité est imputable au transporteur, le donneur d'ordre rembourse au transporteur les dépenses justifiées consécutives aux instructions données ou aux mesures prises en application des alinéas précédents. Ces dépenses, ainsi que les frais d'immobilisation du véhicule et/ou de l'équipage, sont facturées séparément, en sus du prix du transport convenu [...]* ».

La mise en œuvre de l'article 47 du décret repose donc sur l'analyse de la circonstance ayant donné lieu à l'interruption du voyage.

Dès lors que la décision du transporteur d'interrompre le voyage est légitime, c'est-à-dire que l'empêchement est réel et imprévisible (233), le juge en déduit exactement que le transporteur ne doit pas en assumer les faits (234).

A contrario, lorsque le transporteur aura contribué à la réalisation de ce fait, il ne sera pas admis à invoquer le bénéfice de l'article 47 et devra supporter tous les frais exposés pour acheminer la marchandise jusqu'au port de destination (235) ; c'est le cas lorsque le navire ne dispose pas des autorisations administratives requises pour entrer dans un port (236) ; ou encore lorsque le transporteur prend le risque de transporter la marchandise en dépit des mouvements sociaux connus agitant le port de destination (237). La jurisprudence se réfère également à la faute du transporteur, lui laissant la charge des frais de réacheminement dans la mesure où « *elle est la cause de l'interruption du voyage* » (238).

Une répartition cohérente

Pour procéder à l'imputation de la charge financière du réacheminement à l'un ou l'autre des cocontractants, l'article 47 du décret se reporte au mécanisme des cas exceptés, applicable en matière de responsabilité du transporteur. La ré-

(233) V. *supra* I B 2 a ; égal. « *il résulte de la combinaison du décret du 31 décembre 1966 et de la loi du 18 juin 1966 sur le transport maritime qu'en cas d'interruption de voyage due à des grèves ou lock-out, le transporteur peut être déchargé des frais de transbordement et de réacheminement afférents s'il établit que ces événements ont présenté un caractère imprévisible et irrésistible* », Versailles, 12^e ch., 8 avr. 2004, navire *Fort-Royal*, BTL 2004.315.

(234) Montpellier, 2^e ch., 4 déc. 1986, navire *Zambezi*, DMF 1988.376, DMF 1989.148, n^{os} 58 et 61, obs. P. BONASSIES.

(235) Paris, 5^e ch., 27 fév. 1981, navire *Le-Rove*, DMF 1981.719.

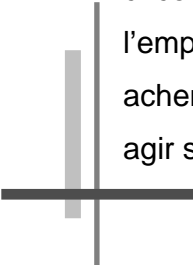
(236) « *Le surcoût de transport entre Kingston [port de substitution] et Savannah [port de destination contractuel] a pour origine l'interdiction, signifiée à la suite d'une inspection par les gardes-côtes américains du navire, d'escaler dans un quelconque port des États-Unis, entraînant un déroutement et le déchargement du conteneur à Kingston nécessitant un nouveau transport jusqu'à Savannah ; [...] par suite, les frais correspondant au surcoût de transport doivent être supportés par [le transporteur], notamment en application des articles 40 et 47 du décret du 31 décembre 1966* », Trib. com. Marseille, 29 fév. 2008, navire *CGM-Utrillo*, rôle n° 2007F02103.

(237) Le juge d'appel condamne le transporteur maritime à payer les frais de réacheminement du conteneur lorsqu'il a délibérément pris le risque du transport ; ce risque ayant été accepté par lui lorsqu'il a émis le connaissement pour une destination qu'il savait perturbée en raison des mouvements de grève, Versailles, 12^e ch., 8 avr. 2004, navire *Fort-Royal*, BTL 2004.315.

(238) Les frais engagés au titre du réacheminement de la marchandise « *sont à la charge de la marchandise lorsque l'interruption est due à l'un des cas d'exonération de responsabilité énumérés à l'article 27 de la loi du 18 juin 1966 [...], sauf si l'interruption de voyage est due en tout ou en partie à une faute du transporteur* », Cass. com., 25 fév. 2004, navires *Burgas*

forme de 1966 est, à ce titre, cohérente : les hypothèses dans lesquelles le transporteur s'exonère de sa responsabilité sont aussi celles pour lesquelles il n'assume pas les frais occasionnés dans le cadre de l'interruption du voyage.

L'idée est précisément d'admettre que, en matière de transport maritime, il est des situations dans lesquelles le transporteur n'a pas à assumer les conséquences néfastes de l'incertitude de son activité. L'événement sur lequel le transporteur n'a aucune prise ne doit donc pas être une source de responsabilité, ni de dépenses supplémentaires dans le cadre de la réexpédition de la marchandise.



La règle légale en matière de répartition financière des dépenses engagées postérieurement à l'interruption du voyage organise une solution circonstanciée. Le mécanisme de l'article 47 aboutit, chaque fois que l'empêchement est imprévisible, à mettre la charge financière du réacheminement sur l'ayant-droit à la marchandise, ce qui n'est pas sans agir sur l'équilibre contractuel.

b) Le renversement contractuel du risque

Les frais de réacheminement sont répercutés sur l'ayant-droit à la marchandise dans les circonstances visées à l'article 27 de la loi de 1966, et plus généralement quand le comportement du transporteur est étranger à l'empêchement qui a causé l'interruption du voyage.

La clause qui effectue cette répartition a pu être qualifiée de « *clause de répartition des risques* » (239) ; car précisément, faire supporter à la marchandise les frais supplémentaires dus au titre de l'interruption du voyage, dans le cadre d'un événement imprévisible, revient à lui faire assumer le risque de l'exécution du contrat.

et *Renée-Delmas*, *Bull. civ.* 2004 IV, n° 41, p. 39, *DMF* 2004.735, obs. PH. DELEBECQUE, *BTL* 2004.191.

(239) Commentaires sous Cass. com., 25 fév. 2004, navires *Burgas* et *Renée-Delmas*, *Bull. civ.* 2004 IV, n° 41, p. 39, *DMF* 2004.735, obs. PH. DELEBECQUE, *BTL* 2004.191.

Les dispositions légales permettent au transporteur de pratiquer une telle clause, alors même que le droit commun des contrats commanderait l'inverse. Toutefois, ce renversement contractuel du risque cède à défaut du respect par le transporteur de la bonne foi contractuelle.

Une solution dérogatoire au droit commun

En droit commun, c'est le débiteur de l'obligation qui s'engage et qui accepte d'assumer la charge de l'événement imprévu lors de la réalisation de son obligation. Il supporte le risque dans l'exécution du contrat.

Dans le cadre de l'interruption du voyage maritime, c'est finalement le créancier de l'obligation qui supporte le coût économique de l'imprévu, dont les hypothèses les plus fréquentes figurent à l'article 27 de la loi de 1966.

Cette dérogation au droit commun complète celle relative à l'exonération de la responsabilité du transporteur (dont les hypothèses sont plus nombreuses qu'en droit commun) ; elle tient à la spécificité de l'activité maritime qui reste grandement aléatoire et d'accomplissement complexe. Le législateur admet que l'aléa de l'activité maritime soit répercuté sur l'ayant-droit à la marchandise, usager du transport maritime ; c'est la justification de l'effort financier exigé de l'ayant-droit à la marchandise en cas d'interruption du voyage de sa marchandise.

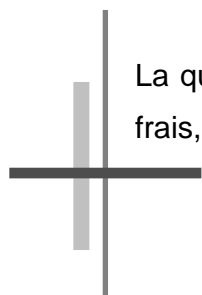
Une solution tributaire de la bonne foi

La faveur accordée au transporteur par les dispositions légales et contractuelles ne le protège pas systématiquement ; « [son] régime [est], lui aussi, largement dépendant de la bonne foi contractuelle » (240).

En effet, lorsque l'attitude du transporteur met à mal la bonne foi qui doit être la sienne dans l'exécution de la prestation de transport, il ne pourra bénéficier des dispositions de l'article 47 du décret de 1966. C'est le cas lorsque le transporteur avait connaissance de la situation à l'origine de l'interruption du voyage, antérieure à la conclusion et à l'exécution du contrat de transport ; ayant accepté le transport des marchandises en dépit du blocage du port de destina-

(240) Commentaires sous Cass. com., 25 fév. 2004, navires *Burgas* et *Renée-Delmas*, *Bull. civ.* 2004 IV, n° 41, p. 39, *DMF* 2004.735, obs. PH. DELEBECQUE, *BTL* 2004.191.

tion, il ne saurait « *prétendre faire supporter aux destinataires des marchandises les frais de réacheminement* » (241).



La question du financement du réacheminement, outre l'imputation des frais, appelle un commentaire sur l'ampleur du surcoût.

2) Le surcoût

La description matérielle du surcoût du réacheminement consiste à présenter les frais supplémentaires (a) et leur couverture assurantielle (b).

a) Les frais supplémentaires

Le réacheminement de la marchandise occasionne des dépenses supplémentaires. Il convient de qualifier ces frais occasionnés et d'en énumérer les différents postes.

La qualification des dépenses engagées

La charge financière succède à la charge physique du réacheminement ; l'alinéa premier de l'article 47 du décret de 1966 crée ce lien en énonçant qu' « *en cas de transbordement sur un autre navire en application de l'article 40 ci-dessus, les frais de transbordement et le fret dû pour achever le déplacement de la marchandise sont à la charge [...]* » (242).

La notion de frais supplémentaires renvoie aux dépenses exposées par le transporteur pour terminer le transport de la marchandise dans le cadre du réacheminement. Inexistants en l'absence d'interruption du voyage, ces frais s'ajoutent au fret initialement prévu ; les armements réacheminent et pratiquent des surplus (243).

(241) Rouen, 2^e ch., 6 juin 2002, navire *Renée-Delmas*, BTL 2002.620, DMF 2002.865, obs. PH. DELEBECQUE, DMF 2003, Hors-série n° 7, n° 77, obs. P. BONASSIES.

(242) Cet article concerne aussi le transbordement en général, notamment dans l'hypothèse du *feeder* ; c'est l'application la plus fréquente de l'alinéa second : « *les mêmes frais sont à la charge du transporteur dans les autres cas* ».

(243) C'est certainement la raison pour laquelle les frais supplémentaires dus au réacheminement sont parfois qualifiés de « surfret » : v. ainsi « Grève bloquant les accès d'un port :

Les dépenses engagées lors du réacheminement font l'objet d'une appréciation quant à leur opportunité. Le juge apprécie les faits et cherche la justification des démarches effectuées pour réacheminer la marchandise. Il entérine les frais de toute opération s'avérant nécessaire et raisonnable dans la gestion de la situation (244). L'assureur examine aussi ces mêmes dépenses, en vue de leur remboursement dans le cadre du contrat d'assurance (245) ; en effet, il n'indemnise son assuré que lorsqu'elles sont « *raisonnablement exposées* » et à coût modéré, certains modes de transport valant mieux d'être évités (246).

Le caractère raisonnable de l'engagement des dépenses est fondamental, et relève plus généralement de la diligence du transporteur dans le réacheminement (247).

Le contenu des dépenses engagées

Les dépenses engagées suite à l'interruption du voyage correspondent à toutes les prestations dont la marchandise fait l'objet depuis le déchargement au port de substitution jusqu'à la livraison au port de destination contractuelle.

D'abord au port intermédiaire, la marchandise est déchargée ; si le rechargement n'est pas immédiatement possible, la marchandise doit être stockée dans le terminal avant d'être rechargée ultérieurement. Les dépenses comprennent principalement le coût de la manutention portuaire, avec des frais accessoires relatifs à la présence de la marchandise sur quai, en vue de son stationnement, stockage (248), entreposage, gardiennage, etc.

droit au "surfret" ? », commentaires sous Rouen, 2^e ch., 6 juin 2002, navire *Renée-Delmas*, BTL 2002.620, DMF 2002.865, obs. PH. DELEBECQUE, DMF 2003, Hors-série n° 7, n° 77, obs. P. BONASSIES ; égal. « Grève bloquant les accès d'un port : droit au surfret », Cass. com., 25 fév. 2004, navires *Burgas* et *Renée-Delmas*, Bull. civ. 2004 IV, n° 41, p. 39, DMF 2004.735, obs. PH. DELEBECQUE, BTL 2004.191.

(244) Par exemple, le juge admet les frais de stationnement et de manutention au port intermédiaire, l'affrètement d'un navire de substitution, le compte d'escale et le carburant, Aix-en-Provence, 2^e ch., 28 nov. 1985, navire *Douce-France-III*, DMF 1987.298, note M. GUERIN et P. RIOTTE.

(245) V. *infra* b.

(246) Ainsi le transport aérien comme moyen de substitution est a priori exclu en raison de son coût élevé (v. *infra* b sur le libellé de la clause additionnelle, par exemple la Clause 68 proposée par la FFSA évoquant « *le coût du fret maritime ou le tarif ferroviaire, routier ou fluvial le plus économique et le plus direct* ») ; mais sur le coût également élevé du transport routier en Afrique en raison de la carence des voies de communication, « *le transport d'un conteneur de marchandises sur la liaison Douala-N'Djamena coûte six fois plus cher qu'entre Shanghai et Douala* », in « Le fret routier coûte six fois plus cher sur le continent », *L'antenne*, n° 17.891, 6 mars 2009.

(247) Le transporteur doit y procéder en bon père de famille ; v. *supra* A 1 a.

(248) Sur le stockage prolongé des marchandises lors des mouvements sociaux : les navires sont déchargés « *cependant les marchandises ont très majoritairement dû être stockées*

Ensuite, la marchandise est réacheminée jusqu'au port de destination prévu. Les dépenses concernent le fret supplémentaire de la portion restante, selon le mode de transport correspondant (maritime, ferroviaire, routier ou fluvial) ; le fret correspondant étant destiné soit au même transporteur si le voyage s'achève sur un de ses navires, soit à un autre transporteur le cas échéant.



Les frais supplémentaires sont, en tout état de cause, une perte de bénéfice pour l'ayant-droit à la marchandise ; il aura intérêt à s'assurer.

b) La couverture assurantielle

Les frais occasionnés seront d'autant plus préjudiciables à l'ayant-droit à la marchandise que sa marchandise n'a pas une grande valeur marchande ou qu'il est une entreprise modeste (249).

D'une façon générale, l'assurance est le mécanisme prévu à l'avance pour régler les conséquences financières d'événements aléatoires. En ce qui concerne le transport de marchandises, le souscripteur naturel de l'assurance-dommages est le propriétaire des marchandises lui-même (250).

Il s'agit de présenter les solutions assurantielles pour la couverture des frais supplémentaires lors de l'interruption du voyage ; ce type d'assurance sur facultés est disponible selon deux couvertures complémentaires « risques ordinaires » et « risques de guerre ».

La couverture générale « risques ordinaires »

L'assurance du transport maritime repose prioritairement sur la couverture « risques ordinaires » (251). L'imprimé-type « tous risques » garantit « *les frais*

sur le terminal, car non livrées par les transporteurs », in « Malgré ce contexte difficile pour notre économie, le port a continué à fonctionner », JMM, n° 4661, 20 mars 2009.

(249) *Durant les grèves à la Guadeloupe, un docker local affirmait « débarq[uer] également les "box" qui arrivent à quai, pour ne pas pénaliser les petites entreprises locales [réceptionnaires] qui se verraient imposer des surcoûts de rapatriement si leurs marchandises étaient dérotées vers la Barbade ou la République Dominicaine », in « Guadeloupe : Le trafic maritime paralysé », Le marin, 13 fév. 2009.*

(250) Lamy Assurances, 2009, n° 2942.

(251) Par principe, cette couverture exclut les risques de guerre, émeutes ou mouvements populaires ; mais l'exclusion cède devant la souscription d'une clause additionnelle ou d'une police « risques de guerre et assimilés », v. *infra* paragraphe suivant.

raisonnablement exposés en cas d'interruption ou de rupture de voyage, pour le déchargement, le magasinage, le transbordement et l'acheminement des facultés assurées jusqu'au lieu de destination désigné dans la police » (252). Deux réserves s'imposent quant au contexte de l'engagement de tels frais : d'une part, ces frais ne doivent pas être « encourus par suite de la défaillance financière des propriétaires, armateurs ou affréteurs du navire transporteur » et, d'autre part, ils ne doivent pas résulter « d'une exclusion énoncée à l'article 7 ».

Puisque la guerre, le fait du prince et surtout les émeutes, les mouvements populaires, les grèves ou lock-out, figurent dans les exclusions de l'article 7 (253), les frais supplémentaires en résultant ne seront a priori pas couverts. L'ayant-droit à la marchandise ne sera garanti en ces cas que s'il rachète l'exclusion en souscrivant une clause additionnelle (254).

La garantie additionnelle permet de couvrir les frais que l'assuré pourrait être amené à supporter du fait de la décision du transporteur de décharger la marchandise dans un autre port, compte tenu de la survenance de certains empêchements.

La clause-type a fait l'objet d'un élargissement quant aux frais admis à garantie. La garantie antérieure (255) portait exclusivement sur les « dommages » subis par la marchandise assurée, avec une version complémentaire (256) couvrant les seuls frais supplémentaires « de transport ». L'évolution pratique de la clause a permis l'inclusion des frais accessoires (déchargement, manutention, stationnement, magasinage, rechargement) au titre des dépenses prises en charge par l'assureur. Des critères de mise en œuvre existent : la prise en considération du seul coût du fret maritime ou le tarif ferroviaire, routier ou fluvial le

(252) Article 6, FFSA, Police française d'assurance maritime sur facultés, Garantie « Tous risques », à jour du 1^{er} juill. 2009.

(253) Article 7 litt. a, b et c.

(254) Par exemple : FFSA, Clause 68 Garantie des risques résultant de grèves, lock-out, émeutes, mouvements populaires et autres faits analogues consécutifs à des conflits du travail ou professionnels, 17-10-2005 ; pour une présentation de cette clause, v. Richard GHUELDRE et Alexandre JOB, « Assurance maritime sur facultés : un nouveau modèle de clause additionnelle des risques de grève et de conflits du travail », Lamy Assurances, Chronique, avr. 2006.

(255) FFSA, Clause 62 Garantie des conséquences de grèves, lock-out, émeutes, mouvements populaires et autres faits analogues consécutifs à des conflits du travail ou professionnels, 15.01.85.

(256) FFSA, Clause 62 bis Garantie des conséquences de grèves, lock-out, émeutes, mouvements populaires et autres faits analogues consécutifs à des conflits du travail ou professionnels. Extension aux frais de réexpédition, 15-01-85 mod. 30-01-92.

plus économique et le plus direct, la limite de remboursement à 20% de la valeur assurée et la franchise de 1/10^e des dépenses prises en charge par l'assureur.

La couverture améliorée « risques de guerre et assimilés »

La réforme de l'offre d'assurance sur le marché français a proposé de nouvelles garanties pour couvrir les marchandises transportées contre les risques de guerre, de terrorisme et de grève (257).

Cette assurance améliorée non seulement couvre les dommages, mais prévoit aussi le remboursement des frais raisonnablement exposés en cas d'interruption de voyage pour le déchargement, le magasinage, le transbordement et l'acheminement des marchandises assurées jusqu'au lieu de destination ; et ce pour les risques spécifiques couverts par la convention, pris dans leur totalité (258) ou en excluant l'aléa social (259).

Dans cette dernière éventualité, l'assuré ne sera couvert pour les frais résultant d'émeutes, de mouvements populaires, de grèves ou lock-out, que s'il souscrit une clause additionnelle spécifique (260). Des critères sont à respecter dans la mise en œuvre de la couverture ; ils sont comparables à ceux existant pour les « risques ordinaires », à la seule différence que le plafond de remboursement est relevé à 25 % de la valeur assurée.

(257) La réforme a été présentée lors de la conférence IMTM, « L'assurance maritime : les changements de couverture des risques de guerre au 1^{er} octobre 2008 », 3 déc. 2008, Marseille ; égal. Bernadette KERQUELEN-NEYROLLES, « Assurance des marchandises : du nouveau contre les risques de guerre et assimilés », Lamy transport, tome 2, Chronique, déc. 2008 ; Franck TURGNE, « Un nouveau cadre proposé par le marché français pour l'assurance "risques de guerres" des marchandises transportées », *DMF* 2008.981 ; Natalie GRANGE, « Risques de guerre : deux nouvelles offres », *BTL* 2008.460 ; Marie TILCHE, « Assurance-Risques de guerre : Simplification et extension », *BTL* 2008.664.

(258) FFSA, Conventions spéciales pour l'assurance des facultés transportées par voie maritime contre les risques de guerre, de terrorisme et de grève, « Garantie Waterborne », 01-10-2008.

(259) FFSA, Conventions spéciales pour l'assurance des marchandises transportées contre les risques de guerre, de terrorisme et de grève, « Garantie étendue », 01-10-2008.

(260) FFSA, Clause additionnelle aux conventions spéciales pour l'assurance des marchandises transportées contre les risques de guerre, de terrorisme et de grève, dite « Garantie des frais exposés en cas d'interruption ou de rupture de voyage », 01-10-2008.

Conclusion

L'interruption du voyage dans le transport maritime de marchandises qualifie l'événement qui oblige le transporteur à procéder au déchargement de la marchandise dans un autre port que celui mentionné au connaissement, soit parce que le navire ne peut parvenir au port de destination, soit que l'opération y est impossible.

Le déclenchement de l'interruption du voyage résulte de la mise en œuvre de la *liberty clause*, qui est précisément un aménagement contractuel favorable au transporteur. Elle lui permet en effet d'alléger ses obligations lors de la réalisation de la prestation de transport, et elle s'avère précieuse dans la continuité de son activité globale.

Le régime français de l'interruption du voyage met à la charge du transporteur une obligation spécifique. En effet, il impose au transporteur de trouver une solution à l'interruption du voyage, sans pour autant lui en faire assumer la charge financière. Ainsi l'article 40 du décret de 1966 crée une obligation de diligence à la charge du transporteur pour le transbordement et le déplacement de la marchandise jusqu'au port de destination prévu ; l'article 47 du même décret fait supporter le surcoût du réacheminement à l'ayant-droit à la marchandise dans la plupart des cas, notamment lorsque l'interruption du voyage découle d'un fait non imputable au transporteur.

La réforme de 1966 a permis d'élaborer un régime pour l'interruption du voyage selon une perspective innovante et volontariste ; c'est une réponse au libéralisme de la *liberty clause*, dans sa version « lourde » (261).

Mais le régime français n'est pas tranché : il organise un balancement entre l'un et l'autre des cocontractants quant aux obligations qu'ils devront assumer en cas d'interruption de voyage.

Le législateur a souhaité protéger l'ayant-droit à la marchandise (262) : le destinataire n'a donc pas à craindre que sa marchandise soit abandonnée dans un port intermédiaire, le transporteur étant tenu de mettre tous les moyens en œuvre pour la réacheminer jusqu'au port de destination contractuel.

L'obligation de réacheminement est absente du régime international ou des législations étrangères, ce qui autorise le transporteur, lorsque le transport qu'il accomplit n'est pas soumis à la loi française, à terminer le voyage dans un port autre que celui initialement prévu sans subir aucune contrainte quant au sort de la marchandise ; l'ayant-droit à la marchandise devant alors contracter un autre transport pour obtenir la livraison.

Le législateur a aussi maintenu la faculté que s'octroie le transporteur dans la *liberty clause* quant au déchargement de la marchandise dans un autre port que le port contractuel (263). Cette liberté est fondamentale pour le transporteur ; dans le contexte aléatoire du transport maritime, il doit être en mesure de poursuivre son activité globale, pour honorer ses engagements envers les autres marchandises chargées à bord du navire, mais aussi pour œuvrer à la réussite économique de son entreprise.

Dans le même temps, le législateur a tempéré les effets de la *liberty clause*, en concevant une obligation de réacheminement. L'exigence faite au transporteur de proposer une solution pour le transbordement et le déplacement de la marchandise jusqu'à la destination contractuelle se justifie par l'implication

(261) V. *supra* Propos préliminaire.

(262) Cette protection est d'autant plus effective que les dispositions évoquées sont impératives pour le transporteur ; elles s'inscrivent donc utilement dans le contexte contractuel maritime dans lequel l'usager du transport n'a pas toujours les moyens de négocier les conditions de la prestation ; les compagnies d'armement leur imposant leurs conditions générales, ce qui fait du contrat de transport un contrat d'adhésion, *in* Pierre BONASSIES et Christian SCAPEL, *op. cit.*, n° 1170.

(263) Il n'avait, du reste, aucune raison de l'interdire puisque la clause allège les obligations du transporteur, sans altérer sa responsabilité en cas de perte et dommages à la marchandise ; v. *supra* Introduction.

de ce dernier dans l'opération de transport : à la fois d'un point de vue contractuel (il est le débiteur de l'obligation initiale) et d'un point de vue professionnel (il est un spécialiste du transport).

Enfin, le législateur a repris les cas d'exonération de responsabilité pour déterminer l'imputation des frais consécutifs au réacheminement de la marchandise. Chaque fois que l'événement sera imprévisible, le transporteur sera admis à répercuter sur l'ayant-droit à la marchandise les frais exposés au titre du réacheminement. Par cette disposition, le législateur a concédé un avantage certain au transporteur parce qu'il ne supporte pas l'aléa de l'exécution du contrat, ce qui est dérogatoire au droit commun des obligations.

L'interruption du voyage ne se fait pas sans frais pour le transporteur (264) ; mais en tout état de cause, il ne supporte pas les dépenses afférentes à la marchandise, tout du moins les frais exposés lors du réacheminement (265). La solution cohérente du droit commun, selon laquelle le débiteur de l'obligation assume l'aléa de l'exécution du contrat, est apparue démesurée et préjudiciable à la prospérité du transport maritime ; le législateur l'a écartée.

La dérogation à la charge du risque du droit commun, organisée par l'article 47 du décret, sert un objectif de politique juridique visant à ne pas augmenter les coûts du transport soumis à la loi française, et donc ne pas affaiblir l'économie générale et la performance du transporteur face à la concurrence mondiale.

Avec ce savant mélange, le législateur de 1966 a donc inventé, pour l'interruption du voyage, un régime adapté aux intérêts contractuels et aux enjeux plus généraux du transport maritime de marchandises.

(264) Lors d'une interruption du voyage, l'armateur supporte la désorganisation de ses lignes régulières, les doubles escales éventuelles, les dépenses de soutes en résultant, les coûts structurels dans la recherche de la solution de réacheminement, etc.

(265) Il faut ici noter que les éventuels dommages subis par la marchandise relèveront non de l'exécution du contrat de transport mais de la responsabilité du transporteur.

Ce régime présente toutefois le danger que, n'en assumant pas les conséquences financières, le transporteur y recoure de façon abusive. Heureusement, un garde-fou efficace sommeille dans le principe traditionnel de la bonne foi.

La bonne foi est requise dans la décision d'interrompre le voyage (266), dans le choix du port de substitution (267), dans la recherche d'un transport de substitution (268) ; si elle fait défaut, la décision du transporteur ne sera pas conforme et il devra en assumer les conséquences économiques (269).

Outre le lien renouvelé avec le droit commun des obligations, le concept de bonne foi permet d'entretenir les bases saines qui doivent fonder l'interruption de voyage. C'est de plus un mécanisme simple et puissant : il ne réclame aucun critère technique pour prospérer et peut évoluer au fil des mœurs et des pratiques. Enfin et surtout, quelles que soient les avancées futures, techniques et juridiques, du transport maritime de marchandises, la bonne foi sera toujours susceptible de faire l'objet de l'appréciation souveraine du juge.

(266) V. *supra* I B 2 a.

(267) V. *supra* I B 2 b.

(268) V. *supra* II A 1 a.

(269) V. *supra* II B 1 b.

Bibliographie

OUVRAGES

Ouvrages généraux

BONASSIES, Pierre et SCAPEL, Christian. *Traité de droit maritime*. L.G.D.J., 2006. 878 p.

LAVERGNE, Léon. *Les transports par mer*. Ouvrage refondu et mis à jour par G.-H. LAFAGE. Éditions Moreux, 1975. 175 p.

RODIÈRE, René. *Traité général de droit maritime. Affrètements et transports, tome II, Les contrats de transport de marchandises*. Librairie Dalloz, 1967. 472 p.

Ouvrages spécialisés

PÉTEL, Philippe. *Les obligations du mandataire*. Litec, 1988. 390 p.

TERRASSIER, Nicolas, *Stratégie de développement du transport maritime de lignes régulières*. Éditions du Journal de la marine marchande, Éditions Moreux, 1997. 317 p.

Dictionnaires

CORNU, Gérard. Association Henri Capitant. *Vocabulaire juridique*. Presse universitaire de France, Quadrige, 8^e édition, 2007. 925 p.

LE BAYON, Alain. *Dictionnaire de droit maritime*. Presses universitaires de Rennes, 2004. 282 p.

FASCICULES ET CHRONIQUES

Juris-Classeur Transport

PAULIN, Christophe. *Contrat de transport – Notion*. Fasc. 610. Cote 05.2008. 12 p.

PEYREFITTE, Léopold. *Contrat de transport – Régime juridique*. Fasc. 611. Cote 09.2000. 54 p.

VEAUX-FOURNERIE, Paulette et VEAUX, Daniel. *Commerce maritime – Contrat de transport de marchandises – Responsabilité du transporteur – Introduction générale – Régime interne : domaine d'application*. Fasc.1265. Cote 03.1997. 28 p.

VEAUX-FOURNERIE, Paulette et VEAUX, Daniel. *Commerce maritime – Responsabilité du transporteur – Régime interne : règles de fond*. Fasc.1266. Cote 05.2005. 47 p.

Répertoire Dalloz

ABRAVANEL-JOLLY, Sabine. *Assurance transport*. Répertoire commercial, oct. 2008. 25 p.

LE TOURNEAU, Philippe. *Contrat de transport*. Répertoire civil, avr. 2007. 29 p.

Lamy Assurances

GHUELDRÉ, Richard et JOB, Alexandre. « Assurance maritime sur facultés : un nouveau modèle de clause additionnelle des risques de grève et de conflits du travail ». *Chronique*, avr. 2006.

Lamy Transport, tome 2

KERGUELEN-NEYROLLES, Bernadette. « Assurance des marchandises : du nouveau contre les risques de guerre et assimilés ». *Chronique*, déc. 2008.

ARTICLES

ACHARD, Raymond. « Défaut de livraison des marchandises au port destinataire convenu ». *JMM*, 26 mars 1981, n° 3197, pp. 726-727.

CARIOU, Pierre. « Les économies d'échelle dans le transport maritime de lignes régulières ». *Les cahiers scientifiques du transport*, n° 37/2000, pp. 75-96.

DELEBECQUE, Philippe. « L'exigence de bonne foi contractuelle : "in medio stat virtus" ? ». Éditorial, *Gazette CAMP*, n° 15, hiver 2007-2008, pp. 1-2.

DELEBECQUE, Philippe. « Le nouveau droit international des transports ». *LexisNexis*, pp. 267-274.

DELEBECQUE, Philippe. « Le particularisme des contrats maritimes ». *In Études de droit maritime à l'aube du XXI^e siècle, Mélanges offerts à Pierre Bonassies*, Éditions Moreux, 2001, pp. 127-162.

FRANC, Pierre. « Intérêt et rentabilité des dessertes terrestres massifiées pour les armements de lignes régulières conteneurisées ». *Les cahiers scientifiques du transport*, n° 52/2007, pp. 119-142.

FRÉMONT, Antoine. « Conteneurisation et Tiers-Monde à travers l'exemple de la CGM. 1965-1995 ». *Les cahiers scientifiques du transport*, n° 34/1998, pp. 31-52.

FRÉMONT, Antoine. « Les armements de lignes régulières et la logistique ». *Les cahiers scientifiques du transport*, n° 53/2008, pp. 123-143.

FRÉMONT, Antoine. « Les routes maritimes : nouvel enjeu des relations internationales ? ». *Revue internationale et stratégique*, 2008/1, n° 69, pp. 17-30.

GRANGE, Natalie. « Risques de guerre : deux nouvelles offres ». *BTL* 2008, pp. 460-461.

PERROUX, Christian. « Les liaisons maritimes entre la France et l'Afrique du Nord ». *Marine marchande, Numéro annuel du JMM*, 1980, pp.46-59.

- RÉMERY, Jean-Pierre. « "Faillite" internationale et droit maritime, quelques rapprochements ». *DMF* 2009, pp. 487-496.
- TILCHE, Marie. « Assurance-Risques de guerre : Simplification et extension ». *BTL* 2008, p. 664.
- TILCHE, Marie. « DOM/TOM : Direction "poudrières" ». *BTL* 2009, pp. 135-136.
- TURGNE, Franck. « Un nouveau cadre proposé par le marché français pour l'assurance "risques de guerres" des marchandises transportées ». *DMF* 2008, pp. 981-990.

THÈSES ET MÉMOIRES

Thèses

- DELEBECQUE, Philippe. *Les clauses allégeant les obligations*. Aix-en-Provence, 1981. 663 p.
- FIESCHI, Pierre Paul. *Le particularisme des effets de la grève et du lock-out sur la responsabilité du transporteur de marchandises par mer*. Aix-en-Provence, 1973. 281 p.

Mémoires

- GROS, Cédric. *Le déroutement du navire*. Mémoire CDMT, 2005. 111 p.

REVUES SPÉCIALISÉES

- Bulletin des transports et de la logistique.
- Le droit maritime français.
- Le marin.
- Le journal de la marine marchande.
- Les cahiers scientifiques du transport.
- L'officiel des transporteurs.
- Logistiques magazine.
- Revue de droit commercial, maritime, aérien et des transports dite Revue Scapel.
- Revue des transports.
- Revue internationale et stratégique.
- Revue trimestrielle de droit commercial.
- Revue Lamy Droit civil.
- Transports actualités.

Annexe 1

Textes applicables (extraits)

Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes

TITRE II TRANSPORT DE MARCHANDISE

CHAPITRE III EXÉCUTION DU CONTRAT

Article 40 : En cas d'interruption de voyage, le transporteur ou son représentant doit, à peine de dommages-intérêts, faire diligence pour assurer le transbordement de la marchandise et son déplacement jusqu'au port de destination prévu.

Cette obligation pèse sur le transporteur quelle que soit la cause de l'interruption.

Article 47 : En cas de transbordement sur un autre navire, en application de l'article 40 ci-dessus, les frais de transbordement et le fret dû pour achever le déplacement de la marchandise sont à la charge de la marchandise lorsque l'interruption était due à des cas d'exonération de responsabilité énumérés à l'article 27 de la loi sur les contrats d'affrètement et de transport maritime.

Les mêmes frais sont à la charge du transporteur dans les autres cas.

Dans un cas comme dans l'autre, le transporteur conserve le fret prévu pour le voyage entier.

Loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes

TITRE II TRANSPORT DE MARCHANDISE

CHAPITRE IV RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR

Article 27 : 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 ne prouve que ces pertes ou dommages proviennent :

- a) De l'innavigabilité du navire, sauf au transporteur à établir qu'il a satisfait aux obligations énoncées à l'article 21 ci-dessus ;
- b) Des fautes nautiques du capitaine, du pilote ou d'autres préposés du transporteur ;
- c) D'un incendie ;
- d) Des faits constituant un événement non imputable au transporteur ;

e) De grèves ou lock-out ou d'arrêts ou entraves apportés au travail pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement ;

f) Du vice propre de la marchandise ou de freintes de route dans la mesure des tolérances d'usage au port de destination ;

g) Des fautes du chargeur, notamment dans l'emballage, le conditionnement ou le marquage des marchandises ;

h) De vices cachés du navire échappant à un examen vigilant ;

i) D'un acte ou d'une tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer ou de déroutement à cette fin.

Le chargeur ou son ayant droit pourra néanmoins, dans ces cas, 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 la faute prévue à la lettre b ci-dessus.

Annexe 2

Liste des entretiens

M. François LUIGI

MARFRET, Marseille.

18 mars 2009.

M. Richard ARDITTI

EUROFRET, Marseille.

23 mars 2009.

Mme Sabrina AMSIS

TECHNOTRANS, Marseille.

2 avril 2009.

M. Thomas ESTANO

MAERSK France, Marseille.

3 avril 2009.

Table des matières

SOMMAIRE	1
INTRODUCTION	3
PROPOS PRELIMINAIRE	11
PARTIE I : LE DECLENCHEMENT DE L'INTERRUPTION DU VOYAGE	17
A – LA CIRCONSTANCE DE FAIT	18
1) L'EMPECHEMENT POUR LE TRANSPORTEUR	18
a) L'empêchement sur le navire	19
<i>La défaillance du navire</i>	19
<i>L'interdiction d'une autorité légitime</i>	19
b) L'empêchement sur le port de destination	20
<i>L'inaccessibilité du port</i>	21
<i>Le dysfonctionnement du port</i>	22
2) LES IMPLICATIONS SUR L'ACTIVITE DE TRANSPORT	24
a) Le transport par lignes régulières	26
<i>Les rotations désorganisées</i>	27
<i>La suite du voyage compromise</i>	28
b) Le transport à la demande	29
<i>La rentabilité limitée</i>	30
<i>La restitution du navire retardée</i>	30
B – LA DECISION DU TRANSPORTEUR	31
1) LA PRISE DE DECISION	31
a) Les fondements de la décision	31
<i>La recherche d'informations</i>	31
<i>L'analyse de la situation</i>	32
b) Les modalités de la décision	33
<i>Le moment de la décision</i>	33
<i>La forme de la décision</i>	34
2) LA CONFORMITE DE LA DECISION	35
a) La légitimité de la décision	36
<i>Le caractère réel</i>	36
<i>Le caractère imprévisible</i>	37
b) Le choix du port de substitution	39
<i>Le port convenable</i>	40
<i>Le port comme indicateur de la bonne foi du transporteur</i>	42

PARTIE II : LE REGIME JURIDIQUE DE L'INTERRUPTION DU VOYAGE	45
A – LA CHARGE PHYSIQUE DU REACHEMINEMENT	46
1) L'APPRECIATION CONCRETE DE L'OBLIGATION	47
a) Le contenu de l'obligation	47
<i>Les aspects irréductibles de la diligence</i>	48
<i>Les aspects évolués de la diligence</i>	50
b) La réalisation de l'obligation	52
<i>Une escale organisée</i>	53
<i>Un réseau diversifié</i>	53
2) L'ANALYSE JURIDIQUE DE L'OBLIGATION	54
a) Les fondements de l'obligation	55
<i>Le transporteur débiteur de l'obligation initiale</i>	55
<i>Le transporteur professionnel du transport</i>	57
b) L'inexécution de l'obligation	58
<i>Le comportement sanctionné</i>	58
<i>La condamnation aux dommages-intérêts</i>	59
B – LA CHARGE FINANCIERE DU REACHEMINEMENT	60
1) L'IMPUTATION DES FRAIS	61
a) La règle légale	62
<i>Une répartition circonstanciée</i>	62
<i>Une répartition cohérente</i>	63
b) Le renversement contractuel du risque	64
<i>Une solution dérogatoire au droit commun</i>	65
<i>Une solution tribulaire de la bonne foi</i>	65
2) LE SURCOUT	66
a) Les frais supplémentaires	66
<i>La qualification des dépenses engagées</i>	66
<i>Le contenu des dépenses engagées</i>	67
b) La couverture assurantielle	68
<i>La couverture générale « risques ordinaires »</i>	68
<i>La couverture améliorée « risques de guerre et assimilés »</i>	70
CONCLUSION	71
BIBLIOGRAPHIE	75
ANNEXE 1	79
ANNEXE 2	80
TABLE DES MATIERES	81