

UNIVERSITE DE DROIT D'ECONOMIE ET DES SCIENCES D'AIX-MARSEILLE

FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE D'AIX-MARSEILLE



Centre de Droit Maritime et des Transports

Directeur : Christian Scapel
3, avenue Robert Schuman - 13628 Aix-en-Provence CEDEX 1
Tél. 04.42.17.28.62 - 04.91.13.74.74 - Fax. 04.42.17.28.62

L'incendie à bord du navire marchand

Mémoire présenté par **Sébastien BEUZIT**,

Sous la direction de M. Christian SCAPEL et de M. le Professeur Pierre BONASSIES,

Pour l'obtention du DESS de droit maritime et des transports,

Promotion 2004.



L'incendie à bord du navire marchand



Mémoire présenté par **Sébastien BEUZIT**,

Sous la direction de M. Christian SCAPEL et de M. le Professeur Pierre BONASSIES,

Pour l'obtention du DESS de droit maritime et des transports,

Promotion 2004.

Remerciements

Je remercie particulièrement :

Me Jean Serge Rohart, pour m'avoir permis d'effectuer des recherches dans sa bibliothèque ;

Me Bertrand Coste, pour m'avoir accueilli dans son cabinet marseillais ;

M. Philippe Clouet, pour m'avoir donné accès au rapport d'expertise *Karaganda* et fait monter à bord d'un vraquier bulgare au port de Lorient ;

MM. Bonassies, Figuière et Scapel, pour leurs pistes de recherche ;

Enfin mes parents, frères et sœur, pour leur soutien moral et matériel.

Rennes, le 1^{er} septembre 2004

Introduction	6
1^{ère} Partie : L'incendie, source d'avaries particulières au navire ou à la cargaison	12
Chapitre I : Règlement des avaries particulières dans le cadre du contrat de transport	13
Section 1 : <u>Définition du cas excepté d'incendie</u>	13
§1 : Incendie et cause du dommage	14
1) Existence d'une combustion vive	14
2) L'incendie cause du dommage	19
§2 : Incendie et explosion	21
1) Explosion sans incendie	22
2) Incendie puis explosion	24
3) Explosion puis incendie	25
Section 2 : <u>La cause de l'incendie</u>	27
§1 : Preuve de la faute du transporteur à charge de la marchandise	27
1) « D'un incendie, à moins que »	27
2) Charge de la preuve de la faute du transporteur	29
§2 : Absence de faute du transporteur	33
1) Incendie d'origine inconnue	33
2) Cause de l'incendie autre qu'une faute du transporteur	34
Section 3 : <u>L'incendie imputable au navire</u>	36
§1 : Faute personnelle du transporteur	36
1) Faute du préposé du transporteur en cours de voyage	36
2) Faute de la société de transport	40
§2 : Faute causale du transporteur	42

1) Faute du transporteur et survenance de l'incendie	42
2) Faute du transporteur et extension de l'incendie	47

Section 4 : L'incendie imputable à la cargaison50

§1 : Le vice propre de la marchandise à l'origine de l'incendie51

1) Prédiposition de la marchandise à la combustion spontanée	52
2) Combustion spontanée de la marchandise attribuée à une cause extérieure	55

§2 : La fausse déclaration du chargeur de marchandises dangereuses à l'origine de l'incendie57

1) La faute lucrative du chargeur de marchandises dangereuses	57
2) L'inexécution de l'obligation de diligence raisonnable du transporteur comme cause du dommage	63

Chapitre II : Règlement des avaries particulières dans le cadre du contrat d'affrètement66

Section 1 : Règlement des avaries causées à la cargaison dans le cadre du contrat d'affrètement69

Section 2 : Règlement des avaries causées au navire dans le cadre du contrat d'affrètement70

1) Responsabilité de l'armateur fréteur	71
2) Responsabilité de l'affréteur	71

2^{ème} Partie : La lutte contre l'incendie, source d'avaries communes au navire et à la cargaison76

Chapitre I : Caractéristiques de l'acte générateur de l'avarie commune77

Section 1 : Un sacrifice ou une dépense volontaire et raisonnable dans l'intérêt de tous77

1) Classement du sacrifice ou de la dépense en avarie commune	77
2) Maintien du sacrifice ou de la dépense en avarie particulière	85

Section 2 : Un danger réel ou imminent menaçant tous les intérêts engagés dans

<u>l'expédition maritime</u>	88
1) Existence d'un danger réel ou imminent	88
2) Menace de la communauté par l'incendie	89
Chapitre II : Règlement des contributions d'avarie commune et droit de recours	90
Section 1 : <u>Détermination de la masse contributive</u>	90
1) Appartenance à une communauté d'intérêts	91
2) Opérations complexes de lutte contre l'incendie	91
Section 2 : <u>Droit de recours contre l'auteur de la faute à l'origine de l'incendie</u>	93
Conclusion	96

Introduction

De tous les périls qu'un navire peut rencontrer, l'incendie est la fortune de mer la plus crainte par ceux qui sont engagés dans l'expédition maritime, qu'ils soient marins, armateurs, commerçants ou assureurs. La survenance d'un incendie à bord d'un navire marchand est en effet de nature à compromettre gravement le sort de l'expédition maritime, voire parfois à y mettre fin. Ainsi, lorsque le navire se trouve isolé en haute mer, l'équipage peut être contraint, en raison de la violence du sinistre, de l'insuffisance des installations du bord et de l'absence de toute aide extérieure immédiate, d'abandonner le navire en proie aux flammes.

Tout incendie qui éclate à bord comprend en lui son extension et le risque de perte du navire si rien n'est entrepris pour lutter contre lui ou si, en dépit des efforts déployés par le bord, la malchance s'en mêle. En mer, les événements peuvent parfois s'enchaîner avec une rapidité déconcertante et mener directement à la perte du navire et de la cargaison transportée. Plusieurs écrivains ont décrit comment une telle succession d'évènements malencontreux pouvait se produire, et l'on retiendra particulièrement parmi eux Joseph Conrad qui, dans son roman '*Jeunesse*', retranscrit les impressions d'un jeune marin embarqué sur le navire *La Judée* transportant une cargaison de charbon d'Angleterre en Thaïlande et victime au cours de ce voyage chaotique d'un incendie puis d'une explosion obligeant finalement l'équipage à abandonner la carcasse du navire en feu¹.

L'incendie à bord d'un navire diffère de l'incendie terrestre en ce que si, à terre, des moyens humains et matériels importants peuvent être rapidement déployés dès le départ du feu, en mer la lutte contre le feu ne peut être effectuée, au moins dans un premier temps, que par les membres d'équipage et avec les seuls moyens installés à bord. De plus, tout est susceptible de brûler à bord d'un navire, depuis la marchandise qui y est chargée jusqu'à la structure elle-même par élévation de température. Enfin, le risque que l'incendie dégénère en explosion est important, en raison de la présence à bord des soutes de propulsion ou encore de marchandises dangereuses explosibles.

¹ J. Conrad, *Jeunesse*, Ed Gallimard. Après divers ordres et contre-ordres, le navire avait finalement chargé en Angleterre une cargaison de charbon mais celle-ci, mouillée et émietlée, avait d'abord pris feu par combustion spontanée puis explosé en raison de l'accumulation des gaz dans les cales insuffisamment ventilées. Le navire en perdition avait été assisté un temps par un navire de passage mais la vitesse du convoi avait attisé l'incendie, obligeant l'équipage à couper la remorque et à abandonner le navire en feu qui sombrait quelques heures plus tard, tandis que l'équipage sain et sauf embarqué dans deux canots de sauvetage parvenait à rejoindre les côtes indiennes.

Cette spécificité de l'incendie à bord d'un navire de commerce se retrouve également lorsque le navire en feu se trouve à quai. L'incendie d'un navire à quai est en effet sans commune mesure avec un incendie terrestre classique. La présence d'un navire en feu dans une zone portuaire représente tout d'abord un risque majeur pour les autres navires, pour les équipements industriels environnants et pour la population locale. La lutte contre le feu exige ensuite une coopération et une coordination étroite entre le bord et les moyens terrestres. Enfin les décisions doivent être prises dans les plus brefs délais et en tenant compte de paramètres techniques propres aux structures flottantes, tels que le compartimentage ou la stabilité du navire.

La maîtrise d'un incendie à bord d'un navire de commerce dépendant en large partie des connaissances théoriques et pratiques du bord en la matière, on perçoit dès lors l'intérêt crucial que présente la formation des officiers et du reste de l'équipage aux techniques avancées de lutte contre le feu². L'incendie est en effet un danger qui menace en permanence le navire, et sa fréquence de survenance n'est pas négligeable. Ainsi par exemple, de 1987 à 2001, le UK P&I Club a fait face à 68 cas d'incendie, dont 10 concernaient des navires à quai³.

Les causes d'un incendie peuvent être globalement classées en trois groupes. La cause de l'incendie peut tout d'abord être extérieure au navire, par exemple lorsqu'un incendie ayant éclaté à terre dans un entrepôt situé à proximité des bassins ou à bord d'un autre navire amarré à quai se communique au navire, lorsque le navire est victime de phénomènes naturels (foudre, éruption volcanique terrestre⁴ ou sous-marine etc), ou encore lorsqu'une embarcation remplie d'explosifs frappe la coque d'un pétrolier⁵.

L'incendie peut ensuite trouver son origine dans la cargaison transportée à bord du navire. Près des ¾ des incendies frappant les navires prennent naissance dans leurs cales, et

² L'équipage doit être en possession des certificats de lutte contre l'incendie (Safe Manning Certificate) requis par la Convention STCW1995.

³ 52 des 68 claims concernaient des navires au tramping, 17 sous affrètement au voyage, 35 sous affrètement à temps. La moyenne de chaque claim était de \$860,000. '*Large fire claims cost shipping insurers \$20 million a year*', www.ukpandi.com, press releases, 1 avril 2003.

⁴ On se remémorera l'éruption volcanique de la montagne Pelé en Martinique en 1902, qui avait provoqué la perte de plusieurs navires se trouvant en rade de Saint-Pierre, ces derniers ayant été soit coulés par la vague créée par la propagation de l'onde de choc sur l'eau, soit incendiés immédiatement au contact de la nuée de cendres et de lave en fusion s'étant déversée du flanc ouest de la montagne.

⁵ Acte terroriste contre le pétrolier français *Limburg* au large des côtes du Yémen du 6 octobre 2002.

46% de ceux-ci résultent d'une combustion spontanée des marchandises⁶. Certaines marchandises transportées en vrac, telles que la farine de poisson, le tabac, le coton, le papier, le charbon, ou encore le cacao et les céréales, sont en effet soumises au cours de leur transport à de multiples réactions chimiques et biologiques susceptibles de causer un incendie. Les contraintes de stabilité du navire, qui imposent que les marchandises en vrac soient entassées en cale de manière compacte, ainsi que l'environnement humide inhérent à tout transport par mer et auquel la marchandise est exposée, provoquent en effet la fermentation ou décomposition des matières organiques au cours du voyage maritime, processus naturel qui peut provoquer la combustion spontanée de la marchandise, par exemple si les cales ne sont pas suffisamment ventilées. Les marchandises dangereuses constituent également une menace permanente d'incendie pour le navire et le reste de la cargaison, risque que les réglementations internationale et nationale applicables - Code IMDG⁷, règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 (volume 6)⁸ - cherchent constamment à prévenir. Enfin les navires transportant des marchandises particulièrement inflammables ou explosibles, tels que les pétroliers transportant du fuel léger extrêmement volatil, les chimiquiers ou les méthaniers, sont particulièrement exposés au risque d'incendie à bord.

L'incendie peut enfin trouver son origine dans un défaut de navigabilité du navire ou dans sa mauvaise administration. Hormis les risques d'incendie liés à un abordage, une collision ou encore un échouement, le navire constitue en lui-même une formidable source potentielle d'incendie. Les locaux d'habitation, la salle des machines, la salle des pompes et les cales sont incontestablement les parties du navire les plus vulnérables à la survenance d'un incendie. Ainsi, parmi les causes d'incendie imputables au navire, on peut citer pêle-mêle le feu de cuisine dans les espaces de vie, une fuite de fioul sur une surface brûlante tel que le

⁶ Les incendies en cale résultent autrement de la négligence des stevedores qui fument en travaillant (31%), de travaux de soudure (14%), ou encore des lampes ou des circuits électriques présents dans les cales des navires etc. '*Large fire claims cost shipping insurers \$20 million a year*', www.ukpandi.com, press releases, 1 avril 2003.

⁷ Le Code IMDG détermine les règles applicables au conditionnement des marchandises dangereuses, à leur transport et à leur stockage. Ainsi le conditionnement des marchandises en sac, l'emballage (certificat d'emballage) et l'étiquetage, l'emportage des conteneurs (Container Packing Certificate), l'arrimage en pontée, la séparation et la ségrégation de certaines marchandises s'effectue conformément aux dispositions IMDG. Le Code IMDG est modifié et enrichi en fonction des incendies ou autres sinistres impliquant des marchandises dangereuses auxquels les transporteurs maritimes ont dû faire face. Des recommandations IMDG sont alors émises et prises en compte par les transporteurs lors de l'élaboration du plan de chargement.

⁸ Ce règlement rend applicables les règles techniques figurant dans le Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG de l'OMI : 9 classes) transportées en colis ou sous forme solide en vrac à bord des navires.

tuyau d'échappement du moteur en salle des machines⁹, la déficience des installations électriques¹⁰ etc. Là encore, les réglementations internationale et nationale - Convention SOLAS de 1974¹¹, règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 (volume 2)¹² - s'efforcent de prévenir les risques d'incendie et d'améliorer constamment la sécurité des navires en émettant des règles techniques imposant un standard minimum pour la construction, l'équipement et les opérations menées à bord des navires.

Il est toutefois fréquent que la cause de l'incendie ne puisse être clairement identifiée par les experts. L'incendie à bord d'un navire est en effet à ce point destructeur qu'il est toujours extrêmement difficile, et voire même souvent impossible, de déterminer son origine exacte. Ainsi, la cause de l'incendie demeure souvent inconnue, et il convient alors de répartir équitablement le coût financier de l'incendie et de son extinction entre les parties intéressées à l'expédition maritime.

Cependant, avant même de rechercher la cause du sinistre, il faudra au préalable déterminer si le sinistre lui-même peut être juridiquement qualifié d'« incendie ». La démarche impliquera de se pencher sur les conclusions des rapports d'expertise, afin de vérifier que les caractéristiques du phénomène physique ayant frappé l'expédition maritime répondent à la définition scientifique de l'incendie. L'incendie¹³ est en effet un phénomène chimique, physique et thermique de combustion vive, phénomène habituellement représenté

⁹ Fuite provoquée par exemple par une fissuration du tuyau de déversement de la pompe d'alimentation à haute pression ou d'un presse-étoupe. www.british-marine.co.uk/lossprevention.

¹⁰ Court-circuits provoquant des étincelles, ou encore un échauffement des conducteurs par suite de la résistance offerte au passage d'un courant de trop forte intensité. Voir Cdt.Seray, *La sécurité des navires à la mer et dans les ports*, Impr. Leconte Marseille, 1964, chapitre II, causes et risques d'incendie.

¹¹ Voir les annexes de la Convention SOLAS 1974, et plus particulièrement l'annexe 2 spécifiant les règles de construction et les équipements relatifs à la protection contre l'incendie. Voir Chap.II.2 règle 2 : division du navire en tranches verticales principales par des cloisonnements ayant une résistance mécanique et thermique, séparation des locaux d'habitation du reste du navire par des cloisonnements ayant la même propriété, utilisation restreinte de matériaux combustibles, détection, localisation et extinction de tout incendie à l'endroit où il a pris naissance, protection des issues et des moyens d'accès pour permettre une lutte plus efficace contre le feu, possibilité d'utilisation rapide des installations de lutte contre le feu, enfin réduction des risques d'inflammation de la vapeur de la cargaison. Voir également Chap.II.2 règle 54 concernant la délivrance du certificat de conformité de construction et d'équipement aux prescriptions spéciales pour les navires transportant des marchandises dangereuses (Certificate of compliance for the carriage of dangerous goods).

¹² Le volume 2 prévoit les règles de sécurité applicables aux navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux : franc bord ; compartimentage ; stabilité ; installation des machines ; prévention, détection et extinction de l'incendie ; installations électriques ; engins et dispositifs de sauvetage, etc.

¹³ Du latin *incendium*, de *incendere*, allumer, embraser.

par les techniciens sous la forme d'un « triangle du feu »¹⁴. Il faudra dès lors le distinguer de tout autre phénomène physique pouvant se produire à bord, et en particulier de l'explosion. Bien qu'ils répondent à des caractéristiques scientifiques différentes, l'incendie et l'explosion sont en effet deux phénomènes étroitement liés en pratique. L'incendie est souvent la conséquence d'une explosion et, inversement, il dégénère parfois en explosion dont les effets peuvent être dévastateurs, tant pour le navire que pour les tiers. La distinction de ces deux phénomènes est importante, dans la mesure où elle conditionnera la qualification du sinistre ayant frappé l'expédition maritime, et donc le régime juridique applicable aux avaries et dommages qui en ont résulté.

Les répercussions qu'un incendie à bord d'un navire de commerce peut avoir auprès des différents acteurs de la vie maritime sont innombrables, tant et si bien qu'il serait vain de vouloir les énumérer. Contentons nous donc de mentionner que la présence en haute mer à proximité des eaux territoriales de l'épave à la dérive d'un navire en feu rempli d'explosifs, laissé sans surveillance par le capitaine et l'équipage et abandonné par son armateur, constitue un danger grave et immédiat pour la sécurité des côtes et de la navigation dans ces eaux¹⁵, que l'Etat n'a aucune obligation, une fois la sécurité des passagers assurée, de pourvoir à la lutte contre l'incendie et d'assurer la sécurité des biens¹⁶, ou encore que la survenance d'un incendie à bord d'un navire est susceptible d'entraîner des poursuites pénales à l'encontre de ceux qui, par leur omission fautive, ont concouru à provoquer la mort de plusieurs personnes¹⁷.

¹⁴ Le terme de combustion (du latin *combustio*, -onis, de *comburere*, brûler) s'applique à l'ensemble des phénomènes qui se manifestent quand un corps, appelé combustible, s'unit à un autre appelé comburant en dégageant de la chaleur.

¹⁵ Si bien que l'ordre donné par l'autorité maritime française à la Marine nationale de procéder à la destruction de l'épave en haute mer ne méconnaît aucun principe de droit international et ne constitue pas une faute susceptible d'engager la responsabilité de l'Etat. CE 23 octobre 1987, navire *Ammersee*, DMF 1988 p.517.

¹⁶ Afin de porter assistance aux passagers d'un navire en proie à un incendie, un hélicoptère est envoyé sur les lieux ; le service des affaires maritimes a ainsi rempli les obligations lui incombant au titre de sa mission d'assistance aux personnes. CE 27 juillet 1984, *Renucci*, Juris-Data n° 041762.

¹⁷ Trib.Gênes, 17 septembre 2002, DMF 2003 p.861. Lors des essais en mer précédant la livraison d'un chimiquier, un début d'incendie avait éclaté près de la salle de contrôle propulsion. L'incendie avait été vite maîtrisé, mais le système automatique de lâcher de CO2 fut activé dans la salle des machines, provoquant la mort de 6 personnes qui s'y trouvaient. Au cours de l'enquête, il fut établi que le signal de l'alarme incendie et celui d'un lâcher imminent de CO2 étaient identiques étant donné qu'ils étaient émis par des sirènes du même type. Le tribunal a déclaré coupables du délit d'homicide multiple sans préméditation les personnes ayant activé le système automatique, les responsables du chantier de construction ainsi que le représentant de la société ayant passé commande du navire. La société de classification, quant à elle, ne fut pas poursuivie, dans la mesure où la différenciation sonore des alarmes en question n'était prescrite au moment de l'évènement ni par la Convention SOLAS ni par le Règlement de ladite société.

Notre étude se restreindra dès lors à l'analyse des conséquences financières qu'un incendie peut avoir sur les intéressés à l'expédition maritime, et plus particulièrement à l'analyse des mécanismes de répartition de responsabilité entre les intérêts navire et cargaison en fonction de la cause de l'incendie et de la nature de l'avarie dont le remboursement est demandé. En effet, hormis l'hypothèse d'une répartition équitable en cas d'incendie d'origine inconnue¹⁸, le coût financier de l'incendie et de son extinction pèsera au final¹⁹ soit sur le navire, soit sur la cargaison, selon que la faute de l'un ou de l'autre ait causé le sinistre. Cependant, le mécanisme de répartition de responsabilité diffèrera radicalement selon que l'avarie résulte directement de l'incendie ou qu'elle trouve sa cause dans les moyens utilisés pour éteindre l'incendie. Dans la première hypothèse, l'avarie est particulière au navire ou à la cargaison ; chacun supporte alors ses propres dommages, sauf recours contre la partie fautive (*1^{ère} Partie*). Dans la seconde, l'avarie est commune au navire et à la cargaison ; chacun contribue à l'avarie subie dans l'intérêt commun en proportion des valeurs sauvées, sauf recours contre l'auteur de la faute à l'origine de l'incendie (*2^{ème} Partie*).

¹⁸ En cas d'incendie d'origine inconnue, chacun supporte ses avaries particulières, tandis que les avaries communes sont réparties entre les intéressés à l'expédition maritime.

¹⁹ Directement ou par la voie des recours en réparation et des appels en garantie pour les avaries particulières, par la voie du recours en remboursement de la contribution due pour les avaries communes.

1^{ère} Partie : L'incendie, source d'avaries particulières au navire ou à la cargaison

La survenance d'un incendie à bord d'un navire marchand donne tout d'abord lieu à règlement des avaries particulières. L'hypothèse est simple : un incendie se déclare dans une des cales du navire, occasionnant des dommages au navire et à la cargaison. Ces avaries d'origine purement fortuite n'intéressant les éléments de l'expédition maritime que de manière séparée sont supportées, conformément au principe de droit commun *res perit domino*, par le propriétaire de la chose qui a souffert le dommage²⁰, sauf recours en responsabilité²¹.

La charge des avaries particulières survenant au navire à la suite de l'incendie incombe ainsi à l'armateur propriétaire seul puisque le navire est sa chose, sauf recours contre l'affréteur dans l'hypothèse où la cause de l'incendie lui est imputable. De même la perte partielle ou totale de la cargaison incombe au propriétaire de cette chose, sauf si la responsabilité d'un tiers se trouve engagée. Ainsi les ayants droit à la marchandise peuvent se retourner contre l'armateur en invoquant à son encontre la responsabilité du transporteur maritime. On verra toutefois que l'incendie est pour le transporteur un cas excepté l'exonérant en principe de toute responsabilité. Si toutefois le transporteur est condamné à réparer les avaries causées à la marchandise par l'incendie, il aura en sa qualité d'affréteur un recours contre l'armateur fréteur lorsque l'incendie a pour origine un défaut de navigabilité du navire dont l'armateur est garant. Mentionnons enfin que le propriétaire de la marchandise embarquée à bord d'un navire sera responsable des dommages causés par celle-ci à ce navire ou aux autres marchandises chargées à bord.

²⁰ La charge réelle pèse sur les assureurs corps et facultés. En matière d'assurance corps, si le navire sombre à cause de l'incendie, l'assuré déclarera à son assureur corps la perte totale réelle du navire (ATL) et sera indemnisé à hauteur de la valeur agréée. Si du fait de l'incendie, le coût des réparations excède la valeur assurée du navire, l'assuré déclarera à son assureur corps la perte réputée totale du navire (CTL) et sera indemnisé à hauteur de la valeur agréée. L'indemnisation s'effectuera bien entendu selon les principes régissant le droit des assurances maritimes. Sur la charge de la preuve que la perte du navire trouve sa cause dans un incendie, voir *The Irakian Reefer* (1995) 1 LLR 455. Et sur l'existence et l'admissibilité d'une CTL causée par un incendie avant que le navire ne coule en raison d'une voie d'eau d'origine inconnue, voir *The Kastor too* [2003] 1 LLR 296.

²¹ Art.23 Loi du 7 juillet 1967 : « Sont particulières toutes les avaries qui ne sont pas classées en avaries communes. Elles sont supportées par le propriétaire de la chose qui a souffert le dommage ou par celui qui a exposé la dépense, sauf leurs éventuelles actions en responsabilité, en remboursement ou en indemnité. »

Le règlement des avaries particulières au navire ou à la cargaison à la suite d'un incendie sera analysé selon une approche contractuelle, en distinguant selon que les recours en réparation s'effectuent sur la base du connaissance (*chapitre I*) ou du contrat d'affrètement (*chapitre II*).

Chapitre I : Règlement des avaries particulières dans le cadre du contrat de transport

La question principalement envisagée est celle du partage de la responsabilité des conséquences dommageables de l'incendie entre le transporteur et l'ayant droit à la marchandise²². Ce partage s'effectue naturellement selon l'origine de l'incendie déterminée par voie d'expertise. Celle-ci peut tout d'abord demeurer inconnue. Il convient alors de déterminer à qui, du transporteur ou de l'ayant droit, le doute bénéficie (*section 2*). L'incendie peut ensuite résulter d'une défectuosité du navire ou de sa mauvaise administration. Seule la preuve par l'ayant droit de la faute du transporteur rendra alors ce dernier responsable des avaries et manquants subis par la marchandise (*section 3*). L'incendie peut enfin trouver son origine dans la nature spéciale de la marchandise transportée, telles certaines marchandises dangereuses ou encore sujettes à combustion spontanée. L'ayant droit supporte alors son propre préjudice, sans recours possible contre le transporteur (*section 4*). Ces points présentés de façon schématique seront successivement repris et développés, après qu'une définition de l'incendie ait été au préalable envisagée (*section 1*).

Section 1 : Définition du cas excepté d'incendie

Le transporteur peut s'exonérer totalement de la responsabilité de plein droit qui pèse sur lui²³ s'il rapporte la preuve que le dommage subi par la marchandise est causé par un

²² La survenance d'un incendie a de nombreuses autres répercussions sur le contrat de transport maritime. Ainsi par exemple, lorsqu'à la suite d'un incendie survenu à bord du navire à quai une fois son chargement terminé, le transporteur, après débarquement de la marchandise endommagée par le feu et l'eau d'extinction, porte au connaissance des annotations constatant les dites avaries, ces inscriptions ne constituent aucunement des réserves puisqu'elles se réfèrent à l'état de la marchandise après prise en charge. En effet, seules les annotations du transporteur relatives à l'état apparent de la marchandise au moment de sa prise en charge valent réserves : le connaissance émis au moment du chargement demeure « net de réserves ». *The Galatia* [1979] 2 All ER 726. Goode, *Commercial Law*, 2nd Ed, Penguin Books, p.908.

²³ Dès lors que le chargeur prouve l'existence d'un dommage survenu au cours de la phase de transport maritime, le transporteur est présumé responsable.

incendie (§1). La question est donc de savoir si les faits de la cause entrent dans la définition usuelle de l'incendie. On peut en effet hésiter sur la nature de certains phénomènes chimiques ressemblant au feu et pouvant se produire dans la cargaison. Il convient de même de s'interroger sur la nature du lien de causalité qui est exigé entre l'incendie et le dommage pour que ce dernier soit couvert par l'exception d'incendie. L'incendie se combine par ailleurs souvent en pratique avec l'explosion. Il est dès lors nécessaire de distinguer ces deux phénomènes (§2).

§1 : Incendie et cause du dommage

Depuis la réforme de 1966²⁴, l'incendie figure en droit interne comme dans le régime de la Convention de 1924 parmi les causes de libération du transporteur²⁵. Pour pouvoir en bénéficier, le transporteur doit démontrer le fait matériel d'incendie. Il n'est pas tenu de démontrer comment l'incendie a pris naissance, c'est-à-dire quelle en est la cause ; seule la preuve de l'existence matérielle d'un incendie à bord du navire, ainsi que d'un rapport de causalité entre l'incendie et l'avarie subie par la marchandise, est nécessaire. Par le seul fait qu'il établit que la marchandise a péri ou a été endommagée dans un incendie, sans qu'on ait à distinguer si cet incendie a été circonscrit à la chose du demandeur ou s'il s'est propagé jusqu'à elle, le transporteur est en effet *a priori* libéré.²⁶

1) Existence d'une combustion vive

²⁴ Sous l'empire de la loi de 1936, l'incendie n'était une cause de libération du transporteur maritime que s'il revêtait les traits de la force majeure ou s'il pouvait s'expliquer par le vice propre de la chose, en cas de combustion spontanée par exemple. Rémond-Gouilloud, *Droit Maritime*, 2ème Ed, p. 334 ; Rodière & du Pontavice, *Droit Maritime*, Précis Dalloz, 12ème Ed, 1997, p.288. La Convention de 1924 ayant quant à elle admis l'incendie comme cas excepté, le contentieux était finalement centré sur la question de savoir si le transport litigieux était régi par la Convention ou par le droit national. La loi de 1966 a ajouté l'incendie dans la liste des cas d'exonération pour se rapprocher de la Convention de Bruxelles, qui en a toujours fait un cas excepté à part.

²⁵ Art.27c) de la loi du 18 juin 1966 : « 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 : c) d'un incendie » ; art.4§2b) de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 : « Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour pertes ou dommages résultant ou provenant : b) d'un incendie ».

²⁶ Rodière, *Traité Général de droit maritime*, Tome II *Affrètement et Transports*, 1968, §627.

D'un point de vue scientifique et juridique, il n'y a feu et donc incendie²⁷ qu'en présence d'une combustion vive²⁸. La combustion est le résultat de la combinaison de l'oxygène avec le carbone et l'hydrogène entrant dans la composition de tous les corps dits combustibles ; c'est donc, d'un point de vue chimique, une « oxydation » qui s'accompagne toujours d'un dégagement de chaleur plus ou moins intense²⁹. On peut déduire de cette définition de la combustion que le mot « incendie » n'inclut pas certaines réactions chimiques auxquelles l'oxygène demeure étranger, telle la corrosion par exemple³⁰. La réunion de trois conditions est nécessaire pour qu'une combustion puisse avoir lieu : l'existence d'un combustible à l'état solide liquide ou gazeux, l'existence d'un comburant³¹ en quantité suffisante, l'oxygène, et une température assez élevée pour provoquer l'inflammation des vapeurs ou des gaz dégagés par le combustible³². L'union du combustible et du comburant s'accompagne en effet d'un dégagement de chaleur plus ou moins intense. L'on parle alors de combustion lente, de combustion vive ou de combustion spontanée.

²⁷ L'incendie se distingue du feu en ce qu'il est « un feu anormal, destructeur et dangereux, causant des dommages d'importance appréciable ». J. Fossereau, *la notion d'incendie*, thèse LGDJ, 1962, n°165. Le doyen Rodière, raisonnant à propos de navires entretenant un foyer normal pour leur propulsion, estimait ainsi qu'il n'y avait incendie que si le feu entretenu en salle des machines gagnait des parties du navire qui n'étaient pas destinées à être consumées, et qu'il y avait également incendie de la cargaison quand celle-ci, pour une raison quelconque, prenait feu. Rodière, *Traité Général de droit maritime*, Tome I *Evènements de mer*, 1972, p.152.

²⁸ J. Fossereau, *la notion d'incendie*, thèse LGDJ, 1962, n°48&s.

²⁹ A.Odillon, *Dictionnaire du feu*.

³⁰ Ainsi le transporteur ne peut pas invoquer le cas excepté d'incendie pour les dommages causés par simple corrosion puisqu'il ne s'agit pas d'une combustion à proprement parler. J. Fossereau, *la notion d'incendie*, thèse LGDJ, 1962, n° 50. Néanmoins, si cette réaction conduit ultérieurement à l'apparition de foyers d'incendie, le transporteur pourra invoquer l'incendie pour les dommages causés par l'action des flammes. De même, il n'y a pas à proprement parler incendie de la marchandise lorsque les dommages subis par celle-ci sont causés par les vapeurs corrosives dégagées par la combustion lente de sacs de farine de poisson entreposés à proximité, alors qu'il n'est pas établi que la mouille ayant atteint la marchandise dont s'agit soit la conséquence des mesures de protection prises pour arrêter la combustion de la farine de poisson. Trib.Com.17 décembre 1968, DMF 1969, p. 696. Les faits de l'espèce n'étant pas clairement précisés, il est supposé que la farine de poisson ne s'était pas enflammée spontanément. Dans le cas contraire, la décision des juges de première instance serait critiquable : comment refuser au transporteur la possibilité d'invoquer le cas excepté d'incendie pour les dommages causés par les vapeurs dégagées par la combustion spontanée d'une marchandise, fussent-elles corrosives, alors qu'il est de jurisprudence constante qu'il peut en bénéficier pour les dommages causés par la fumée dégagée par la combustion spontanée d'une marchandise ? De tels dommages, au même titre que ceux causés par la fumée dégagée par l'incendie, ne sont en effet *a priori* que les conséquences de l'incendie. Voir développements sur le lien de causalité entre l'incendie et le dommage 1^{ère} P, chap.I, S1, 2.

³¹ Corps qui, en se combinant avec un autre, provoque sa combustion.

³² Cdt.Seray, *La sécurité des navires à la mer et dans les ports*, Impr. Leconte Marseille, 1965, chapitre IV, la combustion. A l'image d'un triangle, il ne peut y avoir combustion que si les trois branches de celui-ci sont jointes. Ainsi les opérations de lutte contre l'incendie consistent à priver l'incendie de l'une sinon de ses trois sources d'existence. Par exemple, la fermeture des conduits et trappes de ventilation de la cale où l'incendie couve, et l'introduction du contenu de bouteilles de gaz carbonique CO2 ou de gaz inerte dans celle-ci, asphyxiera l'incendie, rouvrant ainsi l'une des trois branches du triangle du feu. De la même manière, la projection d'eau par les lances à incendie sur la coque du navire fera descendre la température de la marchandise qui se consume à l'intérieur des cales, tandis que la coupure des arrivées de fuel en salle des machines privera le feu de tout nouveau combustible.

a) Combustion lente ou oxydation :

L'oxydation est une forme de combustion lente, c'est-à-dire une combustion sans élévation notable de température et sans production de lumière, mais avec un fort dégagement de fumée opaque et d'oxyde de carbone. La chaleur dégagée conduit toutefois à l'échauffement progressif de la marchandise. Cette oxydation lente ne constitue en soi ni le feu ni l'incendie³³. Les dommages résultant de la simple carbonisation ou de la seule fermentation des substances organiques présentes dans la marchandise ne sont pas couverts par le cas excepté d'incendie³⁴. Il en est de même des dommages causés à d'autres marchandises arrimées à proximité par la fumée dégagée par cette oxydation.

Il ne suffit pas au transporteur d'établir l'existence d'un échauffement des marchandises ; la preuve d'un jaillissement de flammes ou encore d'un état d'incandescence des marchandises doit être rapportée pour qualifier le fait matériel d'incendie³⁵. Le simple échauffement de la marchandise, qui n'est pas encore arrivé au stade de l'incandescence ou de l'inflammation, n'est pas inclus dans la notion d'incendie³⁶ : tant qu'il n'y a ni rougeoiement ni flamme, il n'y a pas incendie³⁷.

³³ J. Fossereau, *la notion d'incendie*, thèse LGDJ, 1962, n°51&52.

³⁴ Le transporteur invoquera alors le vice propre de la marchandise comme cause du dommage. Voir 1^{ère} P, chap. I, S4.

³⁵ Rodière, *Traité Général de droit maritime*, Tome II *Affrètement et Transports*, 1968, §627 : des arrêts ont statué en matière maritime que l'incendie supposait flammes et incandescence, que le dégagement de fumée et la carbonisation ne suffisaient pas. Bruxelles, 24 novembre 1960, J.P.A. 1961, 28 et 30 mars 1967, Dr.Euro.Transp. 1967, 755. *Cargo Carriers Inc. vs Brown S.S.Co.* [1950] AMC 2046 WDNY : "the legal exoneration from liability in case of fire cannot be invoked when damage is caused by smoke and heat". Puisqu'il avait été prouvé que la décomposition du blé pouvait se produire à moins de 300°C, et qu'aucune preuve d'une température plus élevée n'avait été rapportée, le tribunal américain a décidé que le dommage n'était pas dû à un incendie mais à un échauffement provoqué par le contact d'une partie de la cargaison avec des lampes restées allumées en cale.

³⁶ La jurisprudence anglaise a fait la distinction entre simple échauffement et incendie. *Tempus Shipping Co.Ltdvs Louis Dreyfus Co.Ltd* [1930] LLR vol.36, p.169: "Mere heating which has not arrived at the stage of incandescence or ignition, is not within the specific word fire". Voir également, en matière d'assurance de fret sur le transport d'une cargaison de charbon, *The Knight of St. Michael* [1898] P.30. The voyage was abandoned shortly after its commencement because the coal started to heat, although no fire actually broke out. The loss of freight through heating of cargo was held to be a loss, not indeed by fire, but within the general words of the policy as *ejusdem generis*. Et à propos d'une erreur de jugement du capitaine quant à l'existence d'un incendie, *Joseph Watson & Son Ltd. vs Firemen's Fund Insurance Co. of San Francisco*, [1922] 2 KB 355. The master saw what he assumed to be smoke issuing from a hold and triggered fire-fighting measures which damaged the goods of the plaintiff who then brought an action under his policy for loss caused by fire. It was held that what the master saw was vapour emitted by cargo heated by steam escaping from a broken pipe. Consequently, the insured peril of fire had not occurred and the insurer could not be liable. Bennett, *The law of marine insurance*, Oxford Press 1996, p.129-130.

³⁷ *The Buckeye State* (1941) 39 Fed. Supp. 344, 347 WDNY : « Fire implies more than heat ; if there is no glow or flame, there is no fire ». Grain was damaged by light bulbs left on in the holds. Aucun état d'incandescence de la marchandise ni aucune flamme n'ayant été relevé en cale, le transporteur était tenu du dommage par échauffement subi par la marchandise à raison du dégagement de chaleur provoqué par des ampoules électriques laissées en marche. *The Santa Malta* [1967] 2 LLR 391, at p.394 where smoke was discovered in a hold

b) Combustion vive :

Lorsque la combustion est au contraire assez rapide, la température s'élève brusquement, portant le corps combustible à un certain degré thermique à partir duquel la marchandise est susceptible de s'enflammer si elle entre en contact avec une flamme, une étincelle ou un corps lui-même en ignition³⁸. La combustion qui en résulte est dite vive : la réaction chimique du combustible et du comburant est telle qu'une fois amorcée, elle continue en dégageant une quantité notable de chaleur avec production de lumière³⁹. La combustion vive peut d'ailleurs avoir lieu avec ou sans flamme selon que la matière qui se consume est ou non inflammable⁴⁰. Ainsi la combustion vive du bois donne lieu à l'apparition de flammes, les gaz issus de la combustion étant inflammables. Il y a alors indiscutablement incendie au sens de l'article 4§2 b) des Règles de La Haye.

En revanche, certains corps en ignition comme le charbon ou le minerai de fer se consomment sans flamme⁴¹. La question est alors de savoir s'il peut y avoir incendie bien qu'il n'y ait pas eu de flamme ? La réponse est assurément affirmative. La Cour Suprême du Danemark a ainsi considéré que « *même s'il n'existe pas de définition précise de l'incendie, on ne peut donner à ce terme le sens restreint de feu nu dégageant des flammes. Dans la langue usuelle, on parle sans aucun doute aussi d'incendie au cas de charbon ardent, et ce sens large du mot incendie s'explique par les raisons suivantes : le dommage dû au charbon*

containing fishmeal. The Exchequer Court of Canada held that the US Fire Statute required "visible heat or light" or "a flame or a glow" to constitute fire. Defendants had therefore failed to prove a fire.

³⁸ Le point d'inflammation correspond au degré de température à partir duquel les vapeurs ou gaz dégagés par le combustible s'enflamment au contact d'une flamme ou d'une étincelle. Une fois déclenchée, la combustion se poursuit et plus le corps en combustion est volatil, plus il y a production de flammes. Il doit être distingué du point éclair, qui correspond à une température inférieure à partir de laquelle les vapeurs émises par le combustible liquide peuvent s'enflammer brusquement au contact d'une flamme mais s'éteignent aussitôt. Le point éclair pour le mazout de propulsion se situe ainsi vers 80°C ; au-dessus de 80°C, on atteint le point d'inflammation, tandis que le point d'inflammation spontanée se situe vers 350 à 400°C. Cdt.Seray, *La sécurité des navires à la mer et dans les ports*, Impr. Leconte Marseille, 1965, chapitre IV, la combustion.

³⁹ J. Fossereau, *la notion d'incendie*, thèse LGDJ, 1962, n°53 à 59.

⁴⁰ L'inflammabilité est un phénomène gazeux : le corps soumis à l'action de la chaleur distille une certaine quantité de gaz qui s'enflamme au contact d'une flamme ou d'une étincelle. La flamme est constituée par la partie incandescente du gaz issu de la matière en combustion. La production d'une flamme est donc un phénomène particulier aux corps qui, en brûlant, se décomposent en gaz.

⁴¹ Ce sont des corps ininflammables. Le charbon comme le minerai de fer présentent la particularité de ne pas se décomposer en gaz inflammables lorsqu'ils sont portés à l'état d'incandescence, d'où l'absence de flamme. J. Fossereau, *la notion d'incendie*, thèse LGDJ, 1962, n°60.

ardent peut être le même que celui causé par le feu nu, et le charbon nu emporte le même risque que le feu nu »⁴². Le cas excepté d'incendie inclut donc toutes les hypothèses de combustion vive, peu importe que celle-ci ait lieu avec ou sans flamme : les dommages résultant de l'état incandescent d'une marchandise sont couverts au même titre que ceux causés par la présence d'un feu nu visible dégageant des flammes⁴³.

c) Combustion spontanée :

Il existe encore une troisième sorte de combustion qui concerne essentiellement les marchandises entassées en vrac en cale : la combustion spontanée⁴⁴. A vrai dire, la combustion spontanée est une sorte de combustion vive⁴⁵, la seule différence résidant dans le fait que les vapeurs issues de la combustion lente, à supposer qu'elles soient inflammables⁴⁶, s'enflamment seules sans contact avec une flamme ou une étincelle quand le point d'inflammation spontanée est atteint⁴⁷.

La combustion spontanée d'une marchandise, en tant que mode particulier de combustion vive, entre naturellement dans la définition de l'incendie⁴⁸, et ce alors même

⁴² Cour Suprême du Danemark, 21 juin 1963, DMF 1964 p.313. En l'espèce, s'il était douteux que des flammes se soient produites, une vis en laiton d'une des lampes litigieuses avait été retrouvée partiellement fondue, ce qui pouvait laisser supposer qu'une partie du maïs avarié avait atteint une température de plus de 930°C et était devenue, en conséquence, incandescente. Tous les juges s'accordèrent pour dire que le mot incendie, dans le langage ordinaire, comprenait également la situation dans laquelle un corps est chauffé à blanc.

⁴³ *The Buckeye State* (1941) 39 Fed. Supp. 344, 347 W.D.N.Y. : "Fire is caused by ignition or combustion, and it includes the idea of a visible heat or light". Est incandescent le corps qui est amené au blanc lumineux ou au rouge vif par une température élevée (définition encyclopédie Hachette). *Western Woolen Mill Co. vs Northern Assurance Co. of London* [1905] 139 Fed.637, p.639 : « Il n'est pas possible de trouver une définition du mot incendie qui ne comporte pas l'idée de chaleur visible ou lumière et c'est également le sens du mot dans la langue usuelle. Le dégagement intérieur de chaleur ne devint à aucun moment suffisamment rapide pour pouvoir produire une flamme ou l'incandescence ; il n'y avait donc pas de feu ».

⁴⁴ Lorsque les marchandises sont entassées dans un espace confiné insuffisamment ventilé, la chaleur ne peut se dissiper et la température peut atteindre rapidement le point d'inflammation spontanée, et ce d'autant plus rapidement si la marchandise est humide ou composée de corps gras non oxydés. Voir développements sur le vice propre de la marchandise 1^{ère} P, chap.I, S4.

⁴⁵ J. Fossereau, *la notion d'incendie*, thèse LGDJ, 1962, n°112&113.

⁴⁶ Pour les corps ininflammables, il y aura, une fois atteint le point de combustion spontanée, combustion avec incandescence.

⁴⁷ Le point de combustion spontanée correspond à la température à partir de laquelle les vapeurs inflammables créées par l'échauffement s'enflamment instantanément sans contact avec une flamme ou une étincelle. Ainsi il y a risque d'inflammation spontanée à partir de 400°C pour le bois, le coton, le papier. Cdt.Seray, *La sécurité des navires à la mer et dans les ports*, Impr. M. Leconte Marseille, 1965, chapitre IV, la combustion.

⁴⁸ *Tempus Shipping Co.Ltd vs Louis Dreyfus Co.Ltd* [1930] LLR vol.36 p.169 : "It is clear that fire due to spontaneous combustion constitutes a case of fire within the bill of lading exception of fire or an insurance against fire (if questions of inherent vice are excluded) or of fire within Section 502 of the MSA".

qu'elle est souvent issue de la combustion lente de la marchandise⁴⁹. En effet, même si le simple échauffement ne répond pas à la définition usuelle de l'incendie, tant les dommages subis par la marchandise à raison de cette combustion lente que ceux occasionnés par l'incendie provoqué par la combustion spontanée sont couverts par l'exception d'incendie dans la mesure où ils se rapportent à un même processus continu et ininterrompu⁵⁰. Il convient enfin de préciser que si la combustion spontanée de la marchandise résulte uniquement des caractéristiques intrinsèques de la marchandise transportée, le transporteur disposera également pour sa défense du cas excepté de vice propre⁵¹.

2) L'incendie cause du dommage

Le transporteur, après avoir prouvé qu'un incendie s'est déclaré à bord du navire, doit par ailleurs établir que le dommage causé aux marchandises est la conséquence de cet incendie⁵². La question est de savoir comment le lien de causalité entre le dommage et l'incendie doit-il s'apprécier. L'exception d'incendie ne recouvre-t-elle que les dommages causés aux marchandises par l'action des flammes, ou englobe-t-elle également les dommages résultant de la chaleur et de la fumée dégagées ? Le transporteur est-il également exonéré de sa responsabilité pour les dommages qui sont la conséquence non de l'incendie lui-même, mais des opérations de lutte contre l'incendie ?

Toute perte ou dommage qui trouve raisonnablement son origine dans l'incendie ou dans les moyens employés pour juguler le sinistre est couvert par l'exception. Il n'est pas

⁴⁹ Il peut bien sûr y avoir combustion vive sans une combustion lente initiale ; cependant toute combustion lente contient en germe une combustion vive. La marchandise qui, depuis plusieurs heures, se consumait lentement par échauffement, est désormais en proie aux flammes dont l'apparition marque le point de départ matériel de l'incendie.

⁵⁰ Tetley, *Responsibility for fire in the carriage of goods by sea* : "In the case of spontaneous combustion, however, where damage is done to cargo by heat for a period of time before fire breaks out causing further damage, both heads of damage are protected under the exception". *American Tobacco Co. vs Goulandris* [1962] AMC 2655. In that case, the court found that some of the damage to the cargo of tobacco occurred prior to the actual fire, due to spontaneous heat resulting from inherent vice in the cargo. The court held that this damage "prior to the actual fire is all part and parcel of the one continuous and uninterrupted process", and excused the owner from any liability. Wilford Coghlin Kimbald, *Time Charters*, LLP 3d Ed, p.357.

⁵¹ Voir développements sur le vice propre de la marchandise 1^{ère} P, chap.I, S4.

⁵² Tetley, *The cause of the loss or damage*, Etudes de Droit Maritime à l'aube du XXI^e siècle, Mélanges offerts à Pierre Bonassies, Ed Moreux, Paris, 2001, p.357 à 371. Art.27 of Law No. 66-420 of June 18, 1966 states that "the carrier is liable..unless he proves..". The carrier can only escape liability by showing affirmatively what the cause of the loss was and that it falls within the exceptions set out in art. 27. The proof by the carrier must be "positive, unequivocal and not the result of mere hypotheses." If a carrier offers no explanation of the cause of the loss or damage, if he does not provide a sufficient explanation of the cause of the loss, or if he merely points to a hypothetical, though possible, explanation, then the carrier will not be allowed to rely on any exculpatory exceptions and the cargo owner will be allowed to recover from him.

nécessaire que les flammes se soient effectivement communiquées aux marchandises litigieuses ; l'important est que la survenance de l'incendie ait joué un rôle effectif dans la réalisation du dommage⁵³. Le transporteur bénéficie ainsi de l'exonération pour les dommages causés en tout ou partie par la propagation des flammes ainsi que par la chaleur et la fumée qui s'en dégage⁵⁴, ou qui sont la conséquence de problèmes techniques inévitablement engendrés par la survenance d'un incendie à bord, tel un endommagement du système de ventilation⁵⁵. Il en va de même pour les dommages causés par l'eau utilisée pour éteindre l'incendie⁵⁶. L'incendie une fois déclaré, le transporteur est donc exonéré des dommages provenant du feu lui-même, et de tout dommage qui n'est que la conséquence directe du feu ou des moyens utilisés pour venir à bout du sinistre⁵⁷.

Précisons enfin que l'incendie qui se déclare à bord du navire transporteur pendant les opérations de chargement ou de déchargement, soit lorsque le navire est à quai, ou même alors que le navire est placé en cale sèche pour réparations avant qu'il soit procédé au dit

⁵³ *Tempus Shipping Co.Ltd vs Louis Dreyfus Co.Ltd*, [1930] LLR vol.36, p.169 : "the word of the section require indeed a causal connection between the loss or damage and the fire on board. The causal connection need not be by immediate contact, if it is operative in fact."

⁵⁴ *The Diamond* [1906] P.282, where damage due to smoke and water used to put out fire was held to be within the section as damage caused by fire because the water and smoke were matters which occurred by reason of the fire. Once ignition has occurred, recovery is not confined to damage inflicted by flames. Subject to the terms of the policy, loss caused by fire includes smoke damage and also damages occasioned through fire fighting efforts.

⁵⁵ Tetley, *Responsibility for fire in the carriage of goods by sea* : "Fire need not directly ignite the cargo. For example, where a fire damaged the ship's refrigeration control panels, causing a banana cargo to spoil, the fire was held to be the cause of the loss and within the fire exception of COGSA and the US Fire Statute". *Banana Services Inc. vs M/V Tasman Star*, 1996 AMC 260 at p.263. Ainsi également de la « trop rapide maturité prématurée et irréversible » de bananes provoquée par l'échauffement et par l'interruption du système de ventilation des cales 1 et 3 où elles étaient entreposées, interruption rendue nécessaire à la suite de la survenance d'un incendie dans la cale 2 en cours de chargement. CA Paris 9 mars 1977, DMF 1978 p.14, rendu en matière d'assurance « FAP sauf ». Les avaries étaient les conséquences directes et non indirectes de l'incendie qui en était leur cause unique, impulsive et déterminante ; elles étaient donc couvertes par l'art. 2-3° de la police facultés.

⁵⁶ Rodière, Tome II *Affrètement et transports*, 1968, §627 : « Il faut sans doute étendre la solution des choses endommagées par l'incendie à celles qui l'ont été par les effets ou les conséquences de l'incendie, ainsi par la fumée qui s'en est dégagée ou par l'eau jetée pour l'éteindre ». *Stanley vs Western Insurance Co.* [1868] L.R. 3 Ex.71,74 : the peril of fire extends to "any loss resulting from an apparently necessary and bona fide effort to put out a fire, whether it be by spoiling the goods by water, or throwing the articles of furnitures out of the window, or even the destroying of a neighbouring house by an explosion for the purpose of checking the progress of the flames, in a word, every loss that clearly and proximately results, whether directly or indirectly, from the fire, is within the policy". Le transporteur est ainsi exonéré des pertes et avaries causées à la marchandise par l'eau déversée par les lances à incendie afin de noyer la cale dans laquelle l'incendie fait rage. On peut encore imaginer l'hypothèse où, pour pouvoir accéder au foyer de l'incendie, certaines marchandises doivent être jetées par-dessus bord. Précisons cependant que l'exonération au titre du cas excepté d'incendie s'effectue *sans préjudice de responsabilité* au titre de la contribution en avarie commune pour les dommages causés à la marchandise dans le cadre des opérations de lutte contre l'incendie. *Greenshields, Cowie & Co. vs Stephens & Sons Ltd.* [1908], AC.431. "The exception 'fire on board' does not relieve the shipowner from liability to general average contribution for damage done by water in extinguishing such fire". Voir développements 2^{ème} Partie.

⁵⁷ Wilford Coghlin Kimbald, *Time Charters*, LLP 3d Ed, p.357.

débarquement des marchandises transportées⁵⁸, a, tant en droit interne⁵⁹ que dans le régime international⁶⁰, le même effet exonératoire que l'incendie qui survient alors que le navire est en mer. Ainsi le transporteur peut invoquer le cas excepté d'incendie lorsque celui-ci s'est déclaré dans une allège amenant la marchandise au navire⁶¹. Il demeure pareillement protégé lorsque l'incendie qui s'est déclaré dans les marchandises se trouvant sur allège trouve son origine dans un incendie à bord du navire⁶². En droit interne, l'incendie est de surcroît un cas excepté lorsqu'il détruit des marchandises à quai, au départ dans l'attente de leur embarquement, ou à l'arrivée dans l'attente de leur enlèvement⁶³.

L'incendie est cependant souvent accompagné en pratique d'une explosion dont il peut être la cause comme la conséquence. Il convient dès lors d'envisager ces deux hypothèses.

§2 : Incendie et explosion

L'incendie à bord du navire peut dégénérer en explosion ; inversement, il peut être la conséquence directe d'une explosion. Analyser ces deux situations implique de distinguer l'incendie de l'explosion, ce qui est d'autant plus difficile que combustion vive et explosion sont souvent étroitement liés⁶⁴. On s'efforcera cependant de tracer la frontière entre ces deux phénomènes (1) avant d'envisager les deux hypothèses précitées (2 et 3).

⁵⁸ Trib.Com. Marseille 13 février 1968, DMF 1969 p.109.

⁵⁹ Rodière, Tome II *Affrètement et Transports*, 1968, §627.

⁶⁰ Art.1e) de la Convention : le « transport de marchandises » couvre le temps écoulé depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire. Wilson, *Carriage of goods by sea*, 4ème Ed Longman, p.266 : "The cover offered by the MSA can only be relied on in respect of cargo damage resulting from fire on board the carrying vessel itself, whereas the Hague/Visby exception is designed to cover the entire carriage operation from tackle to tackle and so will provide relief for the carrier, for example, where cargo is damaged by a fire on board a lighter during the discharging operation".

⁶¹ Le droit international diffère ici du droit interne anglais dans lequel l'incendie doit survenir à bord d'un navire allant en mer. Scrutton, *Charterparties and bills of lading*, 19th Ed, art.114, p.238: "The Statute (the Merchant Shipping Act) only deals with fire on board. Thus a fire on board a public lighter bringing goods to the ship is not within the section". *Morewood vs Pollock* [1853] 1 E.&B. 743.

⁶² *Tempus Shipping Co.Ltd vs Louis Dreyfus Co.Ltd*, [1930] LLR vol.36, p.169, where maize on board the ship is heated by a fire in the bunker coal on board, but do not itself catch fire as a consequence of the heating until it has been discharged from the ship into lighters : "I do not think that the damage need be consummated on board the ship. I think the damage to and loss of the maize into the lighter was the direct and necessary consequence of the coal on board being on fire ; and I therefore think that, so far, the statute applies". Rodière, Tome II *Affrètement et Transports*, p.269.

⁶³ L'art.27 de la loi de 1966 vise en effet toutes les opérations « depuis la prise en charge jusqu'à la livraison ». Pour un exemple, Trib.Com. Marseille 14 janvier 1972, DMF 1972, p.283.

⁶⁴ Ainsi c'est suivant le pourcentage des corps combustibles dans le mélange comburant/combustible, proportion qui varie d'ailleurs suivant les corps en présence, qu'il se produit une explosion ou un incendie ; en effet les gaz et vapeurs donnent avec l'oxygène des mélanges susceptibles, suivant certaines limites, soit de s'enflammer, soit d'exploser au contact d'une source d'inflammation. De même la déflagration est à la fois une combustion vive et une explosion. J. Fossereau, *la notion d'incendie*, thèse LGDJ, 1962, n°72 & 117.

1) Explosion sans incendie

La question est de déterminer en quoi l'explosion diffère de l'incendie⁶⁵. La distinction est importante car l'explosion, contrairement à l'incendie, ne figure pas nommément parmi les causes d'exonération du transporteur maritime prévue aux articles 27 de la loi de 1966 et 4 de la Convention de 1924. La responsabilité du transporteur maritime en matière d'explosion ne repose donc pas sur le même mécanisme que celui qui est prévu en cas d'incendie. Alors que le transporteur est *a priori* libéré par le simple fait qu'il démontre que la marchandise a été endommagée du fait de la survenance d'un incendie, la cause du sinistre important peu à ce niveau, il doit en revanche prouver en matière d'explosion que la cause de celle-ci de ne lui est pas imputable⁶⁶. C'est donc alors sur le transporteur que pèse la charge de démontrer qu'il n'est pour rien dans le dommage tel qu'il s'est produit⁶⁷. Il en résulte que les conséquences dommageables d'une explosion d'origine inconnue sont supportées par le transporteur, et non par la marchandise comme en cas d'incendie⁶⁸.

⁶⁵ Les critères de distinction et arguments ci-après développés sont tirés du contentieux sur le champ d'application de l'art.1384 al.2 du Code civil. La distinction, en plus de conditionner l'application du cas excepté d'incendie en matière de transport de marchandises, conditionne en effet également les règles de mise en œuvre de la responsabilité civile du fait des choses. Si la réparation des dommages causés par une explosion est en principe soumise au régime de présomption de responsabilité de l'art.1384 al.1^{er}, les dommages causés par un incendie relèvent quant à eux du régime de droit commun de responsabilité pour faute prouvée prévu à l'art.1384 al.2. Voir sur ce point développements Conclusion.

⁶⁶ Rodière, *Traité Général de droit maritime*, Tome I *Evènements de mer*, 1972, p.153. En matière d'incendie, c'est au contraire à l'ayant droit de la marchandise de prouver que l'incendie est causé par le fait ou la faute du transporteur. Voir sur ce point 1^{ère} P, chap.I, S2, §1.

⁶⁷ L'article 4§2q) de la Convention dispose que le transporteur n'est pas responsable de la perte ou du dommage résultant « de toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou du fait ou de la faute des agents ou préposés du transporteur, mais le fardeau de la preuve incombera à la personne réclamant le bénéfice de cette exception, et il lui appartiendra de montrer que ni la faute personnelle, ni le fait du transporteur, ni la faute ou le fait des agents ou préposés du transporteur n'ont contribué à la perte ou au dommage ». Wilson, *Carriage of goods by sea*, 4ème Ed Longman, p.267 à propos de la catch-all-exception : "The carrier can therefore avoid liability for any damage or loss not falling within the named exceptions providing that he can establish that it occurred without his own fault or privity and it did not result from any fault or neglect on the part of his servants or agents".

⁶⁸ Voir développements sur l'incendie d'origine inconnue 1^{ère} P, chap.I, S2, §2, 1).

L'explosion est la manifestation subite⁶⁹, bruyante⁷⁰ et violente de la libération de gaz ou de vapeurs soumis à surpression⁷¹. L'explosion dans sa forme pure et simple se caractérise par l'absence de flamme et de fumée ; ce n'est pas une combustion au contraire de l'incendie, mais un phénomène mécanique, alors que l'incendie correspond obligatoirement à un phénomène chimique⁷². Enfin ses effets sont avant tout mécaniques⁷³, et non point chimiques comme ceux de la combustion vive.

S'il est indiscutable que le transporteur ne peut invoquer le cas excepté d'incendie lorsque la cause de l'explosion est purement mécanique⁷⁴, il peut en revanche être tenté d'arguer que le fait que l'explosion résulte d'une combustion vive lui permet d'invoquer l'incendie⁷⁵. La réponse est toutefois négative tant que la combustion vive et l'explosion sont les manifestations quasi-simultanées d'un même et unique phénomène, la déflagration de la masse explosible⁷⁶. La présence d'une flamme isolée et l'inflammation rapide du mélange

⁶⁹ Si le phénomène de surpression peut être progressif, l'explosion, c'est-à-dire la rupture et la décomposition des gaz explosibles, ainsi que l'onde de choc qui l'accompagne, est extrêmement rapide et brutale (l'onde explosive se propage à la vitesse de 1000 à 1500 mètres/seconde). L'explosion est avant tout un choc, alors que l'incendie se communique à d'autres corps, ce qui implique une chaîne successive de réactions chimiques.

⁷⁰ Elle s'accompagne toujours d'un bruit sec et violent, la détonation, qui n'existe pas dans l'incendie.

⁷¹ J. Fossereau, *la notion d'incendie*, thèse LGDJ, 1962, n°62&s. *Commonwealth Smelting Ltd. vs Guardian Royal Exchange Assurance Ltd* [1984] 2 LLR 608, p. 612 : "The word explosion in these policies denoted an event that is violent, noisy and one which is caused by a very rapid chemical or nuclear reaction, or the bursting out of gas or vapour under pressure". L'explosion est un phénomène au cours duquel des gaz sous pression sont libérés ou engendrés en un temps extrêmement court (définition encyclopédie Hachette).

⁷² L'explosion résultera souvent d'une combustion, c'est-à-dire d'une cause chimique, mais elle a dans sa forme pure et simple une cause mécanique. Il en est ainsi lorsque l'explosion résulte de la surpression de fluides, de gaz ou de vapeurs comprimés en vase clos qui provoque l'éclatement des parois dont la résistance mécanique est insuffisante. A l'inverse, la détonation des corps dits explosifs, c'est-à-dire des corps solides aptes à se transformer chimiquement avec dégagement extrêmement brutal de gaz à haute température, résulte d'une réaction chimique. La détonation correspond ici à la décomposition instantanée du corps avec création d'une onde explosive à effet brisant. J. Fossereau, *la notion d'incendie*, thèse LGDJ, 1962, n°68.

⁷³ C'est-à-dire la rupture et la détente de la masse gazeuse soumise à très haute pression, ainsi que la production et la propagation d'une onde de choc (plus connue sous le terme soufflé de l'explosion). Ainsi, en cas d'explosion, les dégâts occasionnés résultent plus du phénomène de surpression que de combustion des gaz, si tant est que ce dernier se produise, ce qui n'est pas toujours le cas, alors qu'il n'y a pas de feu sans combustion. Rodière, Tome I *Evènements de mer*, 1972, p.153.

⁷⁴ Cooke, Young, Taylor, *Voyage Charterparties*, LLP 1993, p.757 : "Fire"presumably includes explosion resulting from combustion, but explosions which do not result from combustion do not fall within the exception of fire, for example the explosion of an overpressurised donkey engine.

⁷⁵ Cooke, Young, Taylor, *Voyage Charterparties*, LLP 1993, p.757 : "Fire"presumably includes explosion resulting from combustion". Ainsi par exemple en cas d'explosion dans les soutes de propulsion du navire. La déflagration provoquée par la présence d'une source d'inflammation dans un espace où des vapeurs d'essence se sont accumulées, créant ainsi un mélange gaz/air explosible, est en effet alors issue d'une combustion rapide. Cette déflagration, dont la vitesse de propagation varie avec la pression (l'onde thermique se propage à une vitesse de l'ordre de quelques décimètres/seconde), peut dégénérer en explosion dans un temps plus ou moins long. Ceci explique qu'une explosion puisse se produire une fraction de seconde comme plusieurs secondes, voire des minutes après le début de la propagation de la flamme. J. Fossereau, *la notion d'incendie*, thèse LGDJ, 1962, n°117&s.

⁷⁶ J. Fossereau, *la notion d'incendie*, thèse LGDJ, 1962, n°183, citant Trib.Civ. Lyon, 28 avril 1926. De l'essence avait coulé dans une cuve à vin vide ; un ouvrier y descendit pour la souffrir, il alluma son briquet ;

explosible ne constitue en effet ni un feu, ni un incendie, mais seulement l'acte de déclenchement de l'explosion qui est alors inévitable et quasi-immédiate.⁷⁷ Il convient dès lors d'envisager les cas dans lesquels incendie et explosion constituent au contraire deux évènements distincts.

2) Incendie puis explosion

Supposons maintenant qu'un incendie déclaré à bord se propage dans une autre cale où sont entreposés des produits explosifs, ou encore qu'un incendie né dans une cargaison de sacs de nitrate d'ammonium pour engrais dégénère quelques heures plus tard en explosion, la température de décomposition du nitrate, puis celle de sa déflagration et même de sa détonation, ayant été atteinte⁷⁸. Le transporteur est-il en droit d'invoquer le cas excepté d'incendie pour les dommages causés aux marchandises par l'explosion⁷⁹ en se prévalant du fait que celle-ci ait été précédée d'un incendie ?

On arguera en faveur du transporteur dans le premier cas que l'explosion ne doit être envisagée que comme un mode particulier de propagation de l'incendie. La façon dont l'incendie s'est manifesté, la manière dont il a occasionné les dégâts, par explosion par exemple, importe peu⁸⁰. Le feu en se propageant a rencontré une matière explosible sur sa route, et l'onde de choc créée par l'explosion n'a fait que propager les flammes aux parties du

l'essence enflammée explosa ; le tribunal décida qu'il y avait seulement explosion aux motifs que « Pour que l'on puisse dire qu'il y a eu incendie suivi d'explosion, il faut que les deux éléments soient nettement distincts, non concomitants, mais vraiment successifs... il est tout à fait inexact, sous prétexte que les manifestations de chaleur et de lumière précèdent d'une seconde les effets dynamiques d'expansion qui ne peuvent pas ne pas les accompagner, de décomposer un phénomène unique... il n'y a pas là deux évènements distincts, un incendie et une explosion, mais deux manifestations simultanées ou si l'on préfère deux temps d'un même phénomène : la déflagration de la masse explosive ». La flamme isolée qui apparaît avant de provoquer l'explosion ne peut ainsi être considérée comme un incendie précédant l'explosion.

⁷⁷ *Boiler Inspection & Insurance Co. of Canada vs Sherwin-Williams Co. of Canada* [1951] 1 LLR 91 at p.110-111 et commentaires Bennett, *The law of marine insurance*, Oxford Press 1996, p.151, concernant une police d'assurance couvrant les dommages causés par explosion mais excluant ceux causés par incendie. Il s'agissait en l'espèce d'un cas d'explosion par combustion. The insurer's defence, which was that "a combustion explosion as a rule is caused by fire" because the explosive mixture is ignited by a flame or a spark, failed. "There was no appreciable amount of time between the beginning of the ignition and the explosion. Each was a part of the same event, the ignition being the first and the explosion the final stage of the disaster. There was no separate fire which burnt in the room before the explosion took place. The flame or flash which the witnesses observed was the first stage of an explosion which immediately and inevitably followed".

⁷⁸ Hypothèse retenue par les experts judiciaires pour expliquer l'explosion du navire *Ocean Liberty* à Brest le 28 juillet 1947, Trib.Com. de la Seine, 21 janvier 1952, DMF 1952, p.190. Alors que l'incendie qui avait pris en cale n°3 faisait rage, de petites explosions avaient d'ailleurs été entendues dans les cales, ce qui avait décidé les autorités locales à déhaler le navire hors de la rade-abri.

⁷⁹ A supposer que l'on puisse distinguer les dommages issus de l'explosion de ceux causés par l'incendie.

⁸⁰ J. Fossereau, *la notion d'incendie*, thèse LGDJ, 1962, n°188.

navire encore épargnées par l'incendie ; pour preuve, la déflagration ou la détonation prend la forme d'une explosion de flammes consumant tout sur son passage⁸¹. Dans le second cas, on pourra également avancer que le feu qui a pris naissance dans la cargaison de nitrate d'ammonium et qui, certes, a conduit à terme à son explosion finale, a cependant duré suffisamment longtemps pour pouvoir constituer en lui-même un véritable incendie, détachable en tant que tel du processus progressif de décomposition de la marchandise⁸². L'explosion n'est alors que l'un des épisodes de l'incendie⁸³. Enfin si le laps de temps entre le commencement de la combustion et l'explosion est plus court, on pourra éventuellement avoir recours à la notion de commencement d'incendie⁸⁴.

3) Explosion puis incendie

Cette hypothèse sous-tend deux questions. Les dommages causés par l'explosion peuvent-ils être couverts par le cas excepté d'incendie ? Quant aux dommages causés par le feu, le fait qu'une explosion ait précédé l'incendie empêche-t-il le transporteur de se prévaloir du mécanisme de responsabilité de l'incendie ?

⁸¹ Les mêmes arguments peuvent être retenus lorsque l'explosion est provoquée par la communication de l'incendie à des matières inflammables telles que les soutes de propulsion du navire, le fort dégagement de gaz et de vapeurs qui en résulte créant alors un mélange gaz/air non plus inflammable mais explosible.

⁸² Cass.Civ. 23 mars 1926, D.1926. I.129. Un incendie s'étant déclaré dans une usine renfermant de la mélinite, une explosion se produisit 20 minutes plus tard. Le tribunal fit application de la loi de 1922 régissant les dommages causés par un incendie. De même, dans l'affaire de l'*Ocean Liberty*, les juges, non tenus par les conclusions du rapport d'expertise judiciaire, ont estimé que l'explosion finale avait été provoquée par la propagation de l'incendie né en cale 3 à la cale n°2 où des fûts de pétrole étaient entassés ; l'incendie d'hydrocarbures s'était alors rapidement propagé à la cale n°1 chargée également de nitrate d'ammonium qui avait pris feu à son tour, déterminant semble-t-il l'explosion. L'incendie, bien que conduisant à terme à l'explosion de la cargaison dans laquelle il avait pris naissance, avait bien eu une existence propre et autonome se manifestant par sa capacité de propagation.

⁸³ Josseland, note critique sous Cass.Civ. 23 mars 1926, D.1926. I. p.130 : « On pourrait objecter à cette décision que le dommage avait été déterminé, non par l'incendie, mais par l'explosion de la mélinite, donc par un événement resté en dehors des prévisions du législateur de 1922(..) Mais nous ne croyons pas que cette interprétation étroite et judaïque de la formule légale soit acceptable : l'explosion de la mélinite faisait pour ainsi dire partie intégrante de l'incendie, dont elle constituait l'un des épisodes (..) Un événement tel que l'incendie d'une usine se caractérise juridiquement par sa physionomie générale, et il ne serait point légitime de le fragmenter en compartiments distincts correspondant à chacune des étapes du fléau : l'explosion du contenu disparaît et s'absorbe dans la combustion du contenant au cours de laquelle elle survient, de même qu'une obligation vient se fondre dans un compte courant dont elle est partie intégrante. Il faut renoncer à distinguer selon que l'incendie a joué le rôle de cause première ou celui de cause seconde ».

⁸⁴ Arrêt *Miramas*, Chbre des Requêtes 1^{er} février 1944, S.1944.I.126. J. Fossereau, *la notion d'incendie*, thèse LGDJ, 1962, n°184.

Si l'explosion est à peine perceptible ou incapable en soi de causer de grands dégâts⁸⁵, on pourra considérer cette détonation de faible importance comme une simple phase de l'incendie ; ainsi l'ensemble des dommages, quelle qu'en soit leur cause, seront couverts par le cas excepté d'incendie. Certaines interrogations peuvent en revanche subsister si la force de l'explosion est telle qu'elle constitue en soi un évènement majeur, au même titre que l'incendie qu'elle a provoqué. Certes les dommages pour lesquels il a pu être techniquement établi qu'ils avaient pour cause unique les effets brisants de l'onde de choc ne sont alors certainement pas couverts par le cas excepté d'incendie, et le transporteur ne pourra dès lors s'exonérer de sa responsabilité que s'il prouve que l'explosion ne lui est pas imputable. Mais l'on pourrait prétendre, en ce qui concerne les dommages causés par le feu, que l'incendie n'était que le résultat de l'explosion, une de ses conséquences ou de ses formes d'action, et que, finalement, c'est une explosion qui a causé le dommage.

On pourra cependant rétorquer aux intérêts cargaison que, peu importe que l'explosion et le départ de l'incendie aient été simultanés⁸⁶, l'incendie n'en demeure pas moins un évènement distinct. En effet, une fois les effets mécaniques de l'explosion terminés, l'incendie subsiste et évolue de manière autonome. Il peut prendre de l'ampleur en se propageant à des parties du navire qui n'avaient pas été détruites par le souffle de l'explosion, et ce en fonction de paramètres qui n'avaient aucunement influé sur l'explosion⁸⁷ ; il peut au contraire perdre du terrain et s'éteindre, victime des efforts coordonnés de l'équipage et des assistants. Ainsi, indépendamment de l'explosion, un incendie a eu lieu à bord, et c'est cet incendie qui a causé le dommage. Le transporteur ayant prouvé que la marchandise a péri dans un incendie, il est *a priori* libéré, peu importe que l'incendie trouve son origine dans une explosion⁸⁸.

⁸⁵ Par exemple si l'explosion a lieu dans un conteneur, l'effet brisant de l'onde de choc, dont la vitesse de propagation est atténuée par les parois du conteneur, se cantonne alors à l'environnement immédiat du dit conteneur, et non à l'ensemble du navire.

⁸⁶ En effet, en cas d'explosion par combustion, l'étincelle provoque concomitamment la détonation et l'inflammation du mélange explosible.

⁸⁷ Par exemple l'orientation et la force du vent, ou encore les fautes commises par l'équipage et les sauveteurs au cours des opérations de lutte contre l'incendie.

⁸⁸ Il convient en effet de retenir dans la chaîne de causalité la cause directe et immédiate du dommage, et non la source initiale du dommage. C'est en tout cas la solution retenue dans les pays de common law. Wilson, *Carriage of goods by sea*, 4ème Ed Longman, p.268 : “ (...) it is important to draw a distinction between an immediate or operative cause (*causa causans*, or *causa proxima*) and one which contributes to the loss, but is more remote (*causa sine qua non*). Only if the exception covers the former will the shipowner avoid liability”. *Hamilton vs Pandorf* [1887] 12 App Cas 518.

En effet dans un premier temps la cause de l'incendie est tout à fait indifférente pour le transporteur. Le transporteur est *a priori* libéré s'il établit l'existence du cas excepté d'incendie et le lien de causalité entre celui-ci et l'avarie subie par la marchandise, et ce quelle que soit l'origine de l'incendie. Celle-ci peut d'ailleurs parfaitement demeurer inconnue ; la situation du transporteur n'en est pas pour autant affectée.

Section 2 : La cause de l'incendie

L'incendie de la cargaison est une cause d'exonération de la responsabilité du transporteur maritime sauf s'il est établi que le sinistre est causé par le fait ou la faute du transporteur. L'administration de la preuve d'une faute du transporteur incombe au chargeur. Le transporteur est donc dans un premier temps exonéré de sa responsabilité envers la marchandise s'il prouve qu'elle a été détruite dans un incendie, et ce peu importe la cause de celui-ci. Il n'a donc à prouver ni comment l'incendie s'est déclaré, ni qu'il n'a commis aucune faute ayant pu être à l'origine de l'incendie. Ce n'est que si le chargeur démontre que la naissance ou la propagation de l'incendie est due à la faute du transporteur que celui-ci, dans un deuxième temps, voit sa responsabilité totalement réintroduite (§1). En conséquence, le transporteur est libéré si la cause de l'incendie demeure inconnue ou si l'incendie trouve son origine dans tout fait autre qu'une faute du transporteur (§2).

§1 : Preuve de la faute du transporteur à charge de la marchandise

A un principe d'exonération du transporteur en cas d'incendie, la Convention de 1924 apporte une exception (1). Il convient cependant de déterminer sur qui pèse le fardeau de la preuve de la faute ou de l'absence de faute du transporteur (2).

1) « D'un incendie, à moins que »

La Convention de 1924 est suffisamment explicite pour qu'on n'hésite pas à admettre qu'une fois la preuve de l'existence matérielle de l'incendie faite par le transporteur, il est possible de combattre son effet exonératoire immédiat en démontrant que l'incendie trouve sa

cause dans le fait ou la faute du transporteur⁸⁹. La loi de 1966 réserve pareillement cette possibilité de preuve d'une faute du transporteur par le fait de la règle générale de l'article 27 dernier alinéa⁹⁰.

Sauf ce cas, le principe est donc que, quelle qu'en soit l'origine, l'incendie dégage le transporteur de toute responsabilité⁹¹. La présence de l'incendie dans la liste des cas exceptés de la convention de 1924 est historiquement liée au fait que l'Angleterre et les Etats-Unis, qui avaient constaté que les chargeurs s'assuraient déjà contre le risque d'incendie auprès des compagnies d'assurances, avaient expressément consacré l'incendie en exception dans leurs législations internes dès la fin du XIX^e siècle, et permis ainsi à leurs transporteurs nationaux respectifs de soulager leurs taux de fret du poids de l'assurance contre l'incendie pour mieux se concurrencer⁹². Ainsi le transporteur, sachant par avance que sa responsabilité financière ne sera pas engagée vis-à-vis de la marchandise, peut-il mettre en œuvre sereinement tous les moyens de lutte à sa disposition pour éteindre l'incendie. Le transporteur ne peut en effet être tenu des conséquences d'un incendie que si ce dernier a été causé par son fait ou par sa faute.

⁸⁹ art.4§2b) de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 : « Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour pertes ou dommages résultant ou provenant : b) d'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur ».

⁹⁰ Art.27c) de la loi du 18 juin 1966 : « 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 : c) d'un incendie ; 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 (faute nautique) ».

⁹¹ Ce principe régit également le droit anglais des assurances. Bennett, *The law of marine insurance*, Oxford Press 1996, p.150 : "Once loss by fire is established, prima facie it matters not whether that fire started accidentally or deliberately. A negligently started fire is still a fire. Fire includes arson, but it can be excluded by the wilful misconduct defence. But once the assured has proved a loss by fire, the insurer bears the burden of proving the assured's wilful misconduct. Likewise, the assured may rely on fire caused by spontaneous combustion, but the insurer may raise the defence of inherent vice".

⁹² Les rédacteurs de la Convention de 1924 se sont inspirés du Merchant Shipping Act anglais de 1894 et du Fire Statute américain de 1851 repris dans le Harter Act de 1893. Chaiban, *Causes légales d'exonération du transporteur maritime dans le transport de marchandises*, LGDJ 1965, n°430&s. L'objectif revendiqué était que ce soit le chargeur et non le transporteur qui supporte le coût de l'assurance de la marchandise contre le risque d'incendie. *Consumers Import Co. vs Kabushiki K.K. Zosenjo, The Venice Maru*, (1943) 320 U.S. 249 at p.254 : "At common law the shipowner was liable as an insurer for fire damage to cargo. This legal policy of indexing an insurer's liability to the contract of carriage loaded the transportation rates of prudent carriers to compensate the risk. Long before Congress did so, England had separated the insurance liability from the carrier's duty. (...) It enabled the carrier to compete by offering a carriage rate that paid for carriage only, and not for fire liability. (...) We are not unaware that in commercial practice the shipper who buys a carriage from the shipowner usually buys fire protection from an insurance company, thus obtaining in two contracts what once might have been embodied in one. The purpose of the statute to relieve carriage rates of the insurance burden would be largely defeated if we were to adopt an interpretation which would enable cargo claimants to shift to the ship the risk of which Congress relieved the owner. This would restore the insurance burden at least in large part to the cost of carriage (...)". Notons au passage que l'arrêt de la Cour Suprême milite en faveur d'une interprétation restrictive de la notion de fait ou de faute du transporteur, ce qui n'est pas dénué d'intérêt dans la mesure où l'exception d'incendie dans la Convention doit être interprétée selon la conception américaine. Schoenbaum, *Admiralty & Maritime Law*, 3d Ed West Group, §8-27.

S'il s'avère que la cause matérielle et directe de l'incendie réside dans une négligence du transporteur, le transporteur verra dès lors sa responsabilité totalement réintroduite⁹³.

2) Charge de la preuve de la faute du transporteur

Le texte conventionnel ne précise pas expressément sur qui pèse la charge de la preuve de la faute du transporteur⁹⁴. La question de savoir s'il appartient au chargeur de démontrer que le transporteur a commis une faute ou s'il revient au contraire au transporteur lui-même de prouver qu'il n'a pas commis de faute a dès lors pu se poser⁹⁵. Il convient selon le doyen Ripert d'interpréter les dispositions de la Convention de 1924 concernant l'incendie à la lueur du droit américain⁹⁶. C'est dès lors au chargeur qu'il incombe de prouver la faute du transporteur et le lien de causalité entre celle-ci et la naissance ou la propagation de l'incendie⁹⁷. La conception anglaise selon laquelle le transporteur, pour pouvoir accéder au

⁹³ La réintroduction totale est légitime puisque le cas excepté d'incendie perd alors toute sa consistance : il n'est que le produit d'une faute. Sériaux, *la faute du transporteur*, 2ème Ed, Economica, p.134. L'incendie a pu à ce titre faire figure d'exception parmi les cas exceptés énumérés à l'article 4§2 de la Convention. En effet, abstraction faite de l'alinéa a) qui n'entre pas en considération ici puisque c'est à la faute même du transporteur qu'est attachée l'exonération de responsabilité (faute nautique), l'article 4§2 n'accorde au chargeur le droit de prouver la faute du transporteur que dans le seul cas de l'incendie. Lafage, *la preuve de la faute dans les cas exceptés de la Convention de Bruxelles*, DMF 1961, p.23, citant Ripert : « En dehors des cas exceptés, le transporteur n'est pas responsable quand il établit la cause du dommage et l'absence de faute. Dans les cas exceptés de b) à p), il se contente de prouver que le dommage est dû à un de ces cas et l'absence de faute résulte de la nature même de la cause, réserve faite de l'incendie ». Les auteurs et la jurisprudence sont toutefois aujourd'hui d'accord pour dire que tous les cas exceptés b) à p) peuvent être renversés par la preuve d'une faute du transporteur ayant contribué en tout ou partie au dommage, ce qui entraînera un éventuel partage de responsabilité. L'hypothèse est d'ailleurs expressément prévue en droit interne par la règle générale de l'art.27 dernier alinéa de la loi de 1966 qui est applicable à tous les cas exceptés.

⁹⁴ Le droit interne français est quant à lui explicite sur ce point. L'art.27 dernier alinéa dispose expressément que le chargeur ou son ayant droit peut faire la preuve de la faute du transporteur ou de ses préposés. Le fardeau de la preuve pèse incontestablement sur la marchandise. C'est d'ailleurs la position retenue par la jurisprudence française. Trib.Com Marseille 13 février 1968, DMF 1969 p.109, CA Aix 21 juin 1960, DMF 1961 p. 340, CA Aix 16 juillet 1977, BT 1977 p.587 concernant un transport relevant de la loi interne : « Attendu que si le transporteur maritime est en principe responsable de la marchandise depuis sa prise en charge jusqu'à sa livraison, sa responsabilité cesse, en application de l'art.27c), au cas où la perte ou le dommage provient d'un incendie ; que toutefois, la responsabilité du transporteur subsiste en cas d'incendie par application de l'art.27, lorsqu'une preuve est rapportée par le demandeur à l'action que les pertes ou dommages sont dus en tout ou partie à une faute du transporteur ou de ses préposés, exception faite des fautes nautiques ».

⁹⁵ « En effet, à la veille de la rédaction de la Convention de 1924, deux conceptions s'affrontaient sur la question : la conception anglaise qui mettait le fardeau de la preuve de l'absence de faute à la charge de l'armateur, et la conception américaine qui imposait au chargeur le soin de faire la preuve d'une faute de l'armateur ». Chabain, *Causes légales d'exonération du transporteur maritime dans le transport de marchandises*, LGDJ 1965, n°453 à 455.

⁹⁶ Ripert, Tome II *Droit maritime*, 4^{ème} Ed, 1952, §1812 à 1815. Rodière, Tome II *Affrètement et Transports*, 1968, §758. Alors que la Conférence de la Haye, à laquelle le doyen Ripert assistait en tant que chef de la délégation française, avait élaboré un texte d'inspiration anglaise exonérant le transporteur des pertes ou dommages résultant ou provenant de l'incendie sans indication d'aucune condition, la réserve « à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur » a été ajoutée au texte définitif sur un amendement américain, le délégué US expliquant que la loi américaine mettait le fardeau de la preuve d'une négligence du transporteur à la charge de l'expéditeur, et que supprimer cette réserve aggraverait la situation de l'armateur américain.

⁹⁷ En droit américain, c'est au chargeur qu'il appartient, une fois la preuve faite par le transporteur que le dommage causé aux marchandises est la conséquence d'un incendie, de faire la preuve de la faute personnelle du

cas excepté d'incendie, doit établir au préalable que l'incendie ne lui était pas imputable, n'est pas retenue⁹⁸.

Il convient cependant de faire état d'une querelle opposant la Cour d'appel fédérale de San Francisco du 9^e Circuit aux Cours d'appel fédérales des 2^e, 5^e et 11^e Circuits⁹⁹. Il est aujourd'hui communément admis par l'ensemble des tribunaux américains que lorsque l'incendie ne trouve pas sa cause dans une quelconque innavigabilité du navire, c'est bien sur le chargeur que pèse la charge de démontrer qu'une faute personnelle du transporteur a causé l'incendie. Ainsi si l'ayant droit ne peut rapporter cette preuve, le transporteur est totalement libéré¹⁰⁰. Ce raisonnement doit selon la majorité des juges américains être maintenu lorsqu'il

transporteur. San Francisco 9th Circuit, 10 mai 1990, *Complaint of Damodar Bulk Carriers vs People's Insurance*, 1990 AMC 1544, rapporté dans Schoenbaum, *Admiralty & Maritime Law*, 3d Ed West Group, §8-27, dans un cas où il n'était pas prouvé par le chargeur que l'incendie était causé par l'innavigabilité du navire.

"Here unseaworthiness has not been established at the cause of the damage. First the carrier has the burden to show that the loss was caused by fire. At this point the burden returns to the shipper to prove that the fire was caused by the actual fault or privity of the carrier". Le transporteur n'a donc pas à prouver au préalable qu'il a fait diligence raisonnable pour protéger son navire contre l'incendie. Voir DMF 1992 p.724 n°43 obs.

Bonnassies. Notons enfin que les termes du Fire Statute de 1851 « the design or neglect of the owner » qui réintroduisent la responsabilité du transporteur si l'incendie a été causé par la volonté ou la négligence du dit transporteur ont selon les juges américains la même signification que ceux de « actual fault or privity of the carrier » inscrits dans le COGSA de 1936.

⁹⁸ Sur la lancée du Merchant Shipping Act 1894 s.502, il a été jugé en Grande-Bretagne qu'il appartenait au transporteur lui-même de prouver à la fois l'incendie et qu'il n'avait commis aucune faute en faisant diligence raisonnable pour fournir un navire en état de navigabilité. *Lennard Co vs Asiatic Co* [1915] AC 706. *Standard Oil Co of New York vs Clan Line Steamers* [1924] AC 100. Rodière, Tome II *Affrètement et Transports*, 1968, §758. Cependant, depuis 1979, le Fire Statute fait directement référence à l'art.4 de la Convention de 1976 et à la faute inexcusable du transporteur dont la charge de la preuve pèse sur le chargeur. De même, dans le régime de la Convention de 1924, le transporteur ne peut invoquer les cas exceptés de l'art.4§2 de la Convention que s'il a fait d'abord la preuve qu'il a respecté l'obligation fondamentale qui lui est imposée par l'art.3§1 de faire diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité. *Maxine Footwear Co vs Can. Government Merchant Marine Ltd.* [1959] 2 LLR 105 at p.113, et commentaires au DMF 1963, p.250 : "Art III.1 is an overriding obligation. If it is not fulfilled and the non-fulfilment causes the damage, the immunities of art IV (soit l'incendie) cannot be relied on". Wilson, *Carriage of goods by sea*, 4^e édition Longman, p.266 : "Reliance cannot be placed on the exception (of fire) where the operative cause of the loss is a failure on the part of the carrier to exercise due diligence, before and at the beginning of the voyage, to provide a seaworthy ship". Voir enfin *The Apostolis* [1996] 1 LLR 475 at p.483, where the plaintiff alleged that sparks emitted by welding work carried out on hatch covers on deck had fallen into one of the vessel's holds during loading, causing fire damage to its cargo of cotton : "Art.IV r.2b) says no liability for fire 'unless' caused by actual fault or privity. The attorney of cargo submitted that the onus was upon the owners to bring themselves within the 'unless' exception. This accorded with the position under the MSA and make good sense since the relevant facts would only be known to the carrier. He was, however, unable to cite any authority in support of this and I am unable to accept it. The fault and privity provision is an exception to an express exemption and therefore, following general principles of construction, it is for the party alleging that the exception applies to establish it". The decision was overturned in appeal, but on other grounds, and the Court of Appeal appeared to agree that the claimant bears the onus of proving the carrier's actual fault or privity under art.IV r.2b). Gaskell, *Bills of lading : law and contracts*, LLP Edition 2000, 10G p.343, §10-66.

⁹⁹ Tetley, *Responsibility for fire in the carriage of goods by sea*, Conflict in the US Courts.

¹⁰⁰ Tetley, *Responsibility for fire in the carriage of goods by sea*, Conflict in the US Courts. Where the cause of the fire is other than unseaworthiness, the traditional burden of proof applies. The burden of proof, throughout the United States, is on the carrier to prove that fire caused the loss or damage, after which cargo must then prove that the fire resulted from some actual fault or privity on the part of the carrier.

est établi que l'innavigabilité a causé l'incendie¹⁰¹. Si le chargeur prouve dans un premier temps que la survenance de l'incendie ou sa propagation est causée par l'état d'innavigabilité du navire, il doit encore prouver pour faire échec à l'exception d'incendie que cette innavigabilité traduit un manque de diligence raisonnable de la part du transporteur ; à défaut, le transporteur est libéré.

La Cour de San Francisco estime au contraire que si l'ayant droit à la marchandise démontre que l'incendie trouve sa cause dans l'état d'innavigabilité du navire, le fardeau de la preuve retourne sur le transporteur qui doit alors démontrer qu'il a personnellement fait diligence raisonnable et que l'innavigabilité qui a causé l'incendie est due à la faute de l'un de ses préposés ; à défaut de cette preuve, le transporteur est privé de l'effet exonératoire attaché à l'exception d'incendie¹⁰².

Les juges français, à l'instar de la majorité de leurs homologues américains (à l'exception toutefois de la Cour du 9^e Circuit), placent la charge de la preuve de la faute du transporteur sur le chargeur¹⁰³. Le transporteur est libéré sur la seule preuve de l'existence

¹⁰¹ *Ta Chi Navigation (Panama) Corp., The Eurypilus*, 1982 AMC 1710 ; *Westinghouse Electric Corp. vs M/V Leslie Lykes*, 1985 AMC 247, at p.256 : "Once the carrier shows that the loss or damage was caused by fire, the burden of proof shifts back onto cargo to prove that fire was caused by the design or neglect of the shipowner. Thus, the burden is on the cargo to identify by a preponderance of evidence the cause of the fire, and also to establish that the cause was due to the actual fault or privity of the carrier". *Banana Services Inc. vs M/V Tasman Star*, 1996 AMC 260 at p.264 : "We find the reasoning of the 2nd and 5th Circuits to be persuasive, and hold that COGSA does not require carriers to demonstrate due diligence as a condition precedent to invoking the fire defence". Wilford Coghlin Kimbald, *Time Charters*, LLP 3d Edition, p.358.

¹⁰² 9th Circuit, 8 mars 1979 *Sunkist Growers vs Adelaide Shipping Lines (The Gladiola)*, 1979 AMC 2787, at p. 2807 : "There is an overriding obligation on the part of the carrier to prove due diligence to make the ship seaworthy. If this obligation is not fulfilled and the nonfulfillment causes the damage, the fire immunity cannot be relied upon." Lorsque qu'il est prouvé par le chargeur que l'incendie est causé par l'innavigabilité du navire, le transporteur doit alors lui-même, avant de pouvoir invoquer l'exception d'incendie, faire la preuve qu'il avait fait toute diligence pour protéger son navire contre l'incendie. 9th Circuit, *Nissan Fire & Marine Ins.Co.Ltd vs MV Hyundai Explorer*, 1996 AMC 2409. The cargo claimant must first prove that an unseaworthy condition caused the fire. After cargo makes that proof, the shipowner must then prove its personal due diligence, by showing that its managing officers and agents exercised due diligence to make the vessel seaworthy before and at the commencement of the voyage in respect of that fire loss and that the unseaworthiness which caused the loss was due to negligence of others (e.g. the master or crew).

¹⁰³ Rodière, Tome II *Affrètement et Transports*, 1968, §758, citant Ripert, Tome II *Droit maritime*, 4^{ème} Edition, 1952, §1812 à 1815 : « c'est au chargeur, en cas d'incendie, de prouver la faute du transporteur. C'est la solution de notre jurisprudence et de la jurisprudence belge et italienne ». Trib.Com. Nantes, 26 février 1970, DMF 1971, 38 p.40-41 : le transporteur invoque le cas excepté d'incendie à bord ; il a seulement l'obligation de démontrer l'existence matérielle de cet incendie ; l'incendie ne peut être contesté dans la mesure où, par suite d'un échauffement, des émissions de fumée se sont produites puis des flammes sont apparues après l'enlèvement de la partie supérieure du chargement ; aux termes d'une jurisprudence constante, c'est au réceptionnaire seul qu'il appartient, une fois le cas excepté d'incendie invoqué, d'établir de façon positive que l'incendie a pris naissance par le fait ou la faute du transporteur maritime ; cette jurisprudence est constante en Belgique, en Italie et en France, contrairement à la jurisprudence anglo-saxonne.

d'un incendie ayant causé le dommage subi par la marchandise transportée¹⁰⁴. Nul besoin pour lui de démontrer au préalable qu'il a fait diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité pour pouvoir invoquer le cas excepté d'incendie¹⁰⁵, et ce même lorsque le chargeur a démontré dans un premier temps que l'incendie a été causé par l'innavigabilité du navire. Cette solution apparaît logique, dans la mesure où démontrer l'existence d'une faute suppose d'en rapporter tous les éléments constitutifs. Or la faute du transporteur consiste non pas à avoir fait appareiller un navire présentant un défaut de navigabilité, mais à n'avoir pas fait diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité avant et au début du voyage¹⁰⁶. C'est donc sur le chargeur que doit peser la charge de prouver que le transporteur n'a pas apporté tous les soins raisonnablement exigibles pour protéger le navire contre l'incendie¹⁰⁷, et l'argument selon lequel l'article 4§1 de la Convention de Bruxelles fait tomber le fardeau de la preuve de l'exercice de la diligence raisonnable sur le transporteur ne saurait être allégué par le demandeur. En effet le transporteur n'est tenu de prouver sa diligence raisonnable que lorsqu'il se prévaut de l'exonération prévue à cet article, et non lorsqu'il fait jouer l'un des cas exceptés visés à l'article 4§2¹⁰⁸.

¹⁰⁴ Sériaux, *la faute du transporteur*, 2è Ed Economica, p.135

¹⁰⁵ Trib.Com. Nantes, 26 février 1970, DMF 1971, 38 p.42-43 : « Attendu que les appelants prétendent que c'est au transporteur qu'il appartient d'établir qu'il aurait satisfait à l'application de la due diligence ; que, sans ces preuves, le navire n'est pas fondé à invoquer le cas excepté d'incendie. Mais attendu que la jurisprudence italienne, belge et française, contrairement à la jurisprudence anglo-saxonne, estime que c'est au réceptionnaire qu'il importe de faire la preuve de la non diligence raisonnable du navire, tel qu'il est édicté par l'article 4§1 de la Convention de Bruxelles ». Seule la preuve de l'incendie cause du dommage suffit à exonérer le transporteur, sans qu'il ait à établir sa diligence raisonnable.

¹⁰⁶ Art.3§1 de la Convention : « Le transporteur sera tenu avant et au début du voyage d'exercer une diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité ». Art.21 de la Loi de 1966 : « Nonobstant toute stipulation contraire, le transporteur sera tenu, avant et au début du voyage, de faire diligence pour mettre le navire en état de navigabilité, compte tenu du voyage qu'il doit effectuer et des marchandises qu'il doit transporter ».

¹⁰⁷ Ainsi pourrait-on lire l'article 4§2b) de la manière suivante : le transporteur n'est pas responsable des dommages résultant ou provenant d'un incendie, à moins que le chargeur prouve que la survenance ou la propagation de l'incendie résulte d'un manque de diligence raisonnable du transporteur à mettre le navire en état de navigabilité.

¹⁰⁸ Il ne faut pas confondre cause de l'incendie et cause du dommage. Le dommage n'est pas causé par l'état d'innavigabilité du navire, auquel cas le transporteur, après que le chargeur ait établi le lien de causalité entre le dommage et l'innavigabilité du navire, peut s'exonérer s'il prouve avoir été raisonnablement diligent ; le dommage est causé par l'incendie dont la survenance ou la propagation trouve sa cause dans le manque de diligence raisonnable du transporteur à mettre le navire en état de navigabilité. On ne voit pas dès lors pourquoi le Tribunal de Commerce de Nantes, dans sa décision du 26 février 1970, s'est appuyé sur l'art 4§1 de la Convention (sauf à y entre apercevoir un raisonnement *a contrario*... ou une faute de frappe). Art.4§1 : « Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables des pertes ou dommages provenant ou résultant de l'état d'innavigabilité, à moins qu'il ne soit imputable à un manque de diligence raisonnable de la part du transporteur à mettre le navire en état de navigabilité (...). Toutes les fois qu'une perte ou un dommage aura résulté de l'innavigabilité, le fardeau de la preuve, en ce qui concerne l'exercice de la diligence raisonnable, tombera sur le transporteur ou sur toute autre personne se prévalant de l'exonération prévue au présent article ».

Le transporteur ne perd le bénéfice du cas excepté d'incendie que si le chargeur rapporte la preuve d'une faute du transporteur¹⁰⁹ ; par conséquent, en cas d'incendie dont la cause demeure inconnue ou dont la cause réside dans un fait autre qu'une faute du transporteur, le transporteur est exonéré de toute responsabilité.

§2 : Absence de faute du transporteur

La charge de la preuve d'une faute du transporteur ayant causé l'incendie pèse sur le chargeur. Il en résulte que l'incendie dont la cause est inconnue est libératoire pour le transporteur (1). Plus généralement, dès l'instant où la cause effective de l'incendie ne réside pas dans une faute du transporteur, l'effet exonératoire attaché à l'incendie est maintenu (2).

1) Incendie d'origine inconnue

L'incendie libère le transporteur à moins que la preuve de sa faute soit rapportée par l'ayant droit à la marchandise. En conséquence, le transporteur est libéré lorsque l'origine de l'incendie n'a pu être techniquement établie puisque la preuve d'une faute du transporteur ne peut par hypothèse être administrée. Il est fréquent que la cause de l'incendie ne puisse être clairement identifiée par les experts. L'incendie est en effet à ce point destructeur qu'il est toujours extrêmement difficile, et souvent impossible, de déterminer son origine exacte. Ainsi les experts, en dépit d'investigations approfondies, ne peuvent souvent formuler que de simples hypothèses sur l'origine de l'incendie, sans toutefois pouvoir établir la cause exacte de celui-ci¹¹⁰. Les causes possibles d'incendie sont ainsi écartées les unes après les autres, sans pour autant que la cause exacte du sinistre puisse être affirmée¹¹¹.

¹⁰⁹ L'art.5§4 a) des Règles de Hambourg pose ainsi expressément la règle selon laquelle il appartient au chargeur, demandeur à l'action, de prouver que l'incendie résulte d'une faute du transporteur. Wilson, *Carriage of goods by sea*, 4ème Ed Longman, p.216 : "Only in the case of damage caused by fire is the burden shifted away from the carrier, presumably for the reason that it is difficult to establish the precise origin of a fire at sea, the majority of cases of which in any event tend to originate with the cargo". Le fardeau de la preuve pèse donc sur le chargeur qui ne dispose pas toujours de tous les éléments du problème. L'art.5§4 b) prévoit donc que le chargeur peut, comme le transporteur, demander qu'une enquête soit menée afin de déterminer la cause et les circonstances de l'incendie, et le rapport d'expertise sera mis à la disposition des deux parties.

¹¹⁰ Certains rapports, sans pouvoir déterminer la cause exacte de l'incendie, classent les causes possibles d'incendie en fonction de leur probabilité, distinguant ainsi les causes très probables des causes les plus probables. Il est en effet parfois possible que, parmi différentes causes possibles, les juges retiennent la cause la plus probable comme cause effective du dommage. Voir *The Subro Valour* [1995] 1 LLR 509 at pp. 516-517, where the Court decided that the most probable of three possible causes of a shipboard fire was damage to the vessel's electrical wiring or insulation, for which the carrier was held liable on grounds of lack of due diligence before the commencement of the voyage.

¹¹¹ Pour un exemple, Trib.Com. Marseille 4 mars 1958, DMF 1959 p.423. L'expert judiciaire et son sapiteur avaient retenu 3 causes possibles. Les 2 premières hypothèses, celles d'une imprudence d'un fumeur et d'une étincelle produite par la manipulation de fûts métalliques sur un pont métalliques, ont été écartées par les experts

Par exemple, lorsque l'incendie se déclare à bord d'un navire à quai, l'hypothèse d'un jet de mégot de cigarette allumé par les dockers est souvent avancée par les experts, et il appartient en définitive au juge, expert de droit, de trancher¹¹². Or le tribunal ne peut fonder sa décision que sur des présomptions graves, précises et concordantes¹¹³. Dès lors, si la preuve formelle de la cause réelle de l'incendie n'est pas rapportée, l'ayant droit à la marchandise ne pourra réintroduire la responsabilité du transporteur¹¹⁴. L'incendie d'origine inconnue est libératoire pour le transporteur¹¹⁵. Celui qui supporte la charge de la preuve de la faute du transporteur succombe en cas d'incendie d'origine inconnue : le doute bénéficie au transporteur¹¹⁶.

eux-mêmes, tandis que la 3^{ème} hypothèse émise par le sapiteur, à savoir celle de contacts de vapeurs de sulfure de carbone avec une tuyauterie de vapeur, entrain en contradiction avec les documents produits, les témoignages recueillis ainsi que les constatations de l'expert judiciaire. Les juges de première instance en ont justement déduit que la cause de l'incendie ne pouvait être précisée. Le jugement fût confirmé en appel. CA Aix, 21 juin 1960, DMF 1961 p.340 : « Attendu que diverses hypothèses ont été émises sur la cause du sinistre, mais que les témoignages recueillis et les vérifications techniques opérées par les experts n'ont apporté aucune certitude sur le fait générateur du dommage ; qu'il appartenait aux demandeurs de faire la preuve positive d'une faute de l'armement ; que, cette preuve n'ayant pas été rapportée, c'est en faisant une exacte application des dispositions légales que le premier juge les a déboutés de leur demande. »

¹¹² CA Aix 16 juillet 1976, BT 1977, p.587 : « Attendu que l'expertise diligentée n'a pas permis de connaître l'origine et les causes exactes de l'incendie ; que l'expert 'présume' seulement qu'il a pris naissance au sein des cartons de tampons filtres ; qu'il émet 'l'hypothèse' qu'il a été provoqué par le jet d'un mégot de cigarette allumé, qui aurait trouvé en la présence des tampons filtres un foyer facile, avançant que quelqu'un a pu confondre, en raison de leur grande ressemblance, un tampon filtre avec une cigarette et, s'étant aperçu de son erreur, l'a rejeté où il l'avait pris après l'avoir allumé ». Trib.Com. Marseille 22 août 1972, DMF 1973, p.368 : « c'est à tort que l'expert a imputé le sinistre à des fautes des dockers qui avaient allumé un brasero à proximité du navire et qui fumaient en effectuant leur travail et jetaient leurs mégots n'importe où, dès lors, d'une part, qu'il n'est pas certain que des particules enflammées provenant du brasero, qui était placé sur le quai, dans un conteneur, aient pu communiquer le feu à des marchandises déjà chargées en cale et, d'autre part, qu'aucun docker ne s'était trouvé à bord au moment de la naissance de l'incendie : il n'y a pas lieu de retenir qu'une imprudence ait pu être commise par un docker fumeur ».

¹¹³ Trib.Com. Nantes, 26 février 1970, DMF 1971, p.38. Trib.Com. Marseille 13 février 1968, DMF 1969 p.109 : « Attendu que par application des dispositions de l'art. 1353 du Code Civil dans les matières où la preuve testimoniale est admise, et notamment en matière commerciale, les juges peuvent asseoir leur conviction sur des présomptions, à la seule condition qu'elles soient graves, précises et concordantes et, en conséquence, déclarer la preuve des faits invoqués comme établie ».

¹¹⁴ Trib.Com. Paris 23 juin 1975, DMF 1976, p.154. CA Aix 16 juillet 1976, BT 1977, p.587 : « Attendu cependant que, comme le relève l'expert, il s'agit là 'bien entendu, d'une hypothèse' ; (...) qu'aucune faute précise n'est démontrée par le demandeur à l'encontre du transporteur, (...) faute qui seule aurait pu engager sa responsabilité quant aux dommages subis par la marchandise du fait de l'incendie ».

¹¹⁵ CA Rouen, 12 juillet 1957, DMF 1958, p.27 : « Attendu qu'il a été impossible de déterminer la cause de l'incendie qui a endommagé les balles de coton ; qu'il s'ensuit que le transporteur ne peut en être rendu responsable ».

¹¹⁶ Sous la loi du 2 avril 1936, le doute bénéficiait au contraire à la cargaison. En effet, lorsque les causes de l'incendie étaient demeurées inconnues, le transporteur était tenu responsable puisqu'il ne pouvait prouver que l'incendie trouvait sa cause dans un événement imprévisible et insurmontable, ni qu'il résultait d'un vice propre de la chose. CA Paris, 23 novembre 1962, DMF 1963, p.544 : « Considérant que les causes de l'incendie sont demeurées inconnues ; qu'ainsi le transporteur ne prouve pas qu'un événement imprévisible et irrésistible en ait été l'origine et qu'il n'y a pas force majeure ou cas fortuit ; considérant qu'il n'est pas établi, ni même allégué, que le soufre ait ici pris feu spontanément ; que si la poussière de soufre constitue peut-être une matière facilement inflammable, rien en l'espèce ne conduit à penser que ce caractère spécifique ait joué un rôle

2) Cause de l'incendie autre qu'une faute du transporteur

Le transporteur ne voit sa responsabilité réintroduite que si l'ayant droit à la marchandise fait la preuve positive d'une faute du transporteur ayant causé la naissance de l'incendie ou ayant favorisé son extension. L'exonération est donc maintenue dès l'instant où la cause directe de l'incendie n'est pas imputable à une négligence du transporteur. Tel est le cas lorsque l'incendie est provoqué par un vice propre de la marchandise transportée¹¹⁷, ou lorsque l'incendie résulte d'un fait extérieur au navire et à la cargaison. Ainsi le transporteur n'est pas responsable des avaries dues à l'incendie résultant du désarrimage de la cargaison, provoqué par le mauvais état de la mer¹¹⁸. Il en va de même lorsque l'incendie résulte d'une cause extérieure au navire, tel que de la frappe d'un missile¹¹⁹, d'une salve adverse¹²⁰, d'une attaque terroriste à l'explosif¹²¹, ou encore d'un incendie qui se déclare brusquement à quai et se propage sur le navire transporteur.

Le transporteur ne perd pas non plus le bénéfice de l'exonération lorsque l'incendie résulte du fait d'un tiers. Ainsi le transporteur n'est pas responsable de l'incendie survenu en cours de traversée par le fait d'un passager clandestin, dès lors tout du moins que la présence de celui-ci à bord ne trahit aucun défaut de surveillance de la part du transporteur¹²². Il en va de même lorsque l'incendie résulte de la faute du préposé d'une société engagée par le transporteur en cours de voyage dans le cadre d'un contrat de louage d'ouvrage ou d'entreprise. Le transporteur n'est pas donc pas privé de l'exception d'incendie si celui-ci est déclenché par la faute de plongeurs engagés par lui pour porter assistance au navire en cours

prépondérant dans la naissance de l'incendie litigieux ; qu'ainsi il n'est pas établi que le dommage provient du vice propre de la marchandise ».

¹¹⁷ Le transporteur dispose alors également du cas excepté de vice propre. Voir 1^{ère} P, chap.I, S4.

¹¹⁸ Trib.Com. Paris, 16 juin 1976, DMF 1977, p.173. Le transporteur s'était prémuni contre toute tentative de démonstration d'une faute de sa part par l'ayant droit en produisant le rapport de mer du capitaine du navire transporteur ainsi que celui du capitaine d'un autre navire croisant dans les parages. Bien que le fardeau de la preuve d'une faute du transporteur pèse sur le demandeur, il est en effet opportun pour le défendeur de produire tout élément permettant d'établir qu'il n'a pas commis de faute.

¹¹⁹ *The M Vatan*, [1990] 1 LLR 336. L'incendie résultait vraisemblablement du fait d'ennemis publics.

¹²⁰ *The San Demetrio*, [1941] 69 LLR 5. L'incendie résultait d'un fait de guerre.

¹²¹ Tel l'attentat terroriste ayant frappé le pétrolier français *Limburg* au large des côtes du Yémen.

¹²² CA Paris 25/01/1977, DMF 1977, p.645. L'incendie avait été provoqué involontairement par un passager clandestin. La Cour considère que les fautes des tiers ne peuvent faire perdre au transporteur le bénéfice de l'exception d'incendie visé à l'art. 4§2 b) de la Convention de 1924. Et pour un transport relevant de la loi française du 18 juin 1966, voir CA Toulouse 13 mai 1977, Revue Scapel 1977.27 p.28 : « attendu qu'(..) aucun élément du dossier ne permet d'affirmer que l'incendie a été la conséquence d'une faute grave du transporteur ou plus précisément qu'il a été provoqué par des passagers clandestins ; que le transporteur ne peut dès lors être tenu pour responsable du dommage subi par l'ayant droit à la marchandise ».

de voyage et riveter une plaque de tôle sur l'une des déchirures de la coque endommagée dans un abordage¹²³.

L'incendie peut en revanche trouver son origine dans une innavigabilité du navire traduisant un manque de diligence raisonnable de la part du transporteur. L'ayant droit doit alors établir la faute du transporteur ainsi que la relation de cause à effet entre la faute commise et la survenance ou la propagation de l'incendie.

Section 3 : L'incendie imputable au navire

Le point crucial pour l'ayant droit d'une marchandise détruite au cours d'un incendie est de démontrer que l'incendie trouve sa cause dans une faute du transporteur, auquel cas ce dernier est privé de l'effet exonératoire attaché à l'incendie¹²⁴. Deux points doivent ici être développés. L'ayant droit doit en effet établir qu'une faute personnelle a été commise par le transporteur (§1), et que cette faute est à l'origine de la survenance du sinistre ou qu'elle en a favorisé l'extension (§2).

§1 : Faute personnelle du transporteur

Démontrer que la faute causale a été commise personnellement par le transporteur soulève deux problèmes. Il convient tout d'abord de savoir si l'ayant droit à la marchandise doit nécessairement prouver une faute personnelle du transporteur pour remettre en jeu sa responsabilité, ou s'il lui suffit de prouver la négligence d'un des préposés de celui-ci en cours de voyage (1). Vient ensuite le problème de déterminer, dans l'hypothèse où le transporteur est une personne morale, quelles personnes physiques sont susceptibles par leurs actes d'engager la responsabilité contractuelle de la société d'armement (2).

1) Faute du préposé du transporteur en cours de voyage

La question se pose en effet de savoir si le transporteur perd l'effet exonératoire attaché à l'incendie lorsque l'ayant droit établit que la survenance de l'incendie ou sa propagation résulte d'une négligence d'un des préposés du transporteur en cours de voyage,

¹²³ *Tojo Maru* [1971] 1 LLR 341. Les ayants droit à la marchandise disposent alors d'une action en responsabilité délictuelle de droit commun contre la société d'assistance.

¹²⁴ Le transporteur sera condamné non pas en vertu de la présomption de responsabilité, qu'il avait détruite, mais en raison de la faute démontrée.

c'est-à-dire principalement de la faute du capitaine, des officiers ou autres membres d'équipage, et ce alors même que le transporteur n'a personnellement commis aucune faute. Autrement dit, le principe selon lequel le transporteur, comme tout entrepreneur, répond des faits dommageables de ses préposés¹²⁵, trouve-t-il à s'appliquer dans l'hypothèse visée à l'article 4§2 b) de la Convention de Bruxelles de 1924 ?¹²⁶

Certains estiment que l'ayant droit peut empêcher le transporteur de se prévaloir de l'exception d'incendie en faisant la preuve d'une faute de l'un des préposés du transporteur¹²⁷, sauf s'il s'agit d'une faute dans la navigation ou l'administration du navire¹²⁸. La faute nautique du préposé du transporteur constitue en effet un cas excepté pour le transporteur maritime en vertu de l'article 4§2 a) de la Convention¹²⁹. Dès lors si à la suite d'un abordage ou d'un échouement résultant en tout ou partie d'une faute de navigation du capitaine en cours de voyage, un incendie éclate à bord du navire et détruit la marchandise transportée, les ayants droit ne pourront obtenir réparation auprès du transporteur puisque l'incendie est la conséquence directe d'une négligence du préposé du transporteur dans la conduite du navire¹³⁰.

¹²⁵ Art.1797 du Code Civil.

¹²⁶ La question ne se pose pas en droit interne compte tenu des termes de l'article 27 dernier alinéa de la loi de 1966 qui donnent à l'ayant droit la possibilité de réintroduire la responsabilité du transporteur en prouvant que le dommage résulte en tout ou partie d'une faute du transporteur ou d'une faute non nautique de l'un de ses préposés. Tetley, *Responsibility for fire in the carriage of goods by sea* : "There is no reference to 'fault or privity of the carrier' in art.27c) of the domestic Law of June 18, 1966. Nevertheless, because of the general responsibility of the carrier for his own fault and for that of his servants and agents, as found in the last paragraph of art.27, the carrier is not merely responsible for his own fault, but also for the fault of his servants or agents in preventing or extinguishing fires".

¹²⁷ Chaiban, *Causes légales d'exonération du transporteur maritime dans le transport de marchandises*, LGDJ 1965, p.174 n°457. L'auteur s'appuie sur le Protocole de signature de la Convention qui donne à chacun des Hautes Parties contractantes le droit de « préciser que dans les cas prévus par l'art.4§2 de c) à p), le porteur du connaissement peut établir la faute personnelle du transporteur ou les fautes de ses préposés non couvertes par le point a) ».

¹²⁸ Trib.Com Le Havre 3 octobre 1977, DMF 1978 p.356. Constitue une faute nautique du capitaine le fait qu'il ait décidé de reprendre la mer, après un incendie dû à une cause inconnue, dans des conditions de sécurité insuffisantes. Il en résulte que le transporteur maritime est exonéré de sa responsabilité pour les avaries consécutives à l'incendie.

¹²⁹ Art.4§2 a) : « ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire. ». Pour un transport relevant des Règles de Hambourg, la preuve par l'ayant droit de la faute nautique du préposé du transporteur, qu'elle soit la cause de la survenance de l'incendie ou qu'elle en ait permis la propagation, priverait en revanche le transporteur de l'effet exonératoire attaché à l'incendie.

¹³⁰ Ainsi par exemple de l'incendie résultant de l'abordage entre les supertankers *Atlantic Empress* et *Aegean Captain* en 1979 en mer des Caraïbes, ou encore de l'incendie à la suite de l'échouement du pétrolier *Polycommander* en 1970 à l'entrée du port de Vigo suite à une erreur de pilotage. Voir www.le-cedre.fr. Le transporteur n'est pas responsable des dommages causés aux marchandises transportées à bord de son navire par la faute nautique du capitaine. L'exonération est également maintenue si l'incendie résulte d'un abordage ou d'un échouement dans lequel le capitaine du navire transporteur n'a commis aucune faute. L'incendie est en effet dans cette hypothèse la conséquence d'un péril de la mer, cas excepté en vertu de l'art.4§2 c) de la Convention de 1924 et de l'art.27 d) de la loi de 1966, et non la conséquence d'une faute du transporteur. Tel est le cas d'un

Cependant, à lire le texte de la Convention, il semble bien que l'ayant droit à la marchandise doive faire la preuve d'une faute personnelle du transporteur. En effet, l'art.4§2 b) ne vise que le transporteur lui-même : aucune mention n'y est faite de la faute des préposés¹³¹. La faute du transporteur n'inclut donc pas a priori la faute non nautique du préposé commise en cours de voyage¹³². Telle est d'ailleurs l'interprétation qui est retenue tant en droit anglais¹³³ qu'en droit américain¹³⁴. La jurisprudence française est également orientée en ce sens : seule la faute personnelle du transporteur, à l'exclusion de celle de ses préposés, est, en cas d'incendie, susceptible de réintroduire la responsabilité du transporteur¹³⁵. De même, dans l'hypothèse où un incendie éclate par la faute de l'entreprise

navire drossé à la côte par une violente tempête, et dont la cargaison de sodium chargée en pontée prend feu au contact de l'eau de mer. Notons enfin que l'incendie ne saurait constituer en soi un péril de mer. *Hamilton vs Pandorf* [1887] 12 App Cas 518 at p.527.

¹³¹ On pourra d'ailleurs alléguer en faveur du transporteur que si l'art.5§4 a) des Règles de Hambourg prend le soin de préciser que la faute des préposés ou mandataire du transporteur fait échec au cas excepté d'incendie, c'est bien que celle-ci ne peut être invoquée par l'ayant droit dans le régime de la Convention de 1924. A l'inverse, si l'on défend les intérêts de l'ayant droit à la marchandise, on pourra alléguer que si les cas exceptés, en tant que mécanisme dérogatoire du droit commun de la responsabilité contractuelle, doivent être interprétés étroitement, la faute du transporteur, en tant que mécanisme faisant échec au jeu du cas excepté, doit au contraire s'interpréter largement.

¹³² La règle est en effet différente lorsque la faute du préposé du transporteur intervient avant ou au début du voyage. Voir 1èreP, chap.I, S3, §2.

¹³³ Wilson, *Carriage of goods by sea*, 4ème Ed Longman, p.264 : "While a carrier is not liable for fire damage resulting from the negligent conduct of his servants and agents, for whose acts he would otherwise be vicariously liable, he will lose the protection of the exception [of fire] where he is personally at fault."

¹³⁴ Tetley, *Responsibility for fire in the carriage of goods by sea*. The "actual" fault or privity of the owner must be the fault of the carrier itself and not of an employee or agent. This is a conclusion one must draw not only from the use of the word "actual" but also after comparing art.4§2 b) with art.4§2 q) where the phrase "actual fault or privity of the carrier" is specifically followed by the words "or without the fault or neglect of the agents or servants of the carrier". Wilford Coghlin Kimbald, *Time Charters*, LLP 3d Ed, p.358. "The owner will not be liable for damage caused by the fire unless he is personally at fault. Thus, a fire resulting from the negligence of the master or other officers and crew will not be attributed to the owner."

¹³⁵ Trib.Com Paris 20 novembre 1974, DMF 1975, p.357, confirmé par CA Paris 25 janvier 1977, DMF 1977, p.645. Les ayants droit à la marchandise invoquaient la faute du transporteur ou de ses préposés, faute consistant à avoir laissé monter à bord au port de départ le passager clandestin qui avait au cours du voyage provoqué involontairement l'incendie, et à avoir ignoré sa présence pendant une semaine dans une cale où des rondes auraient dû être effectuées. La Cour considère que c'est avec raison, et conformément à une interprétation unanimement admise et constante des termes de l'art.4§2 b) de la Convention de Bruxelles, que les premiers juges ont dit que seule la faute personnelle du transporteur, à l'exclusion de celle de ses préposés, était susceptible, en cas d'incendie, d'engager la responsabilité de l'armateur. Or en l'espèce, aucune faute personnelle du transporteur n'était prouvée, ni même alléguée. Et quant à une éventuelle faute des préposés du transporteur qui, de toute manière, n'aurait pas privé le transporteur de l'effet exonératoire attaché à l'incendie, la Cour relève qu'aucune faute personnelle ne pouvait être reprochée ni au capitaine, ni aux autres officiers et membres de l'équipage. En effet le fait qu'un ressortissant nigérien ait réussi à Abidjan à tromper la surveillance et à s'embarquer à la faveur de l'agitation régnant au moment des opérations de chargement ne prouvait pas que cette surveillance ne fût pas exercée ; de plus aucune ronde de surveillance des marchandises n'était nécessaire compte tenu du fait que le navire était doté d'un système d'aération et de détection d'incendie automatiques et que l'état de la mer avait été particulièrement calme depuis le départ. Notons enfin que le tribunal de commerce de Paris avait estimé qu'à supposer que le bord ait commis une faute par défaut de surveillance, cette faute, manquement aux consignes précises imposées par le transporteur, serait sans doute une faute dans

de manutention dont les services ont été requis par le transporteur pour effectuer, dans le cadre d'un transport relevant du domaine d'application de la Convention de 1924¹³⁶, les opérations de chargement ou de déchargement de la marchandise, le transporteur ne peut non plus se voir opposer par l'ayant droit la faute du manutentionnaire¹³⁷.

Il convient cependant de nuancer le propos exposé ci-dessus. Les tribunaux français, à l'instar de leurs homologues américains, acceptent en effet tout d'abord de discuter d'une faute d'arrimage, laquelle n'est pourtant personnellement imputable au transporteur qu'à travers son équipage, censé obéir à ses ordres¹³⁸. Il se peut ensuite que la tendance des juges français à assimiler la faute inexcusable personnelle du capitaine à la faute inexcusable personnelle de l'armateur en ce qui concerne le droit à limitation de responsabilité prévu par la Convention de Londres de 1976, se retrouve également en matière de faute personnelle du transporteur¹³⁹. Il se peut enfin parfaitement que les tribunaux voient derrière la faute du préposé un manquement du transporteur à son devoir de contrôle, ce qui permettrait ainsi

l'administration du navire (faute nautique) et non une faute commerciale, et qu'elle ne saurait donc à ce titre priver l'armateur de l'exonération attachée à l'exception d'incendie.

¹³⁶ Lorsque le transport relève de la loi interne, l'ayant droit peut faire échec au cas excepté d'incendie par la preuve de la faute du préposé de l'entreprise de manutention dont les services ont été requis par le transporteur. Le transporteur est ainsi responsable des conséquences de l'incendie survenu aux marchandises alors qu'elles avaient été mises sur quai par l'acconier mandaté par lui, dès lors qu'il résulte des faits de la cause que l'incendie est dû à une négligence de l'acconier, qui n'a pas exercé une surveillance particulièrement sévère aux abords de balles de coton entreposées par lui, ce qui a permis à un bout de cigarette mal éteinte jetée sur le môle à proximité, par vent violent, de mettre le feu. Le transporteur dont la responsabilité est engagée a alors une action récursoire contre l'acconier fautif qui perd également le bénéfice du cas excepté d'incendie. Art.53 de la loi du 18 juin 1966 : « L'entrepreneur de manutention répond des dommages subis par la marchandise, sauf s'ils proviennent d'un incendie. Le demandeur pourra néanmoins faire la preuve que les pertes ou dommages sont dus en tout ou partie à une faute de l'entrepreneur ou de ses préposés ». Trib.Com. Marseille 14 janvier 1972, DMF 1972, p.283.

¹³⁷ Wilson, *Carriage of goods by sea*, 4ème Ed Longman, p.265 : "Shipowners are entitled to delegate performance of many of their obligations to subordinates and, provided that they have exercised due care in their appointment, will normally be regarded as having discharged their obligations. The negligence of such agents will not normally amount to actual fault or privity so as to bar the shipowner from invoking the fire exception." S'il s'agit d'un transport par ligne régulière, l'ayant droit ne peut agir en responsabilité contractuelle contre l'entrepreneur de manutention puisque c'est le transporteur qui a requis les services du manutentionnaire. La question est alors posée de savoir s'il peut agir contre le manutentionnaire sur le fondement délictuel. L'ayant droit a certes disposé d'une action en responsabilité contractuelle contre le transporteur aux fins de réparation du dommage subi par la marchandise, mais celle-ci était vouée à l'échec en raison des termes mêmes de l'art.4§2 b) de la Convention. L'équité commande alors d'autoriser l'ayant droit à agir en responsabilité extra-contractuelle contre l'entreprise de manutention, à charge pour lui de prouver que l'incendie a été causé par la faute d'un préposé de l'entreprise de manutention. Notons que l'on ne peut retenir la responsabilité de l'acconier pour une faute quelconque commise par lui ou ses préposés dans les opérations de chargement, alors que le feu a éclaté parmi les fûts déjà réceptionnés par le bord. CA Aix 21 juin 1960, DMF 1961, p.340.

¹³⁸ Sériaux, *la faute du transporteur*, 2ème Ed Economica, p.135. Trib.Com. de la Seine 21 janvier 1952, DMF 1952, p.186. Voir également navire *Stella Prima*, CCass. 3 avril 2002, p.460, où des fautes commises à l'occasion de l'arrimage de la marchandise ont été considérées comme des fautes personnelles inexcusables de l'armateur, alors que les opérations ont été considérées en cause étaient de la responsabilité du capitaine.

¹³⁹ Dans la plupart des cas en effet, les tribunaux français semblent ne tenir aucun compte de la distinction opérée par les textes, l'arrêt de la Cour de Cassation du 20 mai 1997, navire *Johanna-Hendrika*, DMF 1997, p.976, qui distingue parfaitement la faute personnelle de l'armateur de celle du capitaine, faisant figure d'exception.

d'imputer à la faute personnelle du transporteur des fautes qui étaient, en fait, des fautes de ses préposés¹⁴⁰.

Le transporteur est finalement exonéré de toute responsabilité, que l'incendie ait une cause inconnue, qu'il ait été causé par la faute d'un tiers, d'un préposé, ou par la faute d'un manutentionnaire dont il a requis les services pour charger ou décharger la marchandise.

2) Faute de la société de transport

Le problème est ici de déterminer quelles personnes sont susceptibles par leur négligence de réintroduire la responsabilité de la société de transport en matière d'incendie. Il convient en effet de distinguer selon que l'acte négligent soit commis par un simple employé de la société, auquel cas la faute personnelle de la société ne peut être en principe retenue, ou selon que la faute est commise par une personne qui, par les pouvoirs qui lui sont conférés, personnifie la société et dont les actes sont dès lors considérés être ceux de la société elle-même¹⁴¹.

Il est incontestable que la faute personnelle de la société est établie si une négligence de l'un des membres du conseil d'administration ou du directoire de la société, pris en sa qualité de membre de la direction générale ou en tant que directeur de service technique, est à

¹⁴⁰ *The Marion*, [1984] 2 LLR 1, où il fût reproché à l'armateur, comme une faute personnelle inexcusable, le fait de ne pas avoir institué un système adéquat et hiérarchisé permettant un contrôle effectif du comportement de ses capitaines. There were two types of fault : first, failure of the managing director to have a proper system of supervision, and second, failure to give instructions on what matters he would like to be kept informed. Wilson, *Carriage of goods by sea*, 4ème Ed Longman, p.266 : "There would appear not to be an unrestricted power of delegation even to an otherwise competent master. While a substantial number of reputable shipowners completely rely on the judgment of their masters in matters relating to the navigation and equipping of their vessels, recent cases suggest that the majority exercise varying degrees of supervision to ensure that their masters are performing their duties properly. In such circumstances, failure to exercise adequate supervision may amount to actual fault or privity on the part of shipowners, thus denying them the protection of the fire exception." Cette obligation de contrôle de la compétence du capitaine est aujourd'hui expressément prévue par l'art.6§1 du Code ISM.

¹⁴¹ Wilson, *Carriage of goods by sea*, 4ème Ed Longman, p.265. "As such an organisation can only act through agents, it is often difficult to decide whether a particular negligent act is to be regarded as an act of the company itself or merely an act of its servants or agents. It follows therefore that the actual fault or privity which is required to exclude the exception of fire is the 'fault or privity of somebody who is not merely a servant or agent for whom the company is liable upon the footing *respondeat superior*, but somebody for whom the company is liable because his action is the very action of the company itself". *Lennards Carrying Co vs Asiatic Petroleum Co Ltd* [1915] AC 705 at p.713. "Such a person has been variously described as the 'directing mind', the 'head or brain' or the '*alter ego*' of the company, although this last word is misleading for the person who speaks and acts as the company is not *alter* ; he is identified with the company". *Meridian Global Funds vs Securities Commission* [1995] 3 All ER 918.

l'origine de l'incendie ou de sa propagation¹⁴². De plus, la négligence du directeur de la société spécialisée de *ship management*, à qui la gestion technique du navire transporteur a été déléguée par le conseil d'administration de la société d'armement, engage le dit armateur. La société d'armement perd ainsi l'effet exonératoire attaché à l'incendie lorsque le directeur de la société de *ship management*, sachant ou ayant tout du moins raisonnablement les moyens de savoir que le navire était innavigable, ne donne cependant aucune instruction particulière au capitaine et laisse le navire prendre la mer¹⁴³.

La question est alors de savoir si une faute personnelle privative de l'exonération attachée à l'incendie peut être retenue à l'encontre de la société d'armement lorsque la négligence est le fait d'un employé subalterne de la société. Si cet employé, par exemple un superintendant, s'est vu confier par délégation une tâche spécifique et que tout pouvoir lui est octroyé pour effectuer la mission qui lui est assignée, sa négligence ou omission engage personnellement la société délégante, sous réserve toutefois que la dite faute s'inscrive dans le cadre de la délégation. Peu importe alors que l'employé ne soit pas membre de la direction générale. L'important est finalement de déterminer qui dispose effectivement d'un pouvoir de contrôle sur les opérations de la société, que ce soit en vertu des statuts de celle-ci ou d'une délégation. L'accent doit alors être porté sur les pouvoirs de décision conférés à l'employé par la convention de délégation.

Le délégué ISM ou IDP dispose ainsi du pouvoir de prendre des mesures et d'engager des frais pour mettre le navire en conformité avec la réglementation en vigueur lorsque des déficiences ont été constatées. Dès lors, le fait que le délégué ISM ait, sous pression de sa hiérarchie, fermé les yeux sur l'existence de déficiences susceptibles d'avoir causé l'incendie

¹⁴² *Tempus Shipping Co.Ltd vs Louis Dreyfus Co.Ltd*, [1930] LLR vol.36, p.169. "The carrier must be the person or persons with whom the chief management of the company resides. The company has three directors who managed the affairs. I find that these three persons, either as directors or as managers, or more correctly in their dual capacity, are those whose fault or privity, if any, in managing the affairs of the company, may properly be ascribed to the company as the company's actual fault or privity".

¹⁴³ Wilson, *Carriage of goods by sea*, 4ème Ed Longman, p.265 : "In the case of a public company, its articles normally vest the right to exercise the company's powers in a board of directors and confer on the latter the power to delegate such exercise to a managing director. In these circumstances the acts of such a managing director may properly be regarded as the acts of the company itself. So in *Lennards Carrying Co vs Asiatic Petroleum Co Ltd* [1915] AC 705 at p.715, shipowners sought to limit their liability for fire damage to a cargo of benzine resulting from the vessel running aground in a storm due to lack of power caused by defective boilers. The shipowners had delegated management of their vessel to a firm, the managing director of which took an active part in the operation of the vessel. Although he was aware, or had reasonable means of knowing, of the defective condition of the boilers, he gave no special instructions to the ship's officers and took no steps to prevent the vessel going to sea in an unseaworthy condition. His negligence in this regard was held to constitute 'actual fault or privity' on the part of the shipowners".

ou d'avoir gravement diminué les capacités de lutte contre l'incendie du navire, et ayant ainsi affecté la navigabilité du navire, constitue une faute personnelle de la société de transport¹⁴⁴. La faute personnelle de la société sera *a fortiori* retenue en cas de cumul des qualités de directeur général et de délégué ISM. En revanche la faute de l'employé subalterne qui ne dispose pas d'un réel pouvoir décisionnel ne doit pas en principe entraîner faute personnelle de la société de transport. On peut toutefois craindre que, comme en matière de droit à limitation et de faute inexcusable, les tribunaux français ne cherchent pas à identifier la personne ou l'organe responsable de la faute ayant causé l'incendie et envisagent l'entreprise d'armement dans sa globalité¹⁴⁵. La jurisprudence anglaise et américaine tend d'ailleurs également en ce sens¹⁴⁶.

Une fois le transporteur identifié, l'ayant droit doit démontrer qu'une faute de celui-ci a causé l'incendie.

§2 : Faute causale du transporteur

L'ayant droit doit démontrer qu'une faute du transporteur est à l'origine de la naissance de l'incendie (1) ou de l'extension de celui-ci (2)¹⁴⁷.

1) Faute du transporteur et survenance de l'incendie

¹⁴⁴ Pour un exemple en matière d'assurance, *The Star Sea* [2001] 1 LLR 389 : "blind eye knowledge requires a conscious reason for blinding the eye. There must be at least a suspicion of a truth about which you do not want to know and which you refuse to investigate". The ship was unseaworthy because the emergency fire pump was useless when the ship was laden by reason of a cut pipe, because there was ineffective sealing of the engine room where the fire took place, and because the master was incompetent in not knowing how to use the CO2 system. The ship was inadequately equipped to fight a fire effectively. The assured did not want to know about the competence of the master to use the CO2 system effectively. The assured suspected that the master was incompetent, but he decided not to check for fear of having certain knowledge and allowed the ship to go to sea anyway. Mandaraka-Sheppard, *Modern Admiralty Law*, 1st Ed 2001, chapter 8, 5.4 p.324.

¹⁴⁵ Bonassies, *Droit maritime général, cours 2004*, n°397 inédit.

¹⁴⁶ *Leval vs Colonial Steamships* [1961] 1 LLR 560, where an assistant mariner superintendent was held not to have been the *alter ego* of the shipping company. Tetley, *Responsibility for fire in the carriage of goods by sea*, MCC III, 1988, chapter 17. "Where 'actual fault or privity' normally meant fault or privity of a senior employee or officer of the company, who is deemed to act as the very ego and centre of the personality of the corporation, a more modern trend has found that the fault of lesser servants did not protect the carrier. *The England* [1973] 1 LLR 373, where the fault and lack of knowledge of the traffic manager was held to be the fault of the company. *The Edmund Fanning* [1953] AMC 86. Acids were negligently stowed above other chemicals. The vessel owners had employed an expediter to assist in stowing cargoes and his negligence was held to be within the terms 'fault or privity of the carrier'. *The Lady Gwendolen* [1965] 1 LLR 335, a collision case where the court attributed the fault and privity of the superintendent upon the company. Pour une analyse détaillée de la question, Mandaraka-Sheppard, *Modern Admiralty Law*, 1st Ed 2001, chapter 16.

¹⁴⁷ *Complaint of Ta Chi Navigation (Panama)* [1982] AMC 1710 at p.1713 : "The shipper can prove that the carrier caused the damage either by proving that a negligent act of the carrier caused the fire or that such an act prevented the fire's extinguishment".

La faute du transporteur, prise en tant que fait privatif de l'effet exonératoire attaché à l'incendie, peut être commise soit « *avant et au début du voyage* » soit en cours de voyage.

Le transporteur est tout d'abord privé de l'effet exonératoire attaché à l'incendie s'il est établi par le chargeur que la survenance de l'incendie résulte d'une innavigabilité du navire avant et au début du voyage¹⁴⁸, traduisant une négligence ou tout du moins un manque de diligence raisonnable de la part du transporteur, des préposés ou agents de celui-ci, ou encore des personnes avec qui le transporteur a contracté pour rendre le navire navigable. En effet, l'obligation d'exercer une diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité n'est pas déléguable, si bien qu'une négligence de la personne chargée d'examiner le navire entraîne la responsabilité du transporteur¹⁴⁹. Le transporteur devra alors répondre non seulement d'une faute dans le choix d'une personne incompétente, mais aussi de la faute commise par une personne compétente. Il ne pourra invoquer pour sa défense ni le fait d'avoir choisi un réparateur ou un expert indépendant compétent pour rendre le navire navigable ou vérifier la navigabilité du navire, ni prétendre que la faute a été commise par l'un de ses préposés ou agents. Toute négligence commise dans l'examen de l'état de navigabilité du navire avant et au début du voyage sera imputée au transporteur comme une faute personnelle¹⁵⁰. Toujours est-il qu'il appartiendra au chargeur d'établir que l'incendie provient d'une innavigabilité du navire traduisant un manque de diligence raisonnable¹⁵¹.

La question est alors de savoir ce qu'il convient d'entendre par « *avant et au début du voyage* ». Cette expression délimite la période allant depuis le début du chargement de la marchandise jusqu'à ce que le navire largue ses amarres et prenne la mer¹⁵². Un incendie s'était déclaré à bord d'un navire à quai après que la marchandise ait été chargée. L'incendie avait été provoqué par une personne appelée par le capitaine pour faire fondre la glace qui

¹⁴⁸ Fire resulting from the failure to exercise due diligence to make the vessel seaworthy before and at the beginning of the voyage is not within the exception.

¹⁴⁹ *The Muncaster Castle* [1961] AC 807. The Hague Rules' obligation as to seaworthiness is a non-delegable one, meaning that it is not sufficient for the owners to appoint competent personnel or contractors. Those appointed individuals and their servants must also act with due diligence or owners will be responsible.

¹⁵⁰ Mandaraka-Sheppard, *Modern Admiralty Law*, 1st Ed 2001, p.323 : "The shipowner will not be assisted by the fact that he had delegated the repairs of the ship to a reputable independent contractor, whose negligence rendered the ship unseaworthy. The obligation is one of due diligence in the work of repair by whomsoever it might be done, even when the work is delegated to the independent contractor for his technical or special knowledge or experience and the negligence is not apparent to the shipowner".

¹⁵¹ Voir IèreP, chap.I, S2, §1, 2).

¹⁵² *Maxine Footwear Co. Ltd v Canadian Merchant Marine Ltd* [1959] 2 LLR 105. "Before and at the beginning of the voyage" means the period from at least the beginning of the loading until the vessel starts on her voyage.

s'était accumulée dans les dalots du navire¹⁵³. Au transporteur qui plaidait que le dommage à la cargaison résultait de l'incendie, sans qu'il eût lui-même commis une faute personnelle, cas excepté, la Cour estima que l'obligation de navigabilité devant être remplie sans interruption depuis le début du chargement de la marchandise jusqu'à ce que le navire entame son voyage, la perte de la marchandise suite au sabordage du navire résultait non pas de l'incendie, mais du défaut de navigabilité du navire, lui-même provoqué par la présence de l'incendie à bord¹⁵⁴. Pour reprendre les propos de J. Pineau, « *un navire est fait pour naviguer plutôt que pour brûler* ». ¹⁵⁵ L'incendie qui se déclare en cours de chargement rend le navire innavigable et prive de ce fait le transporteur de l'effet exonératoire attaché à l'incendie, et ce peu importe que l'incendie résulte d'une négligence d'un préposé du transporteur¹⁵⁶.

Il convient toutefois de préciser que le terme « *voyage* » doit s'interpréter comme englobant l'ensemble du voyage couvert par le contrat de transport, y inclus les escales intermédiaires entre le point de chargement et le point de déchargement.¹⁵⁷ Ainsi le transporteur qui a rempli son obligation de due diligence avant que le navire ne prenne la mer ne sera pas responsable si la marchandise est ensuite endommagée par la survenance d'un incendie lors d'une escale dans un port intermédiaire. Il peut ainsi être soutenu que les conséquences d'un incendie survenu lors d'une escale destinée à compléter un premier fret

¹⁵³ Il avait été fait usage, sous la supervision d'un des officiers du navire, d'un chalumeau oxyacétylénique, dont l'action provoqua l'inflammation de l'isolation en liège des dalots ; le feu se propagea rapidement et ravagea le navire qui dû être sabordé.

¹⁵⁴ *Maxine Footwear Co. Ltd v Canadian Merchant Marine Ltd* [1959] 2 LLR 105, p.113. The obligation to exercise due diligence to make the ship seaworthy continued over the whole of the period from the beginning of loading until the ship sank. There was a failure to exercise due diligence during that period : the negligence of the respondent's servants which caused the fire was a failure to exercise due diligence. From the time when the ship caught on fire she was unquestionably unseaworthy. This unseaworthiness caused the damage to and loss of the appellants' goods.

¹⁵⁵ J. Pineau, *Le contrat de transport*, Ed Thémis 1986, p.217.

¹⁵⁶ Wilson, *Carriage of goods by sea*, 4th ed, p.266. "While the cause of the fire did not involve the actual fault or privity of the shipowners, they nevertheless could not rely on the exception since the negligence of the officer, which had necessitated the scuttling of the vessel, amounted to a failure to exercise due diligence to make the vessel seaworthy at the commencement of the voyage".

¹⁵⁷ En effet, la doctrine du stage utilisée dans les charte-parties, selon laquelle l'obligation de navigabilité reprend vie chaque fois que le navire fait escale dans un port intermédiaire, ne s'applique pas à un transport soumis à la Convention de 1924. Scrutton on *Charterparties and Bills of Lading*, 18è Ed, p.422 : "The words here used 'before' and 'at the beginning of the voyage' do not relate to a period after the voyage has started, such as a call at an intermediate port to load further cargo. Accordingly the shipowner, who has exercised due diligence to make his ship seaworthy in all respects before she sails on her voyage, will not be held liable if the master negligently fails before entering on a new stage to remedy a defect which has developed since sailing on her voyage."

devront être traitées distinctement selon que la marchandise endommagée ait été chargée lors de cette escale ou lors d'une escale précédente.¹⁵⁸

Les cas d'incendie trouvant leur origine dans une innavigabilité du navire sont légion. Ainsi par exemple le transporteur est responsable lorsque l'incendie est provoqué par le court-circuit d'une lampe baladeuse en cours d'arrimage, cet incident démontrant l'innavigabilité du navire sous le rapport de l'installation électrique utilisée pour le chargement et le déchargement¹⁵⁹. En revanche le navire ne peut pas être considéré comme innavigable au départ du seul fait qu'aucune mesure n'ait été prise pour empêcher que les lampes électriques placées en cale ne fussent allumées par erreur pendant le voyage¹⁶⁰.

Nombreux sont les incendies qui trouvent leur origine dans un défaut d'arrimage. Ainsi la violation par le transporteur des règles spéciales concernant le transport des marchandises dangereuses - Code IMDG - traduit indiscutablement un défaut de diligence raisonnable rendant le dit transporteur responsable des conséquences dommageables provoquées par l'incendie qui en résulte¹⁶¹. En revanche le transporteur ne manque pas à son devoir de *due diligence* lorsque l'arrimage d'une cargaison de nitrate d'ammonium avait été effectué conformément aux dispositions alors en vigueur pour le transport d'une telle

¹⁵⁸ J. Pineau, *Le contrat de transport*, Ed Thémis 1986, n°171. Soit un chargement dans un port A, complété par un second chargement dans un port B, les marchandises devant toutes être déchargées dans un port C. Supposons la survenance d'un incendie au port B ayant la même cause que celui rapporté dans la décision *Maxine Footwear Co.* Vis-à-vis de la marchandise chargée antérieurement au port A, le sinistre intervient lors d'une escale intermédiaire. Le transporteur est alors en droit de se prévaloir du cas excepté d'incendie puisqu'il a satisfait à son obligation de *due diligence* « avant et au début du voyage », soit au port A. En revanche, vis-à-vis de la marchandise chargée en B lors de l'escale où le navire a pris feu, le transporteur se verra légitimement opposer le non-respect de l'obligation de *due diligence*.

¹⁵⁹ Trib.Com Marseille 11 mars 1977, DMF 1978, p.31. Le transporteur est responsable des avaries causées à la marchandise transportée par l'incendie survenu à la suite de l'implosion d'une lampe cargo lorsque cet appareil était dépourvu du dispositif réglementaire de protection permettant d'éviter en cas de bris ou d'explosion la projection de débris à haute température. Le bord est en effet responsable de l'entretien de la lampe cargo incriminée.

¹⁶⁰ Cour suprême du Danemark, 21 juin 1963, DMF 1964 p.313. Pour la majorité des juges, la preuve que les lampes étaient déjà allumées au départ du navire du port de chargement n'était pas suffisamment établie, et il n'y avait pas non plus lieu de juger que la cale était impropre au transport d'un chargement de maïs faute de mesures prises pour éviter que les lampes de la cale ne fussent allumées par erreur au cours du voyage. La minorité des juges, présumant (puisque le transporteur n'avait apporté aucun élément pouvant établir par qui ou à quel sujet les lampes, après avoir été éteintes, auraient été allumées de nouveau par la suite) que les lampes avaient été allumées pendant le chargement du maïs dans la cale et avaient brûlé sans cesse au cours du voyage, considérait au contraire le navire comme innavigable au début du voyage.

¹⁶¹ See *Waterman Seamanship Corp v Virginia Chemicals Inc* [1988] AMC 2681 at p.2688 where the carrier's violation of applicable regulations governing the stowage of a dangerous cargo of sodium hydrosulfite was held to be negligence rendering the carrier liable for the ensuing fire damage. But see also *Standard Commercial Tobacco v MV Recife*[1994] AMC 1208 where the carrier was found not liable for violating the IMDG Code, because the Code's prohibition of the stowage of metal containers of calcium hypochlorite on deck near "sources of heat" was interpreted as not forbidding its stowage in direct sunlight.

marchandise¹⁶². L'arrimage n'était pas défectueux dans la mesure où le chargement du navire s'était accompli sous la surveillance et avec les conseils des garde-côtes et des brigades anti-incendie américaines, la régularité du plan de chargement ayant de surcroît fait l'objet d'une attestation des assureurs maritimes impliqués dans l'opération de transport¹⁶³. N'en eût-il pas été ainsi qu'il aurait d'ailleurs fallu établir une relation de cause à effet directe et immédiate entre la prétendue défectuosité de l'arrimage et la destruction du navire et de la cargaison.

Le transporteur est également privé du cas excepté de l'article 4§2 lorsqu'il a commis en cours de voyage, et par son propre fait¹⁶⁴, une faute ayant causé l'incendie. Il en est ainsi par exemple du transporteur qui, avant qu'il soit procédé au débarquement des marchandises transportées, entreprend sur un navire placé en cale sèche des travaux de forge et de soudure, producteurs d'étincelles, à proximité de panneaux ouverts donnant sur des cales contenant des marchandises particulièrement inflammables, et cela sans assurer la surveillance de ces marchandises¹⁶⁵.

Ainsi le chargeur pourra-t-il rendre le transporteur responsable des conséquences dommageables de l'incendie en prouvant l'existence d'une négligence de ce dernier, à condition toutefois qu'il établisse le lien de causalité entre la faute et la survenance de l'incendie. Le rapport causal exige en effet « *que la faute ait pu être matériellement à l'origine de l'existence même du cas excepté* ». ¹⁶⁶ L'incendie ne perd sa vertu exonératoire

¹⁶² Trib.Com. de la Seine 21 janvier 1952, DMF 1952 p.186. L'Etat français faisait grief au transporteur d'avoir, connaissant le caractère dangereux de la cargaison de nitrate d'ammonium, entreposé dans l'entrepont situé au-dessus de la cale où l'incendie avait pris naissance, des marchandises diverses et hétéroclites dont certaines auraient été éminemment combustibles. Cet arrimage défectueux réalisé à bord aurait eu pour conséquence sinon de provoquer, tout au moins d'aggraver le sinistre en favorisant l'extension de l'incendie.

¹⁶³ Trib.Com. de la Seine 21 janvier 1952, DMF 1952 p.186. Because proper inquiries were made of the Coast Guard, the Fire Department and the Board of Underwriters, the carrier was not found at fault. Les conditions dans lesquelles s'était effectué le chargement du navire pouvaient être considérées comme répondant à la diligence raisonnable qui s'imposait au transporteur. « Les cales destinées au chargement de nitrate avaient été spécialement nettoyées, les sacs déchirés avaient été remplacés par des sacs en bon état, les cales où était enfermé le nitrate ne contenaient pas d'autres marchandises, et la séparation des dites cales avec les entreponts était assurée de façon judicieuse par des panneaux d'écouille faits de forts madriers posés sur galiotes ».

¹⁶⁴ Ainsi, dans Cour suprême du Danemark, 21 juin 1963, DMF 1964 p.313, l'un des juges déclara en présence des mêmes constatations ne vouloir considérer le navire comme innavigable au motif que la faute décisive avait été commise après le départ du navire par l'équipage, qui avait négligé d'éteindre la lumière. On pouvait cependant rétorquer qu'une fois les panneaux condamnés, il était inutile que la lumière soit allumée dans la cale. Les lampes auraient dès lors du être éteintes dès que la cale fut remplie, soit avant même que le navire prenne la mer.

¹⁶⁵ Trib.Com Marseille 13 février 1968, DMF 1969, p.109

¹⁶⁶ Sériaux, *la faute du transporteur*, 2 Ed, Economica, p.135&s.

que s'il est matériellement la conséquence d'une faute du transporteur¹⁶⁷. Or l'on sait à quel point il peut être parfois difficile de démontrer la cause scientifique d'un incendie. Ainsi les juges acceptent qu'il soit fait usage de la technique du faisceau d'indices¹⁶⁸ et n'hésitent pas, en présence de plusieurs indices convergents, à tirer toute conclusion rationnelle quant à la cause exacte de l'incendie¹⁶⁹. Les juges refusent toutefois à juste titre de se fonder sur de simples suppositions¹⁷⁰. Il convient enfin de relever la tendance de certains juges à dépasser le cadre de la seule causalité matérielle au profit d'une conception subjective consistant à se demander si, peu importe la cause de l'incendie, une diligence raisonnable eût permis de l'éviter¹⁷¹.

2) Faute du transporteur et extension de l'incendie

Le transporteur est également responsable des dommages causés aux marchandises par l'incendie si l'ayant droit prouve que le fait ou la faute du transporteur a empêché de mener une lutte efficace contre l'incendie à bord du navire, et ce peu importe que le déclenchement même de l'incendie ne provienne pas d'une faute du transporteur¹⁷².

¹⁶⁷ Tetley, *Responsibility for fire in the carriage of goods by sea*. The fault of the carrier must be directly connected with the fire ; an unconnected fault is insufficient. See *The Apostolis* [1997] 2 LLR 241 where the Court of Appeal found insufficient evidence that welding had caused the fire.

See also *Westinghouse Electric v M/V Leslie-Likes*, [1985] AMC 234, où le transporteur bénéficia de l'exonération, le chargeur n'ayant pu prouver que le mauvais arrimage avait joué un rôle effectif dans la survenance de l'incendie.

¹⁶⁸ Tetley, *Responsibility for fire in the carriage of goods by sea*, Cause of the fire. "By the very nature of fire, its cause must often be proved through a combination of common sense, circumstantial evidence and expert testimony."

¹⁶⁹ See *Standard Commercial Tobacco v MV Recife*[1994] AMC 1208 where the court inferred that because metal containers of calcium hypochlorite stowed on deck had been exposed for a long period of time to direct sunlight during very hot weather, the resulting heat caused the fire. "Once the cargo plaintiff has shown that stowage resulted in a dangerous condition, and that a fire occurred, the cargo interests have satisfied their burden of proving that the negligent stowage caused the fire.

¹⁷⁰ See *Akropan Shipping Lim Procs* [1993] AMC 413 at p.433-434 where the various cargo claimant's theories as to how an explosive atmosphere was created in a cargo hold during loading of a non-volatile gas oil cargo, and how that cargo came to be ignited, were rejected as mere speculation.

¹⁷¹ Sériaux, *la faute du transporteur*, 2 Ed, Economica, p.135&s. Voir en faveur d'une telle conception : Trib.Com. Nantes, 26 février 1970, DMF 1971, 38 p.42-43. Puisqu'il n'est pas prouvé que tous les soins raisonnablement exigibles en ce cas, concernant la mise en état du navire, n'avaient pas été effectués, le tribunal estime que le réceptionnaire n'a pas apporté la preuve de la non diligence raisonnable du navire et qu'il n'existe donc aucun obstacle à ce que le navire invoque le cas excepté d'incendie. On notera toutefois que la marchandise n'avait pu établir la cause réelle de l'incendie ; le lien de causalité entre une prétendue insuffisance de protection du navire contre les transmissions de chaleur et la survenance de l'incendie n'était donc pas démontré, la transmission de la chaleur n'ayant pas été à l'origine de l'incendie et la combustion de la cloison de bois n'ayant été qu'une conséquence de l'incendie.

¹⁷² *American Mail Line vs Tokyo Marine and Insurance Co*, [1959] AMC 2220 at p.2222-2223 : "The carrier is not being held liable for damage caused by the onset of fire and destruction caused thereby. The fire was started because of the negligence of the officers and crew of the ship. The carrier was not in privity with the officers and crew of the ship and cannot be held liable for their default in starting the fire. However, it is the duty of the

Le transporteur perd dès lors le bénéfice de l'effet exonératoire attaché à l'incendie s'il est établi qu'il a fait preuve d'un comportement négligent pour éteindre l'incendie une fois celui-ci découvert. Il en est ainsi lorsque l'équipage, bien qu'averti par un détecteur de la présence de légères fumées en cale, ne fait usage de bouteilles de gaz carbonique que quatre jours plus tard. Cependant la responsabilité du transporteur ne doit être réintroduite qu'à l'égard des dommages résultant de la dite négligence¹⁷³. La situation visée, qui traduit un manque de soins fautif de la part du transporteur à l'égard de la marchandise¹⁷⁴, est proche mais distincte de celle où le transporteur omet de séparer la marchandise saine de celle endommagée par l'incendie une fois ce dernier maîtrisé¹⁷⁵. L'ayant droit cherchera donc à prouver que l'équipage a été négligent pour éteindre l'incendie, par exemple qu'il a seulement cherché à sauver le navire et à limiter au maximum les dépenses de l'armateur au détriment de la cargaison¹⁷⁶.

L'impossibilité d'empêcher la progression de l'incendie peut également résulter de l'état d'innavigabilité du navire¹⁷⁷. La faute du transporteur et son rapport de cause à effet avec la propagation de l'incendie est indiscutable en cas de non conformité des moyens de

carrier to use reasonable precaution to protect cargo from any type of damage. This duty exists irrespective of who was primarily responsible for the setting of the fire.”

¹⁷³ Tetley, *Responsibility for fire in the carriage of goods by sea*. Once a fire has been discovered, the carrier may be still held responsible if it is negligent in extinguishing the fire, because such negligence is, in effect, negligence in the care and custody of the cargo. *American Mail Line vs Tokyo Marine and Insurance Co*, [1959] AMC 2220. A smoke detector indicated slight smoke from the cargo but smothering gas was used only after four days. The carrier was found responsible for all the loss because it could not distinguish between the loss occurring before detection and thereafter. En effet, l'exonération doit être théoriquement maintenue en ce qui concerne les dommages causés par la fumée avant que celle-ci ne soit détectée dans la mesure où, à supposer que cette fumée résulte d'un phénomène de combustion spontanée de la marchandise et donc d'un vice propre, le transporteur n'a commis aucune faute. En revanche, il est responsable de tous les dommages causés aux marchandises une fois que la fumée a été détectée puisque ceux-ci auraient pu être évités si le transporteur avait immédiatement agi en conséquence. Mais un problème de preuve se pose alors inévitablement.

¹⁷⁴ Art.38 du Décret du 31 décembre 1966, art.3§2 de la Convention de 1924 : « Le transporteur procèdera de façon appropriée et soigneuse (...) aux soins des marchandises transportées ».

¹⁷⁵ Ici, le transporteur ne peut invoquer le cas excepté d'incendie, dans la mesure où le manque de soins est la cause du dommage lui-même. Tetley, *Responsibility for fire in the carriage of goods by sea*. “Damage caused by the failure to segregate undamaged cargo from fire-damaged cargo, however, is damage arising from failure to properly care for cargo under art.3§2”. *La Territorial de Seguros vs Shepard Steamship Co*. [1954] AMC 935 at p.938. “Once a fire has started, every carrier still has a duty to take all reasonable precautions for the protection of cargo”. *Liberty Shipping Lim. Procs* [1973] AMC 2241.

¹⁷⁶ L'art.5§4 a) ii) des Règles de Hambourg clarifie la situation en précisant que « le transporteur est responsable des pertes, dommages ou retard à la livraison dont le demandeur prouve qu'ils résultent de la faute ou de la négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires en ce qui concerne les mesures qui pouvaient être raisonnablement exigées pour éteindre l'incendie et éviter ou atténuer ses conséquences ».

¹⁷⁷ Similarly, even where a fire starts through no fault of the carrier, it is submitted that where the effects of a fire are worsened by some unseaworthiness (e.g. in fire training or fire-fighting equipment), the carrier is not liable for those extra effects unless due diligence was exercised. Cooke, Young, Taylor, *Voyage Charterparties*, LLP 1993, p.757.

lutte contre l'incendie avec les règles posées par la Convention SOLAS. Une telle faute peut toutefois être également retenue alors que le transporteur s'est strictement conformé à la réglementation.

La Cour de New York a ainsi condamné le transporteur à la réparation des dommages causés aux marchandises par un incendie qui avait éclaté en salle des machines par suite du détachement d'un écrou d'une pompe à huile, sans qu'il ait été question pour la Cour de savoir si ce détachement résultait ou non d'une faute du transporteur. Les juges ont fondé leur décision sur le fait qu'une fois déclaré, l'incendie n'avait pu être combattu par l'équipage en raison de la négligence du transporteur qui n'avait pas eu la présence d'esprit d'installer les appareils de lutte et leurs tableaux de commande en d'autres lieux que la salle des machines¹⁷⁸. Au transporteur qui invoquait pour sa défense le fait qu'il avait strictement respecté les dispositions du chapitre 2 de la Convention internationale SOLAS de 1974, les juges américains ont estimé qu'il était raisonnable d'attendre d'un armateur qu'il prévoie qu'un incendie puisse éclater dans la salle des machines, mettant hors d'usage l'équipement situé dans cette salle, ou contrôlé à partir d'elle. Le transporteur n'avait donc pas exercé la diligence requise pour mettre le navire en état de navigabilité, et ce défaut de navigabilité avait eu pour conséquence d'empêcher l'équipage d'éteindre l'incendie¹⁷⁹.

De même le navire est innavigable lorsque le manuel de bord traitant du risque d'incendie ne permet pas à l'équipage de collecter les informations nécessaires à une lutte efficace contre le feu, ou encore lorsque le programme d'entraînement de l'équipage à la lutte contre l'incendie est insuffisant. La navigabilité du navire en matière d'incendie s'entend non seulement en terme de compétence du bord à empêcher la propagation du feu, mais également en terme d'entraînement régulier à la lutte contre le feu. Le transporteur perd ainsi le bénéfice du cas excepté d'incendie lorsqu'il s'avère que l'équipage, en dépit de connaissances théoriques tout à fait suffisantes, n'était pas mesure d'utiliser efficacement le système CO2

¹⁷⁸ Cour fédérale de New York, 5 juin 1973, *Asbestos Corp. Vs Cyprien Fabien, The Marquette* [1973] AMC p.1683, rapporté au DMF 1974, p.751. La production par le transporteur des certificats de sécurité attestant que les moyens de lutte contre l'incendie installés à bord sont conformes aux dispositions de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer n'établit donc pas nécessairement que le transporteur a exercé la diligence requise pour mettre le navire en état de navigabilité. Le fait de ne pas avoir installé des appareils de lutte contre l'incendie à l'extérieur de la salle des machines est ainsi constitutif d'une négligence du transporteur qui ne saurait par ailleurs être excusée par le fait que la Convention n'ait pas prévu les emplacements précis où les pompes et dispositifs de lutte devaient être installés.

¹⁷⁹ *Contra* 2nd Circuit, *Alfa Romeo vs Torinita* [1980] AMC 598, where the carrier refuted lack of proper care to extinguish the fire by proving a properly manned ship, a crew adequately trained in fire-fighting and a ship equipped with a sophisticated CO2 fire-fighting system which extinguished the fire in three hours.

faute tout d'abord d'avoir reçu un entraînement pratique à la lutte contre le feu au moyen d'un tel système, et à cause ensuite d'une documentation à bord beaucoup trop volumineuse¹⁸⁰. Au final, seul le strict respect de la réglementation ISM prévue au chapitre 9 de la Convention internationale SOLAS de 1974, et en particulier des dispositions relatives aux procédures d'entraînement de l'équipage, permettra au transporteur de faire preuve de sa diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité. A l'inverse le non-respect des dispositions ISM traduira inévitablement un manquement du transporteur à son obligation de *due diligence*¹⁸¹. Notons enfin que la faute du transporteur à l'origine de la survenance de l'incendie et celle qui a permis sa propagation peuvent parfaitement s'additionner pour interdire au transporteur toute exonération¹⁸².

Le transporteur qui soupçonne que l'incendie trouve son origine dans le fait de la marchandise transportée dispose par ailleurs de deux moyens de défense particuliers : le vice propre de la marchandise et la fausse déclaration du chargeur de marchandises dangereuses.

Section 4 : L'incendie imputable à la cargaison

Deux points seront ici étudiés. L'incendie peut en premier lieu résulter de la combustion spontanée de la marchandise. Le transporteur est alors fondé à opposer à l'ayant

¹⁸⁰ *The Eurasian Dream* [2002] 1 LLR 719. The issue was whether a failure of the ship's safety systems, and inadequacy of written instruction and training for the crew, were capable of rendering it unseaworthy. Any vessel need to carry thorough and sufficient instructions on what is to be done in the event of an emergency. It is of fundamental importance that the vessel be provided with a ship specific manual dealing with fire prevention and control. Furthermore, the crew should have been properly instructed and trained in such incidents. Would a reasonably prudent owner, knowing the relevant facts, have allowed the vessel to put to sea with their master and crew, with their state of knowledge, training and instruction? The vessel was unseaworthy because of inadequate training instructions and that the owner had failed to exercise due diligence in this respect. The issue was not just of ability but also of training. Hence the fire exception contained in article IV.2 could not be relied upon.

¹⁸¹ See article 6.1 of the Code which, with regard to the competence of the master, states that "the Company should ensure that the master is properly qualified for command, is fully conversant with the Company's SMS, and is given the necessary support so that the master's duties can be safely performed".

¹⁸² Sériaux, *la faute du transporteur*, 2^e Ed Economica, p.138. CA Paris, 2 mars 1993, DMF 1993 p.416, où la Cour condamne *in solidum* le propriétaire du navire et l'opérateur de celui-ci à réparer la perte totale de la cargaison d'orge en sac due à la survenance d'un incendie, celui-ci devant être attribué à la fois à l'extrême vétusté du bâtiment (30 ans d'âge) et à l'inertie de l'équipage dans les mesures élémentaires de lutte pour le maîtriser. Cour d'appel fédérale du 9th Circuit, 8 février et 4 avril 1983, RDU 1985.432, où la Cour s'est attachée à souligner que l'incendie était dû d'une part à des vices du navire imputables au transporteur et d'autre part que celui-ci n'avait pas pris les dispositions raisonnables pour assurer la formation appropriée de son personnel en techniques de lutte contre l'incendie.

droit, en plus du cas excepté d'incendie, le vice propre de la cargaison¹⁸³, dès lors que la dite combustion ne résulte pas d'une cause extérieure à la marchandise (§1). L'incendie peut en second lieu trouver son origine dans l'inflammation d'une marchandise dont la nature dangereuse n'était pas connue du transporteur en raison d'une fausse déclaration du chargeur. Le chargeur est alors responsable envers le transporteur de tous les dommages qui en résultent, dans la limite toutefois de la propre faute de ce dernier (§2).

§1 : Le vice propre de la marchandise à l'origine de l'incendie

Supposons la présence d'un foyer d'incendie dans une cale du navire résultant de la combustion spontanée de la cargaison ; l'incendie, après avoir provoqué la perte totale de la marchandise, se propage aux autres cales du navire. Il convient tout d'abord de distinguer selon que l'action en responsabilité est engagée contre le transporteur par l'ayant droit de la marchandise affectée d'un tel vice propre, ou par les ayants droit des autres cargaisons perdues ou endommagées par la propagation de l'incendie aux autres cales du navire.

Le cas excepté de vice propre ne peut certainement pas être invoqué par le transporteur à l'égard des ayants droit des autres cargaisons : voir le vice propre d'une marchandise opposé à un chargeur qui n'est pas le propriétaire de cette marchandise serait pour le moins surprenant¹⁸⁴. Cependant l'existence d'un vice propre de la marchandise dans laquelle l'incendie a pris naissance est de nature à conforter la position du transporteur vis-à-vis des autres cargaisons : la preuve d'une faute du transporteur, permettant de faire échec au cas excepté d'incendie invoqué par celui-ci pour sa défense, ne sera en effet que plus difficile à rapporter¹⁸⁵. Au contraire, l'absence d'un tel vice affaiblira sa position, l'incendie trouvant

¹⁸³ Les cas exceptés, s'ils ne peuvent se gêner, peuvent en revanche se cumuler. Rodière, Tome II *Affrètement et transports*, n°627.

¹⁸⁴ De Juglart, RTD Com.1952, p. 418.

¹⁸⁵ Trib.Com. de la Seine, 21 janvier 1952, DMF 1952, p.186. L'Etat français, propriétaire de marchandises diverses placées à bord d'un navire ayant explosé à la suite d'un incendie né dans une cale contenant des sacs de nitrate d'ammonium, entendait rechercher la responsabilité contractuelle du transporteur maritime. Afin de conclure à l'absence de preuve d'une quelconque faute de ce dernier, les juges du fond ont mis en relief, parmi d'autres arguments, le fait qu'il avait été établi que la marchandise dans laquelle l'incendie avait pris naissance était affectée d'un vice propre, vice constituant un fait personnel imputable au vendeur, antérieur au contrat de transport, et exclusif de la responsabilité du transporteur ; ce dernier ne saurait en effet répondre des pertes ou avaries qui sont les conséquences du vice propre de la marchandise transportée.

alors vraisemblablement sa cause, à moins qu'elle ne demeure inconnue, dans une faute du transporteur¹⁸⁶.

Quant au litige opposant le transporteur à l'ayant droit de la marchandise dans laquelle l'incendie a pris naissance, il tournera autour de la question de savoir si l'auto combustion de la marchandise résulte de son propre fait (1) ou d'une cause qui lui est extérieure (2). Au transporteur cherchant à établir le vice propre de la cargaison, l'ayant droit répondra que c'est en réalité l'absence de ventilation, ou tel autre défaut du navire, qui est la cause de l'inflammation spontanée de la cargaison. La réponse à cette question est importante dans la mesure où, en plus de conditionner la responsabilité contractuelle du transporteur à l'égard des ayants droit des différentes marchandises détruites par l'incendie, elle déterminera également l'éventuelle mise en œuvre de la responsabilité quasi-délictuelle du fournisseur de la marchandise viciée envers les autres intérêts cargaison¹⁸⁷.

1) Prédilection de la marchandise à la combustion spontanée

Le transporteur peut s'exonérer à l'égard du chargeur de la présomption de responsabilité qui pèse sur lui s'il démontre que la perte de la marchandise, soit dans notre hypothèse sa destruction par combustion spontanée, est due à un vice propre de celle-ci¹⁸⁸. En l'absence de définition légale ou conventionnelle, le vice propre se définit comme un

¹⁸⁶ Et ce tant à l'égard des ayants droit des autres marchandises endommagées que vis-à-vis de l'ayant droit de la marchandise prétendument viciée. Pour faire échec à la présomption de responsabilité qui pèse sur lui dans l'hypothèse où le vice propre de la marchandise ne serait pas retenu par le juge, le transporteur invoquera en effet également l'incendie à l'encontre de ce dernier comme cause du dommage, avec pour conséquence que la preuve d'une faute du transporteur incombe alors au chargeur de ladite marchandise prétendument viciée. La combustion spontanée est en effet une forme de combustion vive entrant dans le champ d'application du cas excepté d'incendie. Ce dernier ne pourra cependant être invoqué que si la marchandise s'est effectivement enflammée ou a été portée à incandescence. Sur la notion d'incendie, voir 1^{er}P, chap.I, S1. Enfin, si le transporteur maritime, dans ses conclusions d'appel, n'a invoqué que le vice propre de la marchandise, le moyen selon lequel le dommage aurait été causé par un incendie et qu'en conséquence, il appartiendrait au chargeur de faire la preuve d'une faute commise par le transporteur, faute qui serait à l'origine de l'incendie, est un moyen nouveau, mélange de fait et de droit, qui doit être irrecevable à être invoqué pour la première fois devant la Cour de cassation. Cass.Com. 27 mai 1964, Bull.Civ. 1964 n°277.

¹⁸⁷ L'action en responsabilité quasi-délictuelle constitue en effet un moyen, pour l'ayant droit d'une marchandise détruite par la propagation d'un incendie trouvant son origine dans le vice propre d'une autre marchandise transportée à bord, de contourner le cas excepté d'incendie invoqué par le transporteur maritime et auquel, par hypothèse, il ne peut faire échec en prouvant la faute du transporteur. Trib.Com. de la Seine, 21 janvier 1952, DMF 1952, p.186. Voir sur ce point Conclusion.

¹⁸⁸ Art.27 f) de la loi du 18 juin 1966 : « Le transporteur est responsable des pertes ou dommages subis par la marchandise depuis la prise en charge jusqu'à la livraison, à moins que ces pertes ou dommages proviennent : f) du vice propre de la marchandise (...) » ; Art.4§2 m) de la Convention : « Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant : m) de la freinte en volume ou en poids ou de toute autre perte ou dommage résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise. »

« *principe inhérent* » à la marchandise, une caractéristique intrinsèque qui participe de la nature même de la marchandise et la rend inapte à subir sans dommage les risques usuels du transport¹⁸⁹. Autrement dit, le vice propre c'est la détérioration d'une marchandise pour une cause qui lui est uniquement interne, qui est inhérente, inséparable de sa nature. C'est une disposition naturelle de la chose à s'altérer elle-même¹⁹⁰ ; il y a fait actif de la chose. Il peut s'agir encore d'une « *tare* » antérieure au voyage¹⁹¹, d'une défectuosité de la marchandise dans sa composition, sa conformation ou sa préparation au transport¹⁹².

Les polices d'assurance sur facultés excluent d'ailleurs toujours de leur couverture le vice propre de la marchandise, dans la mesure où l'aléa n'existe pas. Le vice propre correspond en effet à un risque inéluctable, puisqu'il est un défaut de la marchandise assurée qui engendre nécessairement sa détérioration ou destruction plus ou moins rapide et qui est étranger aux risques du transport pris en charge par l'assurance¹⁹³. Le chargeur d'une marchandise viciée supporte ainsi personnellement les pertes ou dommages subis par celle-ci : il ne peut se retourner ni contre son assureur sur facultés, ni contre le transporteur.

La prédisposition d'une cargaison à l'échauffement et, partant, à la combustion spontanée, est souvent liée à un taux d'humidité et/ou de matières grasses excessif de la

¹⁸⁹ P.-Y. Nicolas, DMF 1995, p.48. Le transporteur maritime doit démontrer que la marchandise était dans l'impossibilité de supporter les conditions normales du transport ; pour ce faire, il doit donc établir que les conditions étaient normales et qu'il a agi avec diligence. Cass.Com. 9 juillet 1996, DMF 1996, p.1113.

¹⁹⁰ De Juglart, *Le vice de la chose en droit maritime : essai de synthèse*, DMF 1982, p.8, citant P.Lureau, & p.10 : le vice propre est un « principe inhérent à la chose elle-même qui, indépendamment des accidents de mer, produit la détérioration de la chose ». C'est la « prédisposition de la chose », et elle seule, qui doit être retenue.

¹⁹¹ Pour invoquer le vice propre, le transporteur doit ainsi démontrer que la marchandise présentait lors de sa prise en charge un taux d'humidité excessif ou un autre défaut la rendant sujette à combustion spontanée. Le fait qu'une marchandise soit sensible, par nature, à l'excès d'humidité ne constitue cependant pas un vice propre. De même le transporteur ne saurait se prévaloir d'un vice propre lorsqu'une mouille accidentelle de la marchandise s'est produite au cours des opérations de chargement du fait de la survenance de la pluie, la marchandise étant alors placée sous la garde du transporteur.

¹⁹² Trib.Com. de la Seine, 21 janvier 1952, DMF 1952, p.186. « Le vice propre en matière de transport maritime doit s'entendre de toute cause de perte ou d'avarie dérivant de la nature interne de la marchandise, ou de l'état où elle se trouve du fait de son emballage, la rendant impropre au transport ou dangereuse ». Ainsi l'impureté relative du nitrate d'ammonium ayant pu faciliter sa décomposition, son enrobage dans la paraffine, s'oxydant facilement, et son emballage dans des sacs de papier font « qu'il s'agissait là d'une marchandise présentant un vice propre ».

¹⁹³ Jcl Transport, Ed août 2003, fasc 989, n°95. Sont considérés comme vice propre, le défaut d'emballage, les vers et vermines, l'influence de la température atmosphérique ... (Code des assurances, art. L.121-7 et L.172-18 a) ; art.7.3° garantie « tous risques » et « FAP sauf »). CA Paris 12 mars 1975, DMF 1975, p.414 qui, avant d'exclure le sinistre de la garantie, ordonne une expertise judiciaire pour déterminer si la destruction par inflammation spontanée de fûts et cylindres entreposés à quai et contenant des produits inflammables et dangereux arrivés à un certain degré d'échauffement a pu être provoquée par le simple effet de la chaleur solaire d'été.

marchandise constaté avant sa prise en charge par le transporteur¹⁹⁴. Certaines marchandises transportées en vrac sont en effet, d'après leur nature, le siège de réactions chimiques et biologiques susceptibles de dégénérer en incendie¹⁹⁵ : un certain nombre de corps présents dans la marchandise s'oxydent lentement au contact de l'oxygène de l'air, ce qui provoque petit à petit une élévation de leur température ainsi qu'un dégagement de vapeurs ou de gaz. Il en est ainsi particulièrement des corps gras¹⁹⁶. Cette auto oxydation est d'autant plus favorisée et activée si la cargaison est humide¹⁹⁷.

Or les contraintes liées à la stabilité du navire imposent que la marchandise transportée en vrac soit entassée en cale de manière compacte ; la chaleur et les gaz dégagés s'accumulent ainsi dans cet espace confiné, et la température peut alors s'élever sensiblement¹⁹⁸. Si l'élévation de température est telle que le point d'inflammation spontanée de la marchandise est franchi, le feu se déclenche alors en cale par auto combustion des vapeurs ou des gaz inflammables dégagés.

Le phénomène de combustion spontanée, s'il ne résulte d'aucune cause extérieure aux caractéristiques propres de la marchandise avant sa prise en charge par le transporteur, trahit dès lors l'existence d'un vice propre de la marchandise¹⁹⁹. Ainsi des balles de coton ayant une

¹⁹⁴ Ainsi, pour un chargement de tourteaux de kapok extraits par simple trituration, conservant donc une teneur en matières grasses non oxydée plus importante qu'en cas d'extraction par solvant, le taux maximum d'humidité et de matières grasses à partir duquel la marchandise doit être classée en matière dangereuse sujette à combustion spontanée est de 20% (catégorie 4.2 du Code IMDG de l'OMI).

¹⁹⁵ Par exemple : farine de poisson, charbon, cacao, tabac, céréales, coton, engrais, papier, phosphore, soie, tourteaux, bois en sciure...

¹⁹⁶ De Juglart, DMF 1959, p.652, revenant sur l'explosion de l'*Ocean Liberty*. « La prise de feu est due très probablement à l'inflammation spontanée, c'est-à-dire sans intervention d'une flamme ou d'un corps en ignition, des sacs de papier goudronné renfermant le nitrate d'ammonium (à partir de 130°C en tests de laboratoire). Cette inflammation spontanée s'est produite en dehors de l'intervention directe d'une autre source de chaleur, par suite d'un phénomène de transformation cristalline exothermique, la réaction d'oxydation des paraffines, bien connue et utilisée pour la synthèse des corps gras, pouvant débuter dès la température ordinaire et étant fortement exothermique. Dès le chargement de la cargaison certains sacs étaient d'ailleurs déjà si chauds, du fait de l'auto oxydation des paraffines enrobant le nitrate, qu'il avait fallu les laisser refroidir avant de les embarquer. Ce mode imprudent d'emballage était bien à l'origine du sinistre ».

¹⁹⁷ L'humidité provoque en effet la fermentation des matières organiques, décomposition elle-même productrice de chaleur qui favorise et active les réactions d'auto oxydation des graisses qui sont très exothermiques. Ainsi par exemple le taux d'humidité de la farine de poisson au chargement doit ainsi être compris entre 6 et 12 %, et il est recommandé d'injecter du gaz inerte dans les sacs afin d'exclure tout oxygène, voire même un anti-oxydant.

¹⁹⁸ La température de la marchandise commence à augmenter à partir du moment où la production de chaleur issue de l'oxydation est supérieure aux capacités d'aération du système de ventilation du navire.

¹⁹⁹ Cass.Com. 23 février 1955, Bull.Civ.III n°78 pour un transport terrestre par chemin de fer : « l'incendie du wagon s'était déclaré à la partie inférieure du chargement vers la partie arrière du wagon jusqu'au contact du plancher ; que d'autre part, les boîtes d'essieux étant en bon état, la cause de l'incendie ne peut être attribuée à un chauffage exagéré provoqué par les sabots-freins ; la façon dont le feu a pris ne peut être attribuée qu'à un vice propre de la marchandise, c'est-à-dire à un charbon de bois insuffisamment refroidi au moment du chargement ».

température anormale, et dont les toiles d'emballage présentent des traces de corps gras, sont atteintes d'un vice propre²⁰⁰. Il en est de même du charbon qui prend feu spontanément sans aucune cause extérieure²⁰¹, ou encore de papillons séchés²⁰². La propension d'une marchandise à l'échauffement par oxydation lente vicie la marchandise. Le transporteur verra ainsi sa responsabilité contractuelle entièrement²⁰³ écartée s'il prouve²⁰⁴ que ce vice est la cause unique de la destruction de la marchandise par combustion spontanée²⁰⁵.

2) Combustion spontanée de la marchandise attribuée à une cause extérieure

Le transporteur ne pourra au contraire se prévaloir du cas excepté de vice propre s'il s'avère que la combustion spontanée de ladite marchandise trouve son origine non dans les caractéristiques intrinsèques de celle-ci mais dans une cause qui lui est extérieure²⁰⁶. La

²⁰⁰ CA Rouen, 6 novembre 1970, DMF 1971 p.338. Les fibres naturelles de coton sont susceptibles de s'échauffer et de prendre feu spontanément lorsqu'elles sont salies et souillées par des corps gras. La circonstance que le coton, une fois déchargé, s'est de nouveau enflammé à deux reprises, exclut par ailleurs toute imprudence ou malveillance du bord. La marchandise est donc atteinte d'un vice propre, vice constitutif d'un juste motif de rupture du contrat d'affrètement par le fréteur.

²⁰¹ Cass. Civ. 22 juin 1943, DC 1944, jpdce, p.83. Une cargaison de charbon, viciée par une oxydation lente, avait été détruite par combustion spontanée plus de 60 jours après son déchargement. La police flottante, qui excluait de la garantie le vice propre de la chose assurée, garantissait cependant le risque de combustion spontanée du charbon jusque 60 jours après l'arrivée du navire à destination. Censurant le raisonnement de la Cour d'appel, qui avait vu dans l'oxydation lente puis la combustion spontanée du charbon les manifestations successives d'un phénomène chimique unique, la Cour a estimé que les termes de la police subordonnaient précisément la garantie du risque de combustion spontanée, conséquence du vice propre du charbon, formellement exclu lui-même, à la survenance de l'incendie pendant la période d'effet du contrat. Le sinistre n'était donc pas couvert.

²⁰² De Juglart, *Le vice de la chose en droit maritime : essai de synthèse*, DMF 1982, p.9, citant un arrêt de la Cour Suprême allemande du 27 septembre 1971 à propos d'un transport de papillons séchés : « les papillons, en raison de leur taux d'acides gras, tendent vers l'auto oxydation, de telle sorte qu'ils s'échauffent et brûlent, entraînant des taches sur les emballages dues à la fumée. Cet échauffement, qui se trouvait en relation directe avec la nature spécifique de la marchandise, ne devait pas être confondu avec l'échauffement – couvert en l'espèce par les conditions particulières de la police – qui est caractérisé par un dégagement de feu ou un incendie avec effet lumineux. Or il y avait eu selon les experts un véritable processus de décomposition biologique et microbienne, provenant des activités fermentaires sous la mise en liberté d'une importante quantité de chaleur en relation avec un taux d'humidité trop élevé. La marchandise était donc viciée. Quant au risque d'incendie qui, lui, est couvert par l'assurance - article 5.1° garantie « FAP sauf » -, voir développements sur la notion d'incendie 1^{ère}P, chap.I, S1.

²⁰³ Ou partiellement si la faute du transporteur a contribué au dommage. Cass.Com. 2 janvier 1998, Bull.Civ. IV, n°37.

²⁰⁴ CA Paris, 23 novembre 1962, DMF 1963, p.544. L'incendie de la marchandise transportée ne peut être imputé à son vice propre lorsqu'il n'est pas établi, ni même allégué, que le soufre a pris feu spontanément, et que, si le soufre - et surtout la poussière de soufre – constitue peut-être une matière facilement inflammable, rien ne conduit en l'espèce à penser que ce caractère spécifique ait joué un rôle prépondérant dans la naissance de l'incendie.

²⁰⁵ Cass. Com. 24 février 1961, Bull. Civ. IV, n°216, DMF 1982, p.74.

²⁰⁶ Ainsi de la réoxydation de billes de minerai de fer désoxydé en présence d'humidité résultant non pas du minerai lui-même, qui était parfaitement sec au chargement, mais d'infiltrations d'eau dans les cales. Cette réaction fortement exothermique dégage par ailleurs une importante quantité d'hydrogène, faisant alors courir au navire un réel risque d'explosion s'il ne parvient pas à maîtriser l'échauffement de la cargaison par inertage et à

circonstance extrinsèque à la marchandise ayant causé sa combustion spontanée exclut en effet la qualification de vice propre. Il convient ici de rappeler que si l'ayant droit peut établir que cette cause extérieure est due à une faute du transporteur, la défense du transporteur fondée sur le cas excepté d'incendie tombera également²⁰⁷.

Ainsi le transporteur sera responsable s'il est objectivement constaté que le déclenchement de la combustion spontanée de la marchandise résulte du fait que celle-ci se trouvait en contact avec un point chaud du navire permettant ainsi une élévation locale de température²⁰⁸. Il en va de même lorsque l'auto combustion de la marchandise résulte du fait que, bien que la marchandise embarquée fût particulièrement sensible à l'humidité, le navire n'était équipé ni de cales fermant rapidement afin de protéger la cargaison de la pluie en cours de chargement, ni d'un dispositif même sommaire de contrôle de température en cale qui aurait permis, en cours de transport, de procéder, le cas échéant, à la ventilation de la marchandise ou de prendre toute autre mesure dans l'intérêt de la cargaison²⁰⁹. Le

évacuer le gaz accumulé en cales. Pour une approche du sujet, voir navire *Adamandas*, 22 septembre 2003, fiches de synthèse d'accidents du Cèdre, www.le-cedre.fr.

²⁰⁷ Et ce tant à l'égard de l'ayant droit de la marchandise prétendument viciée que des ayants droit des autres marchandises qui ne seraient pas déchargées saines.

²⁰⁸ CA Rouen 17 janvier 2002, Bull. Transports 2002, p.241. DMF juin 2003, HS n°7, n°83. Au transporteur qui invoquait pour sa défense divers cas exceptés dont le vice propre résultant d'un emballage inapproprié et l'incendie, la Cour oppose l'absence de mise en place par le bord d'un système de protection compte tenu du type de carburant utilisé pour la propulsion du navire. « Mais attendu que la combustion des fèves de cacao résulte de la mise au contact des marchandises avec les parois du ballast à fuel qui, compte tenu du type de carburant utilisé, a nécessité un chauffage à 50°C ; que pour élever la température à ce niveau, il convenait que les serpentins de chauffage soient à des températures significativement supérieures... » Or c'est précisément au niveau de l'un de ces serpentins que la combustion des fèves a débuté. L'incendie est ainsi imputable au transporteur qui ne peut donc valablement arguer d'un cas excepté et s'exonérer de sa responsabilité.

²⁰⁹ Cass. Com. 22 janvier 2002, DMF 2002, p.937. Le transporteur invoquait le vice propre d'une cargaison de tourteaux de soja comme cause de leur auto combustion. La Cour conclut que les juges d'appel ont justifié leur décision de condamnation du transporteur en estimant que le transport ne s'était pas effectué dans des conditions normales. Le transporteur invoquant le vice propre doit en effet démontrer que la marchandise était dans l'impossibilité de supporter les conditions normales du transport. Il doit de ce fait établir que les conditions de transport étaient normales et qu'il a agi avec diligence. Or ce n'était pas le cas en l'espèce. TGI Lorient, 24 novembre 1998, jugement non publié, n°RG: 1944/1994, navire *Karaganda, Etat français vs Société Baltic Shipping Company*, à propos d'un même chargement. Le rapport d'expertise avait « mis en relief le fait que le voyage avait duré cinquante jours et que le navire n'était pas conçu pour le type de chargement embarqué ; qu'en particulier il était dépourvu de dispositif permettant de mesurer l'évolution des températures en cale alors que la réglementation l'impose dès qu'un voyage dure plus de cinq jours ; que de ce fait la ventilation a été effectuée sur les consignes verbales du subrécargue vers l'extérieur et au jugé quand le temps le permettait alors qu'il aurait convenu de la moduler en fonction des températures constatées ». Les juges, après avoir écarté l'hypothèse d'un vice propre de la marchandise, ont estimé que « cet ensemble de faits qui avaient soit contribué à la naissance de l'incendie, soit empêché de déceler son existence, constituaient des négligences ou fautes du transporteur ou de ses préposés, interdisant qu'il soit exonéré de sa responsabilité en raison de l'incendie ».

transporteur commet une faute dans l'exécution de sa mission par manque de soins pour assurer la conservation de la marchandise placée sous sa garde²¹⁰.

Outre l'hypothèse du vice propre de la marchandise transportée, les avaries résultant d'un incendie peuvent également être imputées à la marchandise en cas de fausse déclaration du chargeur quant à la nature dangereuse de la marchandise placée à bord.

§2 : La fausse déclaration du chargeur de marchandises dangereuses à l'origine de l'incendie

Soit un navire appartenant à une société A dont certains espaces à bord ont été frétés à une société B. Supposons qu'un incendie se déclare en pontée dans un conteneur renfermant une marchandise dont la nature dangereuse a, précisément, été délibérément cachée au transporteur par le chargeur, et que l'incendie se propage aux autres parties du navire, occasionnant des dommages au navire lui-même ainsi qu'à d'autres marchandises. Si le principe de la responsabilité contractuelle du chargeur fautif envers le transporteur est acquis (1), encore convient-il d'en fixer l'étendue (2).

1) La faute lucrative du chargeur de marchandises dangereuses

Les marchandises inflammables, explosives ou dangereuses, font l'objet d'une déclaration spéciale au connaissement et d'un marquage spécifique²¹¹. Le chargeur doit signaler au transporteur leur nature particulière et apposer sur le conteneur une marque identifiant clairement la nature de la marchandise contenue dans celui-ci, et ce dans les conditions prévues par la réglementation. Le transporteur établit alors sur un manifeste spécial la liste des marchandises dangereuses embarquées ainsi que leur lieu d'arrimage à bord conformément au plan de chargement.

²¹⁰ Art.3§2 Convention 1924 : « Le transporteur procédera de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement de la marchandise transportée ».

²¹¹ Les marchandises dangereuses doivent porter des indications réglementaires spéciales. Les Règles de Hambourg insistent sur l'obligation pour le chargeur d'apposer « sur les marchandises dangereuses une marque ou une étiquette indiquant de manière appropriée qu'elles sont dangereuses » (article 13§1).

L'expertise technique, après élimination des autres causes possibles de l'incendie, retient comme cause exclusive du sinistre l'inflammation spontanée de produits chimiques incompatibles chargés dans un conteneur au mépris de la réglementation relative aux marchandises dangereuses. Il s'avère en effet que l'emportage des produits chimiques en cause dans le conteneur, réalisé par une société spécialisée, n'a pas été effectué conformément à la réglementation du code IMDG²¹², et que le chargeur, en parfaite connaissance de cause²¹³, a caché au transporteur la véritable nature de la marchandise emportée dans ledit container. Il convient de régler le sort de la perte de la marchandise litigieuse, avant d'envisager la question de la responsabilité contractuelle du chargeur envers le transporteur.

a) Exonération du transporteur pour la perte de la marchandise dangereuse faussement déclarée

Le recours du transporteur contre le chargeur pour fausse déclaration doit en effet être distingué de l'action en responsabilité de l'ayant droit à la marchandise contre le transporteur. Si le chargeur, probablement pour obtenir un taux de fret inférieur, a sciemment caché au transporteur la présence dans un conteneur de produits soumis aux règles du Code IMDG, le transporteur maritime n'encourt alors aucune responsabilité, à l'égard du chargeur, pour la perte de ces marchandises²¹⁴. Le manquement du chargeur à son devoir de sincérité entraîne déchéance du droit d'agir contre le transporteur²¹⁵. Le chargeur fautif supporte ses propres dommages²¹⁶. Tant la convention de 1924 que la loi française stipulent en effet expressément

²¹² Eu égard aux propriétés et caractéristiques des marchandises considérées, les produits dangereux inassociables (incompatible goods) auraient dû voyager par exemple dans des conteneurs différents.

²¹³ La facture adressée au chargeur par la société spécialisée ayant procédé à l'emportage mentionnant l'existence des dits produits dangereux dans le conteneur pourra servir de moyen de preuve.

²¹⁴ Le transporteur pourra opposer au chargeur la règle posée par l'art.31 de la loi du 18 juin 1966 : « Lorsque le chargeur a fait une déclaration sciemment inexacte de la nature ou de la valeur des marchandises, le transporteur n'encourt aucune responsabilité pour les pertes ou dommages survenus à ces marchandises. » ou par l'art.4§5 h) de la Convention de 1924 : « Ni le transporteur, ni le navire ne seront en aucun cas responsables pour perte ou dommage causé aux marchandises ou les concernant, si dans le connaissance le chargeur a fait sciemment une fausse déclaration de leur nature ou de leur valeur. ». Le chargeur dont la mauvaise foi contractuelle est avérée encourt une sanction radicale, équivalant à une peine privée : l'irresponsabilité du transporteur est totale, et ce même si les dommages ou pertes n'ont pas de rapport de causalité avec la fausse déclaration. Vialard, *Droit maritime*, coll. PUF, n°474.

²¹⁵ Le transporteur, à qui il revient de prouver d'une part l'inexactitude de la déclaration et d'autre part la connaissance de cette inexactitude par le chargeur au moment de la déclaration, est complètement libéré de toute responsabilité envers le chargeur. Du Pontavice et Cordier, *Transport et affrètement maritimes*, Ed Delmas, p.135.

²¹⁶ Le chargeur dont la mauvaise foi contractuelle est avérée encourt une sanction radicale, équivalant à une peine privée : l'irresponsabilité du transporteur est totale même si les dommages ou pertes n'ont pas de rapport de causalité avec la fausse déclaration. Vialard, *Droit maritime*, coll. PUF, n°474. Ainsi, alors même qu'aucun lien n'est établi entre le dommage et la fausse déclaration, le chargeur n'obtiendra aucune indemnité pour la

que le chargeur est garant de l'exactitude des mentions qu'il a indiquées²¹⁷ ; le transporteur est donc fondé à opposer à la demande du chargeur ses fausses déclarations. Le mensonge volontaire détruit la présomption de responsabilité du transporteur et interdit au chargeur de rapporter toute preuve d'une quelconque faute du transporteur ayant causé le dommage ou y ayant contribué ; celui-ci est exonéré de toute responsabilité à l'égard du chargeur.

En revanche, le transporteur ne peut pas se prévaloir de l'inexactitude des déclarations du chargeur à l'égard du tiers porteur du connaissance dès lors que ce dernier est de bonne foi²¹⁸, et ce *a priori* alors même que le mensonge du chargeur était délibéré²¹⁹. Confronté à une action en responsabilité d'un tiers porteur du connaissance pour perte de la marchandise dangereuse à l'origine de l'incendie, le transporteur pourra cependant invoquer le cas excepté d'incendie et renverser ainsi la présomption de responsabilité qui pèse sur lui. Seule la preuve d'une faute du transporteur ayant causé l'incendie permettra alors au tiers porteur d'obtenir réparation.

La question est alors de savoir si le tiers porteur du connaissance, comme d'ailleurs les ayants droit des autres marchandises perdues ou endommagées par la propagation de l'incendie aux autres parties du navire, peut faire échec au cas excepté d'incendie en arguant que le transporteur a commis une faute en ne vérifiant pas matériellement le contenu déclaré du conteneur lors de sa prise en charge à bord du navire, manquant ainsi à son obligation de faire diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité²²⁰. Certes le navire est innavigable en raison de la présence de la marchandise dangereuse et non déclarée arrimée en

perte de ses marchandises dans un incendie s'il est établi par le transporteur qu'elles étaient d'une autre nature, pas plus inflammable d'ailleurs, que celle qui a été déclarée. Rodière & Du Pontavice, *Droit maritime*, 11^e Ed, Précis Dalloz, n° 341. CA Paris, 20 mars 1969 : DMF 1969, p. 735. Voir toutefois *contra*, Cass.com., 18 avril 1983 : JCP 1983, éd. CI, I, 11681, p. 239, censurant CA Paris, 7 juillet 1978 : DMF 1979, p. 397.

²¹⁷ Art.19 Loi 1966 : « Le chargeur est garant de l'exactitude des mentions relatives à la marchandise inscrite sur ses déclarations au connaissance. Toute inexactitude commise par lui engage sa responsabilité à l'égard du transporteur. » ; Art.3§5 Convention 1924 : « Le chargeur sera considéré avoir garanti au transporteur, au moment du chargement, l'exactitude des marques, du nombre, de la quantité et du poids tels qu'ils sont fournis par lui, et le chargeur indemniserà le transporteur de toutes pertes, dommages et dépenses provenant ou résultant d'inexactitudes sur ces points. »

²¹⁸ Art.19 Loi 1966 : « Celui-ci (le transporteur) ne peut s'en prévaloir qu'à l'égard du chargeur. » ; article 3§5 Convention : « Le droit du transporteur à pareille indemnité ne limitera d'aucune façon sa responsabilité et ses engagements sous l'empire du contrat de transport vis-à-vis de toute personne autre que le chargeur ».

²¹⁹ Du Pontavice et Cordier, *Transport et affrètement maritimes*, Ed Delmas, p.135. Selon les auteurs, à lire l'article 31, une déclaration sciemment inexacte du chargeur est une exception opposable au tiers porteur du connaissance. Tout ayant droit à la marchandise est privé par la faute volontaire du chargeur de faire la preuve d'une faute du transporteur ayant causé le dommage ou y ayant contribué. Les auteurs reconnaissent toutefois que, du point de vue pratique, cette disposition est peu utilisée.

²²⁰ Argument soulevé par certains intérêts cargaison dans *The Kapitan Sakharov* [2000] 2 LLR p.255 & commentaires au DMF 2001, p.147.

poncée. Cependant, rien ne saurait étendre le devoir de *due diligence* du transporteur à la vérification matérielle des contenus déclarés des conteneurs dans lesquels les marchandises sont chargées, sous réserve toutefois d'une notification de le faire. Le transporteur ne peut, par l'exercice d'une habileté et d'un soin raisonnable, détecter la présence de marchandises dangereuses dans un conteneur²²¹. Rien ne peut rendre le transporteur responsable pour l'innavigabilité du navire résultant de la conduite fautive du chargeur et de la société ayant empoté les marchandises dangereuses, dans la mesure où ni l'activité du chargeur, ni celle de la société d'emportage à l'origine de l'innavigabilité, n'entre dans la sphère des activités du transporteur pour lesquelles il est responsable²²².

b) Responsabilité contractuelle du chargeur envers le transporteur pour fausse déclaration

La responsabilité contractuelle du chargeur pour déclaration inexacte en matière de marchandises dangereuses résulte de la combinaison des articles 19 de la loi du 18 juin 1966 et 44 du Décret du 31 décembre 1966²²³ pour un transport soumis à la loi interne²²⁴, et des articles 3§5 et 4§6 de la Convention de Bruxelles amendée²²⁵ pour un transport entrant dans le champ d'application de la dite Convention. Les textes posent le principe selon lequel le chargeur ne peut charger des marchandises classées au Code IMDG qu'avec l'accord du transporteur, eu égard aux risques de transport présentés par celles-ci.

²²¹ Et ce d'autant plus que les conteneurs sont scellés par la douane, ce qui prive le transporteur ou ses agents de la possibilité de procéder à un examen interne.

²²² *The Kapitán Sakharov* [2000] 2 LLR p.255&s : "The shipper's and the carrier's respective orbits of responsibility are normally quite distinct and neither is agent of the other outside its own orbit. Those responsible for the manufacture, stuffing and shipping of containers are plainly not carrying out any part of the carrier's function for which he should be held responsible."

²²³ Art.44 al.1^{er} Décret de 1966 : « Les marchandises de matière inflammable, explosive ou dangereuse à l'embarquement desquelles le transporteur ou son représentant n'eût pas consenti s'il avait connu leur nature pourront, à tout moment et en tous lieux, être débarquées, détruites ou rendues inoffensives par le transporteur, et ce sans aucune indemnité ; le chargeur sera en outre responsable de tous les dommages et dépenses pouvant résulter de leur embarquement. »

²²⁴ Les règles internes sont applicables en vertu de l'article 16 de la loi du 18 juin 1966 aux transports internationaux non régis par la Convention de Bruxelles (le connaissement a été émis dans un État non signataire de la convention) et effectués au départ ou à destination d'un port français. On doit considérer, pour l'application de cette règle, que le transport est à destination d'un port français s'il était prévu comme tel, même si, en fait, le voyage a dû être interrompu dans un port étranger par suite d'un incendie. CA Toulouse, 13 mai 1977 : DMF 1977, p. 721.

²²⁵ Art.4§6 al.1^{er} Convention 1924 : « Les marchandises de nature inflammable, explosive ou dangereuse, à l'embarquement desquelles le transporteur, le capitaine ou l'agent du transporteur n'auraient pas consenti, en connaissant la nature ou leur caractère, pourront à tout moment, avant déchargement, être débarquées à tout endroit ou détruites ou rendues inoffensives par le transporteur, sans indemnité, et le chargeur de ces marchandises sera responsable de tout dommage et dépenses provenant ou résultant directement ou indirectement de leur embarquement. »

Le chargeur étant garant de l'exactitude des mentions relatives à la marchandise inscrites au connaissement, il engage sa responsabilité à l'égard du transporteur pour toute inexactitude commise dans la déclaration des dites mentions au connaissement²²⁶. Il sera dès lors responsable de tous les dommages ou dépenses résultant directement ou indirectement de l'embarquement des marchandises au chargement desquelles le transporteur n'aurait pas consenti s'il avait eu connaissance de leur nature dangereuse, inflammable ou explosive²²⁷. Le transporteur supporte la charge de la preuve de la faute du chargeur puisqu'il s'agit d'une responsabilité pour faute prouvée²²⁸. Le chargeur fautif encourt ainsi une double sanction : non seulement déchu de son droit d'agir contre le transporteur, il est encore responsable

²²⁶ Art.19 Loi 1966 et art.3§5 Convention. Le transporteur ne saurait être tenu responsable quand l'incendie est causé par une faute du chargeur dans la déclaration de la nature de la marchandise au connaissement qu'il ne peut par définition connaître et sur laquelle il n'a pas de possibilité réelle de contrôle.

²²⁷ Ces marchandises peuvent d'ailleurs être déchargées, rendues inoffensives ou même détruites par le transporteur, et ce sans indemnité ni justification d'un quelconque danger particulier pour le navire ou la cargaison. La situation doit être distinguée de celle visée par le 2nd alinéa de l'art.4§6 de la Convention de 1924 (art.44 al.2 Décret de 1966 pour un transport relevant de la loi interne), et qui concerne le cas où le transporteur connaissait la nature particulière de la marchandise et avait consenti à leur embarquement. Le transporteur peut, si le danger que cette marchandise représente se matérialise et compromet la sécurité du navire ou de la cargaison, la débarquer, la rendre inoffensive ou même la détruire sans aucune indemnité de sa part, sinon éventuellement à titre d'avaries communes (voir développements 2^{ème} Partie). Ainsi le transporteur n'est pas responsable envers le chargeur lorsque, afin de lutter contre la propagation d'un incendie qui s'est déclaré à bord, il jette à la mer un conteneur renfermant des marchandises explosives au chargement desquelles il avait consenti en connaissance de cause. On peut en effet considérer qu'un tel sacrifice est raisonnable et proportionné, eu égard au danger imminent d'explosion qui menace alors la communauté d'intérêts navire-cargaison. Sur l'exigence de proportionnalité entre la mesure et le danger, voir Cooke, Young, Taylor, *Voyage Charterparties*, LLP 1993, p.792 : "It is submitted (...) that the steps taken by the carrier in exercising his right of destroying the goods should be reasonably commensurate with the danger posed to the ship and adventure and with the requirements of preserving them, but on the other hand, the standard of reasonableness should be applied with some latitude to the carrier, bearing in mind the overriding and imminent dangers with which he is faced."

²²⁸ Le transporteur supporte ainsi la charge de démontrer qu'il n'avait pas été informé par le chargeur de la nature dangereuse de la marchandise et que cette marchandise dangereuse a causé le dommage. Le transporteur ne peut dès lors se prévaloir de l'art.4§6 de la Convention lorsque la cause du dommage est demeurée incertaine. *The Popi M* [1985] 2 LLR 1 at p.6 : "if the evidence is inconclusive and the shipowner fails to establish the proximate cause of the loss, then he will be unable to rely on the exception.". Pour un exemple, *Control Chemicals vs Safbank Ine Ltd & others, MV Recife*, unreported judgement, South African Court of Appeal, Case n°584/97, 28 March 2000. A la suite d'une explosion puis d'un incendie à bord du MV Recife, le transporteur engagea une action en responsabilité contractuelle contre le chargeur d'une cargaison d'hypochlorite de calcium empotée en conteneur, action fondée sur l'art.4§6 de la Convention. Le transporteur tenta de démontrer par élimination que la cause de l'incendie résidait soit dans une contamination de la marchandise soit dans un mauvais empotage de celle-ci en conteneur. Les juges de première instance acceptèrent la théorie de la contamination, hypothèse qui était encore selon eux la moins improbable des deux. La Cour débouta le transporteur. The Court of Appeal held that the Court at first instance should not have felt compelled to choose between two theories, both of which were improbable, but should have borne in mind another option, where the cause of damage remains in doubt the claimants have failed to discharge the burden of proof. The Court concluded that : "...Once one is driven to look for remote possibilities and assume that something unknown and out of the ordinary must have happened, one in truth simply does not have the answer. In such cases the result must inevitably be determined by the incidence of the burdenn of proof...". The claimants had failed to discharge the burden of proving that the cause of the explosion and the resulting fire was the defective state or contaminated state of the calcium hypochlorite or that it had been improperly stowed in the container. As such, they had failed to establish that the shipment was "without the consent of the carrier, master or agent" within the meaning of article IV Rule 6.

envers le transporteur de toutes les conséquences dommageables de sa fausse déclaration²²⁹. Les textes ne distinguant pas suivant les victimes, le chargeur qui a méconnu ses obligations contractuelles²³⁰ peut dès lors être tenu de réparer tant les avaries subies par les autres marchandises transportées à bord que celles subies par le navire lui-même²³¹.

L'action en responsabilité contractuelle du transporteur contre le chargeur pourra en effet s'exercer dans le cadre d'un appel en garantie, notamment lorsque le transporteur a affrété certains espaces du navire sur lequel la marchandise a été embarquée. Le chargeur déclaré responsable des conséquences de sa faute est alors condamné à garantir le transporteur des condamnations qui seraient prononcées contre lui au bénéfice du fréteur d'espaces. Enfin la société ayant, en violation de la réglementation, empoté dans un même conteneur des produits chimiques pourtant incompatibles, devra de même garantir en partie²³² les condamnations prononcées contre le chargeur au bénéfice du transporteur.

Il convient enfin de mentionner que la responsabilité contractuelle du chargeur envers le transporteur n'est en rien exclusive de la mise en œuvre de sa responsabilité quasi-délictuelle envers l'armateur fréteur du navire ou les ayants droit des autres marchandises transportées à bord et endommagées par l'incendie²³³. La méconnaissance des dispositions législatives et réglementaire et l'absence de toute information appropriée du transporteur quant à la dangerosité des produits transportés, constituent en effet des faits fautifs en relation

²²⁹ Le chargeur encourt également une sanction pénale sur le fondement de l'art.L332-2 du code des ports maritimes : « Quiconque a embarqué ou fait embarquer sur un navire de commerce employé à la navigation maritime (..) des matières pouvant être une cause d'explosion ou d'incendie, sans en avoir déclaré la nature au capitaine, et sans avoir apposé des marques apparentes sur les emballages est puni d'une amende de 3 750 euros. Cette disposition est applicable à l'embarquement sur navire étranger dans un port français ou sur un point quelconque des eaux françaises. »

²³⁰ Le chargeur contracterait *a priori* auprès du transporteur une obligation implicite relative à la sécurité du navire et des autres cargaisons chargées sur le navire. Vialard, *Droit maritime*, coll. PUF, n°474.

²³¹ Rodière, Tome II *Affrètement & Transports*, n°772. Et ce sans préjudice d'une éventuelle responsabilité du chargeur fautif envers les tiers à l'expédition par le mécanisme de l'appel en garantie.

²³² Il incombe en effet au chargeur, avisé de la présence des produits chimiques, de s'informer de leur dangerosité, des conditions dans lesquelles ils avaient été empotés et du respect des prescriptions en la matière, et de fournir à la société d'empotage les conseils nécessaires quant aux précautions à prendre et aux obligations à respecter.

²³³ L'action engagée contre le chargeur fautif sur le terrain extra-contractuel permettra à ces derniers de contourner le cas excepté d'incendie qui leur est opposé par le transporteur et d'obtenir indemnisation des dommages causés aux marchandises par l'incendie. Quoique le dommage soit causé par une chose, il s'agit d'une responsabilité pour faute prouvée. Vialard, *Droit maritime*, coll. PUF, n°474. Voir développements en Conclusion.

de causalité avec les dommages subis par ces personnes, susceptibles d'engager la responsabilité délictuelle dudit chargeur sur le fondement de l'article 1382 du Code Civil²³⁴.

Le chargeur ayant manqué à son devoir d'information sincère²³⁵ est responsable envers le transporteur *des dommages et dépenses provenant ou résultant directement ou indirectement de l'embarquement des marchandises dangereuses*. Il convient dès lors de déterminer l'étendue de cette responsabilité, et de rechercher les faits qui sont de nature à rompre la chaîne de causalité.

2) L'inexécution de l'obligation de diligence raisonnable du transporteur comme cause du dommage

Si le chargeur fautif ne doit réparer que les dommages causés par sa cargaison, le lien de causalité doit s'interpréter largement, le texte ajoutant « *directement ou indirectement* »²³⁶. Le droit pour le transporteur de rechercher une indemnité auprès du chargeur sur le fondement des articles 44 du Décret ou 4§6 de la Convention est toutefois soumis à la condition que la perte ou le dommage ne résulte pas en partie ou en totalité d'un manquement du transporteur à ses propres obligations contractuelles.

Ainsi le transporteur qui n'a pas fait diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité avant et au début du voyage²³⁷ perd son droit à indemnité lorsque cette innavigabilité a contribué à la survenance du dommage²³⁸. Les juges anglais considèrent en

²³⁴ Si l'affrèteur avait connu la nature des produits à l'origine de l'incendie, placés dans le conteneur, et le risque qu'ils présentaient, il aurait été en mesure d'en refuser l'embarquement tant qu'ils n'auraient pas été disposés dans des conteneurs différents, et ainsi de prévenir la survenance du sinistre. De même la société ayant empoté la marchandise, en n'informant pas précisément le chargeur des caractéristiques des produits, commet une faute engageant sa responsabilité délictuelle envers le transporteur, le frèteur et les autres intérêts cargaison.

²³⁵ Le chargeur est tenu d'une obligation de renseignement : il doit attirer l'attention du transporteur et de l'entreprise de manutention sur les dangers que présentent les marchandises dangereuses. CA Aix 30 octobre 1974, DMF 1975, p.334 ; CA Colmar 18 janvier 1984, BT 1984, p.251 en matière fluviale, le chargeur n'ayant pas informé le transporteur que du gaz d'hexane s'échappait de la cargaison dégraissée, émanation à l'origine d'une explosion par contact du dit gaz avec la flamme d'un appareil ménager. Ces exigences sont par ailleurs explicitées dans les Règles de Hambourg, article 13§2 : « Lorsqu'il remet des marchandises dangereuses au transporteur, le chargeur doit informer le transporteur du caractère dangereux des marchandises et, si besoin est, indiquer les précautions à prendre. Si le chargeur manque à cette obligation et si le transporteur n'a pas d'une autre manière connaissance du caractère dangereux des marchandises : a) le chargeur est responsable envers le transporteur du préjudice résultant de l'embarquement desdites marchandises (...) »

²³⁶ Rodière, Tome II *Affrètement & Transports*, n°772.

²³⁷ Et qui ne satisfait dès lors pas aux exigences de l'art.3§1 de la Convention de 1924.

²³⁸ Wilson, *Carriage of goods by sea*, 4ème Ed Longman, p. 212 note 161 : "The shipowner's right to an indemnity (under article IV rule 6) might, however, be lost if negligence on his part was a contributory factor to the loss".

effet que, dans le régime de la Convention de 1924, l'exercice d'une telle diligence est une obligation fondamentale du transporteur dont la satisfaction conditionne l'octroi du droit à indemnité²³⁹. Une indemnité ne saurait en effet couvrir les conséquences dommageables des négligences de la personne au bénéfice de laquelle elle est accordée²⁴⁰. Le chargeur est uniquement responsable des dommages qui ont été causés par sa seule faute ; tout fait imputable au transporteur ayant joué un rôle causal dans la survenance du dommage rompt la chaîne de causalité et libère le chargeur.

Or la propagation d'un incendie est souvent d'une telle violence que la succession des évènements peut mener à la perte totale du navire et de sa cargaison. Tel fût le sort du navire porte-conteneurs russe *Kapitan Sakharov*²⁴¹. Ravagé par un incendie trouvant son origine dans l'explosion d'une marchandise dangereuse non déclarée contenue dans un conteneur arrimé en pontée, le navire coula quelques heures plus tard, victime de l'envahissement de ses cales par l'eau utilisée par l'équipage pour tenter d'éteindre l'incendie. En se propageant, l'incendie avait en effet provoqué l'inflammation d'une cargaison d'isopentane²⁴² contenue dans des conteneurs-réservoir arrimés en cale, ce qui avait ravivé encore la violence des flammes, provoqué l'explosion des soutes et la rupture des cloisons de séparation de cales. L'eau déversée en cale n°3 pour lutter contre l'incendie s'était alors également répandue en cale n°2, faisant rapidement perdre sa stabilité au navire qui sombra.

Afin d'obtenir compensation pour la perte de son navire et de sa marge d'exploitation, ainsi qu'une indemnité couvrant les demandes relatives à la perte des marchandises transportées, à la mort de deux marins et à la pollution causée par l'évènement de mer, le propriétaire du navire intenta en sa qualité de transporteur maritime une action en responsabilité contre le chargeur de la marchandise arrimée en pontée sur le fondement de l'article 4§6 de la Convention de 1924.

²³⁹ *Maxine Footwear Co vs Can. Government Merchant Marine Ltd.* [1959] 2 LLR 105, à propos du droit d'invoquer les cas exceptés des articles 4§2a) à q) de la Convention de 1924. Le raisonnement est le même en ce qui concerne l'art.4§6.

²⁴⁰ Goode, *Commercial Law*, 2nd Ed, Penguin Books, p. 1072 note 169 : "However, the carrier's right to invoke art.IV, r.6, is subject to performance of his obligations under art.III, r.1, which is the overriding article, so that the shipper is not liable to the extent to which the loss was caused or contributed to by the carrier, e.g. for providing an unseaworthy vessel (*The Fiona* [1994] 2 LLR 506, where the court also applied the general principle that prima facie an indemnity is not to be construed as covering the consequences of the negligence of the person in whose favour it was given)."

²⁴¹ *The Kapitan Sakharov* [2000] 2 LLR p.255 & commentaires au DMF 2001, p.147.

²⁴² Un liquide plus volatil et inflammable que le pétrole, ayant un point d'évaporation à 28°C.

La Cour décida que si le chargeur devait répondre des pertes et dommages dus à l'explosion de la marchandise dangereuse non déclarée²⁴³, il n'était pas en revanche responsable de celles causées par l'incendie des conteneurs-réservoir d'isopentane²⁴⁴. Les juges considérèrent en effet que la chaîne de causalité entre l'explosion initiale en pontée et le naufrage du navire avait été rompue par l'inflammation de la cargaison d'isopentane chargée en cale. La perte du navire était due à la présence d'isopentane dans une cale non ventilée, fait qui constituait un *novus actus interveniens* ; le navire n'aurait en effet probablement pas coulé si l'isopentane avait été arrimé en pontée, ou tout au moins dans une cale pourvue d'un dispositif approprié de ventilation.

L'arrimage de l'isopentane dans une cale non ventilée était contraire aux dispositions contenues dans les codes SOLAS, IMDG et MOPOG²⁴⁵ et n'était de surcroît pas autorisé par le certificat technique du navire. Cette faute d'arrimage avait rendu le navire innavigable, et il était évident pour un transporteur maritime et des marins expérimentés qu'une cargaison d'isopentane ne devait pas être arrimée dans un espace confiné sans qu'il fut bien ventilé. Le non respect par le bord de la réglementation en vigueur était donc objectivement déraisonnable et le transporteur avait donc manqué à son devoir de *due diligence*. Ce manque de diligence raisonnable dans l'arrimage de l'isopentane rendant le navire innavigable étant une cause effective, quoi que non unique, de l'incendie en cale et de la perte du navire, le transporteur ne pouvait rechercher une indemnité auprès du chargeur au regard de la perte due à l'inexécution de son obligation contractuelle. Il devait donc supporter les pertes et dommages dus à l'incendie de l'isopentane, et en particulier la perte du navire.

Enfin, quant à l'action des chargeurs « innocents » contre le transporteur, il convenait de distinguer selon que les avaries aux marchandises étaient dues à l'explosion de la marchandise dangereuse non déclarée et à l'incendie subséquent, ou qu'elles trouvaient leur origine dans l'incendie de l'isopentane, l'explosion des soutes et le naufrage du navire. S'il

²⁴³ C'est-à-dire la perte des deux marins tués par l'explosion de la marchandise dangereuse non déclarée, ainsi que les dommages causés au navire et aux marchandises par l'incendie qui en avait résulté.

²⁴⁴ C'est-à-dire la perte des marchandises résultant de l'incendie de l'isopentane et de l'explosion des soutes (y compris la perte de l'isopentane), la perte du navire, la perte des marchandises causée par le naufrage du navire, et enfin l'indemnité pour pollution due aux autorités iraniennes à la suite de l'évènement de mer.

²⁴⁵ Version russe du code IMDG, qui était applicable au navire en tant que réglementation de l'Etat du pavillon. Le transport d'isopentane par conteneur-réservoir dans une cale non ventilée était expressément interdit par le MOPOG quelque soit le type de navire, et le juge considéra que la présence sur un porte-conteneurs de guides cellulaires renforçant le saisissage des conteneurs ne constituait aucune protection contre l'accumulation de vapeurs inflammables dans les cales.

était privé dans la seconde hypothèse du bénéfice du cas excepté d'incendie du fait de sa faute d'arrimage²⁴⁶, le transporteur pouvait en revanche valablement invoquer l'article 4§2 b) en ce qui concerne les avaries résultant uniquement de la première explosion et de l'incendie²⁴⁷. Il convient toutefois de rappeler que le chargeur « innocent » insatisfait sur la base du contrat de transport n'est toutefois pas entièrement démuné : il conserve en effet la possibilité de rechercher la responsabilité du chargeur fautif sur un fondement quasi-délictuel²⁴⁸.

La survenance d'un incendie à bord d'un navire marchand a des répercussions allant au-delà du seul cadre du contrat de transport de marchandises par mer. En effet le navire fait généralement l'objet d'un contrat d'affrètement à temps ou au voyage, les connaissements étant alors émis en vertu de la charte-partie²⁴⁹. Les avaries causées au navire et à la marchandise transportée font alors l'objet d'un règlement entre le fréteur et l'affréteur dans le cadre de la charte-partie selon l'origine de l'incendie.

Chapitre II : Règlement des avaries particulières dans le cadre du contrat d'affrètement

La survenance d'un incendie à bord d'un navire affrété à temps ou au voyage a de multiples conséquences.

Elle entraîne ainsi par exemple suspension du paiement du loyer dans l'affrètement à temps. Les chartes-parties à temps autorisent en effet l'affréteur à suspendre le paiement du loyer en cas d'avarie du navire empêchant ou perturbant son exploitation²⁵⁰. Le droit du

²⁴⁶ Y compris à l'égard du chargeur des conteneurs-réservoir d'isopentane.

²⁴⁷ La Court of Appeal a ainsi rejeté l'appel formé par les chargeurs « innocents » pour les dommages causés par la première explosion et par l'incendie qui en avait résulté, confirmant l'opinion des juges de première instance pour qui le transporteur avait exercé la diligence raisonnable requise quant à l'arrimage en pontée du conteneur renfermant la marchandise dangereuse non déclarée.

²⁴⁸ Voir texte page 62 et notes de bas de page 233 & 234.

²⁴⁹ L'exemple le plus topique est celui du transporteur maritime qui, afin de développer sa flotte sans investir dans l'achat d'un navire, affrète à temps un navire auprès d'un armateur propriétaire. Citons également l'hypothèse d'un affrètement au voyage conclu par un vendeur CIF auprès d'un fréteur au voyage qui prend généralement la qualité de transporteur maritime, les connaissements émis par ce dernier en vertu de la charte formant contrat de transport vis-à-vis de tout tiers porteur.

²⁵⁰ STB Form of Tanker Time C/P clause 11 : "In the event of loss of time from (..) fire (..) , not caused by the fault of the charterer, preventing the working of the vessel for more than twelve consecutive hours, (..) payment

fréteur à la perception du loyer est ainsi suspendu durant la période au cours de laquelle le navire ne peut être totalement exploité par l'affréteur en raison de la survenance d'un incendie à bord. Précisons que :

- La clause de suspension de loyer peut tout d'abord être actionnée de par le simple fait qu'un incendie soit survenu à bord. Il importe donc peu qu'aucune faute n'ait pu être retenue à l'encontre de l'armateur fréteur²⁵¹. Ainsi l'affréteur à temps est-il en droit de déduire du montant de son prochain loyer le temps perdu en raison de la survenance d'un incendie dont l'origine est demeurée inconnue. Il en va *a fortiori* ainsi lorsque la cause de l'incendie relève de la sphère de responsabilité de l'armateur fréteur.

- Le navire ne peut ensuite être placé *off-hire* lorsque l'origine de l'incendie est imputable à l'affréteur. La violation par l'affréteur de l'une de ses obligations contractuelles expresses ou implicites exclut tout droit à suspension du loyer. Il en est ainsi par exemple lorsque l'incendie résulte d'un vice propre de la marchandise chargée à bord²⁵², ou encore lorsque l'affréteur a chargé une marchandise spécifiquement exclue par la charte²⁵³.

- Enfin seule la perte de temps qui est directement imputable à l'incendie donne lieu à suspension de loyer²⁵⁴. Ainsi le droit au paiement du loyer du fréteur recommence-t-il à courir une fois que le navire victime d'un incendie à quai est prêt à commencer le déchargement, et ce alors même que le déchargement n'a pu être achevé que 49 jours plus tard en raison de l'indisponibilité des postes commerciaux²⁵⁵.

of hire shall cease until for all time lost until the vessel is again in an efficient state to resume her service and has regained a point of progress equivalent to that when the hire ceased hereunder.”

²⁵¹ Wilson, *Carriage of goods by sea*, 4th Ed, p.89. “No hire shall be payable during periods when the full use of the vessel is not available to the charterer because of some accident or deficiency which falls within the owner’s sphere of responsibility. The clause specifies the occasions on which the vessel will go off-hire and is normally triggered by the mere occurrence of the event, irrespective of any fault on the part of the shipowner”.

²⁵² NYPE Time C/P 1993, clause 17, off hire “(..) unless loss of time resulting from inherent vice, quality or defect of the cargo (..)”.

²⁵³ NYPE Time C/P 1993, clause 4, cargo exclusions.

²⁵⁴ Wilford Coghlin Kimbald, *Time Charters*, LLP 3d Ed, p.315 : “Only the loss of time directly attributable to fire is allowed as off-hire”.

²⁵⁵ *The Canadia* 241 F. 233 (3d Circuit 1917) where hire was held to have been suspended from the moment the vessel caught fire at the pier on 8 October until the fire was extinguished and she was again in a fit condition to begin discharging on 15 October. Owing to delays at the berth, however, it was not until 4 December that the discharging operation was actually completed, and the vessel was declared unfit to carry cargo. Because they had had the full use of the vessel from 15 October through 4 December, however, the charterer was held responsible for hire during that period.

La survenance d'un incendie peut également conduire à l'interruption définitive du voyage. Le fréteur au voyage perd alors son droit à perception du fret lorsque le fret n'est payable qu'à réception de la marchandise à destination et l'incendie trouve son origine dans l'innavigabilité du navire²⁵⁶.

Peu importe que la charte-partie ait été conclue à temps ou au voyage, l'affréteur est tenu de désigner un port sûr. La définition du port sûr étant la suivante, « *a port will not be safe unless, in the relevant period of time, the particular ship can reach it, use it and return from it without, in the absence of some abnormal occurrence, being exposed to danger which cannot be avoided by good navigation and seamanship* », une question est alors de savoir si le port désigné est non-sûr lorsqu'un incendie qui s'est déclenché dans les infrastructures portuaires ou à bord d'un navire à poste se propage au navire affrété. Si tel était le cas, l'affréteur serait alors tenu au remboursement des réparations effectuées sur le navire du fait de l'incendie. Il semblerait cependant que l'affréteur ait satisfait à son obligation de désigner un port sûr dans la mesure où la survenance d'un tel évènement pourrait être qualifiée d'anormale et d'exceptionnelle²⁵⁷, à moins toutefois que la propagation soit due à une insuffisance des moyens de lutte contre l'incendie de l'autorité portuaire.

Plus généralement, la survenance d'un incendie à bord d'un navire affrété donne inévitablement lieu à règlement des avaries causées à la cargaison (*Section 1*) et au navire (*Section 2*) entre le fréteur et l'affréteur. C'est en effet l'affréteur qui place dans les flancs du navire quelque marchandise inflammable qui provoque un incendie désastreux pour le navire. C'est encore le fréteur qui manque à son obligation de *due diligence* pour fournir un navire à tous égards apte à exécuter le voyage. C'est enfin le fréteur à temps du navire qui, responsable de la sécurité du navire à l'égard des tiers, exerce un recours contre l'affréteur sur le

²⁵⁶ *The Boni, Seassemble Marine Ltd v Jahre Ship Services A/S*, New York Arbitration 7 march 1994, LMLN 385 p.2. A fire resulted in the termination of the voyage. The Charterers opposed the owners' claim for freight on the basis that the vessel was unseaworthy at the inception of the voyage and that the owners were entitled to freight only if they delivered the cargo at destination. It was held that the vessel had been poorly maintained, and had begun her voyage in an unseaworthy condition. Several of the defects that rendered the vessel unseaworthy either caused the fire, increased its intensity, or prevented effective efforts to extinguish it. The owners' lack of due diligence resulted in their failure to perform their obligations under the charterparty and the owners were not entitled to freight under the provisions of the freight clause or general maritime law.

²⁵⁷ *The Evia n°2* [1982] 1 LLR 334 at p.338 : "On the other hand, if the set-up of the port is good but nevertheless the vessel damage owing to some isolated, abnormal or extraneous occurrence - unconnected with the set-up - then the Charterer is not in breach of his warranty. Such as when a competent berthing master makes for once a mistake, or when the vessel is run into by another vessel, or a fire spreads across to her, or when a hurricane strikes unawares. The Charterer is not liable for damage so caused." A défaut l'affréteur jouerait le rôle d'un assureur-coque à l'égard du fréteur propriétaire.

fondement des dispositions de la charte-partie prévoyant l'obligation d'indemniser le fréteur des condamnations encourues par celui-ci sur l'action de tiers.

Section 1 : Règlement des avaries causées à la cargaison dans le cadre du contrat d'affrètement

Afin de faciliter la répartition des responsabilités quant aux avaries causées à la cargaison au cours de l'exploitation commerciale du navire, des *Inter-Club Agreements* ont été conclus entre les assureurs de responsabilité civile des armateurs propriétaires de navires et des affréteurs à temps²⁵⁸. Ces accords prévoient une répartition mécanique de responsabilité entre fréteur et affréteur à temps s'organisant autour du schéma suivant.

“Cargo claims shall be apportioned as follows:

(a) Claims in fact arising out of unseaworthiness and/or error or fault in navigation or management of the vessel:

100% Owners

save where the Owner proves that the unseaworthiness was caused by the loading, stowage, lashing, discharge or other handling of the cargo, in which case the claim shall be apportioned under sub-Clause (b).

(b) Claims in fact arising out of the loading, stowage, lashing, discharge, storage or other handling of cargo:

100% Charterers

unless the words "and responsibility" are added in Clause 8 or there is a similar amendment making the Master responsible for cargo handling in which case:

50% Charterers

50% Owners

save where the Charterer proves that the failure properly to load, stow, lash, discharge or handle the cargo was caused by the unseaworthiness of the vessel in which case:

100% Owners

²⁵⁸ Voir par exemple Inter-Club New York Produce Exchange Agreement 1996. See clause 27 NYPE Time C/P 1993 Cargo claims : “Cargo claims as between the Owners and the Charterers shall be settled in accordance with the Inter-Club New York Produce Exchange Agreement of February 1970, as amended May, 1984, or any subsequent modification or replacement thereof.”

(c) Subject to (a) and (b) above, claims for shortage or overcarriage:

50% Charterers

50% Owners

unless there is clear and irrefutable evidence that the claim arose out of pilferage or act or neglect by one or the other (including their servants or sub-contractors) in which case that party shall then bear 100% of the claim.

(d) All other cargo claims whatsoever (including claims for delay to cargo):

50% Charterers

50% Owners

unless there is clear and irrefutable evidence that the claim arose out of the act or neglect of the one or the other (including their servants or sub-contractors) in which case that party shall then bear 100% of the claim”.

L'origine de l'incendie déterminera donc la part du remboursement auquel la partie ayant du indemniser les intérêts cargaison a droit en vertu des dispositions de la charte-partie. Une telle répartition ne se conçoit naturellement que si la responsabilité de l'une des parties à la charte a été retenue, ce qui exclut par hypothèse les cas d'incendie dont la cause est demeurée inconnue ou dont l'origine est imputable à la cargaison.

Section 2 : Règlement des avaries causées au navire dans le cadre du contrat d'affrètement

Quant aux dommages causés au navire, la plupart des chartes-parties contiennent une clause de style exonérant réciproquement le fréteur comme l'affréteur de toute responsabilité en cas d'incendie : « *Loss or damage from fire ... always mutually excepted* ». Ainsi lorsque l'origine de l'incendie est demeurée inconnue, chacun supporte alors ses propres dommages sans recours possible sur le fondement du contrat d'affrètement. L'affréteur est alors indemne de toute condamnation au remboursement des réparations effectuées sur le navire du fait de l'incendie²⁵⁹. Cependant, conformément aux règles du droit commun des contrats, ni le fréteur

²⁵⁹ En l'absence d'une telle clause, il semble qu'il faille distinguer selon la nature de l'affrètement considéré. Dans l'hypothèse d'un affrètement au voyage, en cas de sinistre dont les causes sont demeurées inconnues, l'affréteur sera indemne, aucune présomption de responsabilité ne pesant sur lui. Voir Alger, 11 octobre 1957,

(1) ni l'affrèteur (2) ne peuvent bénéficier de la protection de l'exception d'incendie lorsqu'il s'avère que l'incendie résulte de leur propre négligence.

1) Responsabilité de l'armateur fréteur

Le fréteur ne saurait invoquer l'exception d'incendie lorsqu'il s'avère qu'il n'a pas satisfait à son obligation de faire diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité avant le début du voyage dans l'affrètement au voyage, au moment de la mise à disposition du navire dans l'affrètement à temps. Le bénéfice de l'exception d'incendie²⁶⁰ a pour condition préalable et nécessaire le respect par le fréteur de son devoir de *due diligence*. Cette exonération ne s'aurait s'appliquer pleinement que dans la mesure où « *l'armateur a répondu à son obligation de fournir un navire à tous égards apte à exécuter le voyage et donc non entaché en son état, son équipement, son armement, des défauts décelables de nature à faire naître, favoriser, s'étendre un incendie et ses conséquences sauf à prouver que les dits défauts ne résultaient pas d'un manque de diligence raisonnable de sa part* ». ²⁶¹ La Chambre Arbitrale Maritime de Paris²⁶² a ainsi pu juger que l'exonération de responsabilité de l'armateur fréteur en raison de l'incendie ne serait retenue qu'à hauteur de 50 %, et ce en raison de l'existence de tels défauts à bord²⁶³.

2) Responsabilité de l'affrèteur

De la même manière que l'armateur fréteur ne saurait être protégé par l'exception d'incendie lorsque celui-ci résulte de sa faute, et puisque l'exception d'incendie est

DMF 1957, 423. Dans l'hypothèse d'un affrètement à temps, en revanche, si les experts restent dans l'incertitude quant à l'origine du dommage, on doit pouvoir poser la présomption de fait que les dommages constatés lors de la visite contradictoire du navire en fin de charte par rapport à l'état du bâtiment, tel qu'il avait été décrit dans le PV de prise en charge, sont dus à l'affrèteur. L'art 9 de la loi dispose avec fermeté que l'affrèteur est responsable des dommages causés au navire du fait de son exploitation commerciale. Rodière, *L'affrèteur est-il responsable des dommages causés au navire affrété ?* BT 1967 p.236.

²⁶⁰ Clause 19 C/P au voyage Synacomex : « l'armateur est exonéré de toute responsabilité en cas d'incendie du navire, même s'il résulte de la négligence, de la faute ou de l'erreur de jugement d'un pilote, du commandant, de l'équipage ou d'autres employés de l'armateur ».

²⁶¹ Clause 2 C/P au voyage Synacomex.

²⁶² Sentence arbitrale 766 du 30 mars 1990, DMF 1991 p.47.

²⁶³ En l'espèce : absence de calorifugeage protecteur sur un collecteur d'échappement, brûlant au droit de tuyautages de fioul sous pression ; fonctionnement incorrect de la pompe à incendie de secours ; défaut d'armement quant à la compétence de l'état-major du navire ; défaut d'instructions de l'armateur sur la conduite à tenir par les mécaniciens pour surveiller les joints et en reprendre les serrages à chaud après de gros travaux sur les tuyautages de fioul non suivis d'essais de longue durée (l'incendie survenu en salle des machines avait eu pour cause la fuite d'un joint sur l'un des tuyaux en combustible et la projection de fioul sur l'échappement de la turbosoufflante).

réciproque, l'affrèteur ne saurait valablement s'exonérer de sa responsabilité lorsque l'incendie est causé par la négligence de ses préposés²⁶⁴. A défaut de disposition expresse, l'exception d'incendie ne couvre pas la négligence. Ainsi l'affrèteur ne peut se prévaloir de l'exception d'incendie lorsque celui-ci trouve son origine dans une faute commise par les manutentionnaires employés par l'affrèteur pour assurer le déchargement du navire²⁶⁵.

De même l'argument de l'incendie comme cause d'exonération réciproque de responsabilité doit être rejeté lorsque la partie qui s'en réclame est celle qui est responsable du sinistre par ses manquements et défaillances aux dispositions contractuelles et réglementaires. Il en va particulièrement ainsi des dispositions de la Convention SOLAS et du Code IMDG concernant le transport des marchandises dangereuses. L'affrèteur à temps d'un navire porte-conteneurs a ainsi été tenu entièrement responsable du solde du loyer demeuré à tort impayé ainsi que des réparations au navire suite à l'incendie provoqué par la projection et l'accumulation soudaine de plusieurs tonnes d'un liquide corrosif et inflammable classé au Code IMDG sur les conteneurs placés en cale et du contact du dit liquide avec les conteneurs et les matériaux qu'ils contenaient²⁶⁶. Les arbitres ont en effet relevé des défaillances graves dans les obligations de l'affrèteur à temps relatives au chargement et au transport du conteneur litigieux, mettant ainsi en cause la sécurité du navire et de l'expédition maritime²⁶⁷. En outre, les arbitres ont exprimé le plus grand doute sur l'apposition sur le conteneur par le chargeur et/ou l'affrèteur à temps du marquage et de l'étiquetage requis par la Convention SOLAS. Enfin, quant au rôle et à la responsabilité du capitaine en matière de chargement et

²⁶⁴ "An exception of fire in a charterparty will not protect charterers against liability for loss by fire caused by the negligence of their servants". Scrutton on *Charterparties and Bills of Lading*, 19^e Ed, p.239

²⁶⁵ *Polemis v Furness Withy* [1921] 8 LLR 263 and 351. While under time charter the ship was carrying a quantity of spirit. During unloading, a plank was dropped into the hold as a result of negligence on the part of the charterers' stevedores; this caused a spark from which a fire followed and the ship was destroyed. The time charter provided: "loss or damage from fire ... always mutually excepted". It was held by the Court of Appeal that the charterers could not rely on the exception: the fire was caused by their servants' negligence and in the absence of clear words the exception in the charterparty did not cover negligence. Furthermore, as the fall of the plank was due to the negligence of the charterers' servants in the performance of a contractual obligation, the charterers were liable for all the direct consequences of the negligent act, even though those consequences could not reasonably have been anticipated. Once the contractual act was negligent, the fact that its exact operation (the loss of the ship by fire) was not foreseen was immaterial. Mandaraka-Sheppard, *Modern Admiralty Law*, p.608.

²⁶⁶ Sentence arbitrale n°1016 du 18 octobre 1999 DMF 2000 p.563. L'origine du sinistre résidait dans la rupture de l'arrimage des récipients de liquide corrosif et inflammable contenus dans un conteneur chargé en cale.

²⁶⁷ Transport en cale d'un conteneur de produits classés au Code IMDG requérant un transport uniquement en pontée, emballage insuffisant à l'intérieur du conteneur pour supporter les risques normaux du transport, matériaux absorbant ou de calage insuffisants, absence de documentation remise au capitaine attestant que la marchandise était correctement emballée, marquée et étiquetée, absence de manifeste de marchandises dangereuses et de plan détaillé remis au capitaine, absence de déclaration de chargement de marchandises dangereuses auprès des autorités compétentes du port de chargement, arrimage inapproprié du conteneur compte tenu de la nature de son contenu.

d'arrimage de marchandises dangereuses, les arbitres ont conclu que ce dernier n'avait pas failli à sa mission et ont rejeté toute faute sur l'affréteur à temps²⁶⁸.

Enfin l'affréteur à temps comme au voyage a le devoir de ne pas charger de marchandises dangereuses à bord du navire affrété sans tout d'abord notifier au fréteur leurs caractéristiques spécifiques. Si le chargement de la marchandise présente un danger qu'un fréteur ordinairement compétent et expérimenté ne peut raisonnablement connaître sauf à en être averti, l'affréteur doit alors l'avertir de ce risque potentiel, à défaut de quoi l'affréteur est responsable de tout dommage occasionné au navire et aux autres marchandises placées à bord.

Tout le problème est ici de déterminer si telle ou telle marchandise est effectivement « *dangereuse* », auquel cas le fréteur dispose d'un recours contre l'affréteur pour inexécution de son obligation de déclaration. Si aucun problème particulier ne se pose lorsque le chargement de la marchandise à l'origine de l'incendie était expressément exclu par la charte-partie²⁶⁹, la réponse dépend en revanche généralement des faits et circonstances de chaque espèce. Il convient en effet de déterminer, par une lecture combinée de la description contractuelle des marchandises et des faits de l'espèce, si le risque d'incendie était un risque que le fréteur avait contractuellement consenti à supporter en acceptant de transporter la dite marchandise²⁷⁰. Pour ce faire, il convient de vérifier en particulier l'exactitude et la véracité des informations fournies au fréteur par l'affréteur.

Ainsi l'affréteur avait satisfait à son obligation de déclaration en précisant expressément dans la charte-partie au voyage que la cargaison transportée était du *fishmeal* et en garantissant ses conditions de transport. Les juges considérèrent que la propension à la combustion spontanée étant une caractéristique inhérente à la farine de poisson, l'affréteur

²⁶⁸ La responsabilité de la gestion commerciale du navire et l'organisation des opérations de manutention incombait à l'affréteur à temps qui, connaissant la présence de produits dangereux, devait s'assurer du respect des réglementations en vigueur et fournir à l'armateur et à son capitaine les informations, recommandations et instructions nécessaires quant aux précautions à prendre et les obligations à respecter. Le plan d'arrimage, contrôlé et approuvé par le capitaine en ce qui concerne la stabilité du navire, ne faisait mention d'aucun conteneur de marchandises dangereuses ; le capitaine n'avait ainsi aucune raison de se douter que des marchandises dangereuses étaient chargées à son insu. Pour une discussion sur la responsabilité du capitaine, voir Conclusion.

²⁶⁹ *Baltim* 1939 Uniform Time C/P Part II (Box Layout 1974) clause 2 : "No live stock nor injurious, inflammable or dangerous goods (such as acids, explosives, calcium carbide, ferro silicon, naphta, motor spirit, tar, or any of their products) to be shipped."

²⁷⁰ *The Athanasia Comminos* [1990] 1 LLR 277 at p.283 : "I consider that it is not correct to start with an implied warranty as to the shipment of dangerous goods and try to force the facts within it ; but rather to read the contract and the facts together and ask whether, on the true construction of the contract, the risks involved in this particular shipment were risks which the shipowners contracted to bear".

avait fourni suffisamment d'informations au capitaine pour que celui-ci se forge une opinion éclairée sur les dangers du transport d'une telle marchandise. L'affréteur n'avait de surcroît ni violé ses engagements quant aux conditions de transport de la marchandise ni induit en erreur le fréteur sur la nature de la cargaison chargée à bord. Le fréteur avait ainsi entière connaissance du risque de combustion spontanée de la cargaison, cargaison au transport de laquelle il avait donc consenti en connaissance de cause²⁷¹.

A l'inverse les arbitres de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris ont condamné l'affréteur au remboursement des réparations effectuées sur le navire du fait d'un incendie dont la cause résidait dans l'auto combustion d'une cargaison tourteaux d'arachide classée au Code IMDG²⁷². Les arbitres ont en effet estimé que s'il pouvait être *a priori* admis que le fréteur avait accepté par avance de supporter tous les risques inhérents au transport d'une telle marchandise dans la mesure où la charte-partie au voyage ne comportait aucune clause visant la responsabilité de l'affréteur dans une telle hypothèse, encore fallait-il que le risque soit un risque normal, tel que le risque d'usure et de corrosion. Or le risque d'incendie par combustion spontanée de la marchandise était un risque anormal auquel le fréteur n'avait pas consenti.

Ces deux décisions paraissent de prime abord contradictoires. Cependant, à bien lire le résumé de la sentence arbitrale, il semble que les arbitres aient fondé leur décision sur l'existence d'une négligence de l'affréteur. Il est en effet précisé que la réponse eût pu être différente si, de son côté, l'affréteur avait été en mesure de justifier que la composition de la marchandise répondait bien lors de son embarquement aux exigences de la réglementation internationale applicable et qu'elle avait été suffisamment refroidie après fabrication²⁷³, ce qui selon les arbitres n'était pas le cas. L'affréteur viole en effet son obligation de ne pas charger de marchandises dangereuses s'il procède négligemment au chargement d'une cargaison

²⁷¹ *The Stylianos Restis* [1974] AMC 2343. The vessel suffered damage when spontaneous combustion of the cargo of fishmeal caused a fire in the holds. The owner brought an action against a sub-voyage charterer for fire damages. The cargo was shipped under a voyage charter which expressly stated that fishmeal would be the cargo and contained warranties as to the conditions of shipment. The court found that the cargo's susceptibility to spontaneous combustion was an inherent vice of the commodity. There was any negligence or breach of warranty on the part of the charterer or any misrepresentations with respect to the cargo. Since the master had full knowledge of the inherent characteristics of fishmeal and had consented to its carriage with the express approval of the shipowner, there was no basis for liability of the defendant.

²⁷² Sentence arbitrale n°991 du 29 septembre 1998, DMF 1999 p.163.

²⁷³ Classe 4,2 page 4259 du Code OMI/IMDG. Catégorie des « tourteaux contenant de l'huile végétale par extraction du solvant » contenant au plus 1,5% d'huile et 11% d'humidité maximum.

présentant un danger pour le navire ou les autres marchandises placées à bord²⁷⁴. Ainsi l'affréteur ne satisfait-il pas à son obligation de notification lorsqu'il charge, en plus d'une cargaison de charbon traditionnelle, un dérivé du charbon hautement inflammable, et ce sans avertir le capitaine des caractéristiques particulières de ce produit²⁷⁵. Une marchandise ne saurait à l'inverse être qualifiée de « *dangereuse* » si l'affréteur respecte scrupuleusement les conditions permettant un transport par mer en toute sécurité²⁷⁶.

Le contrat d'affrètement constitue ainsi pour l'armateur propriétaire le support juridique permettant d'obtenir auprès de l'affréteur le remboursement des réparations effectuées sur le navire du fait de l'incendie, le remboursement des sommes versées aux intérêts cargaison, ou encore le versement d'une indemnité compensant la contribution du navire au règlement d'avaries communes. La survenance d'un incendie à bord d'un navire marchand donne lieu en effet à deux types d'avaries : l'avarie particulière et l'avarie commune. Ainsi les dommages causés au navire et à la cargaison par un incendie qui se déclare dans une cale constituent des avaries particulières ; en revanche les dommages causés au navire et à la cargaison par l'eau répandue dans la cale pour noyer l'incendie, ou encore les frais d'assistance exposés par le navire pour lutter contre l'incendie, sont des avaries communes. L'avarie particulière est une avarie fortuite qui n'intéresse qu'un des éléments d'une expédition maritime ; sa charge finale incombe donc au propriétaire de la chose conformément au droit commun, sauf recours contre celui qui est responsable de la survenance de l'incendie. L'avarie commune, quant à elle, est volontairement consentie pour sauver le navire et sa cargaison d'un péril certain. Elle est subie dans l'intérêt commun. On conçoit dès lors que cette charge commune fasse l'objet d'un régime original et soit répartie entre tous ceux qui, ayant des intérêts engagés dans l'expédition maritime, en ont bénéficié.

²⁷⁴ *The Kapetan Antonis* [1989] AMC 551. Charterer was liable for damages resulting from a fire in cargo of turnings. The arbitrators ruled that charterer had a duty to owner to "furnish a safe and transportable cargo" and breached that duty by negligently loading unsafe turnings.

²⁷⁵ *The Kartini*, New York Sentence Maritime Arbitrale n°1958 and 2196. Charterer was held responsible for damages arising from the spontaneous heating and fire in the coal cargo. Charterer had loaded an amount of "pont solids", a coal by-product which is highly inflammable, along with the regular coal. However, the master had not been warned of the propensities of the "pont solids".

²⁷⁶ *Wetchester Fire Ins Co v Buffalo Housewrecking & Salvage Co* 1942 AMC 1052. A barge was destroyed by fire when its cargo of turnings and borings overheated. The bill of lading contained the provision that the shipper should be liable in the event that the cargo was dangerous, unless full written disclosure of its character was made to the barge owner. The court stated that turnings, as such, are not dangerous goods. The court noted, however, that turnings may become dangerous if they contain an excessive amount of moisture or waste material such as oily waste and rags. On the facts before it, the court held that the turnings were dry and free of waste materials when loaded, and, therefore, not "dangerous".

2^{ème} Partie : La lutte contre l'incendie, source d'avaries communes au navire et à la cargaison

Lorsqu'un incendie menace gravement le sort de l'expédition, le capitaine est amené pour la sauver, à prendre des mesures appropriées, telles que l'inondation des cales pour éteindre l'incendie, le jet à la mer de marchandises nécessaire pour atteindre le foyer d'incendie, le sabordement ou encore l'échouement du navire en feu etc. Dans tous ces cas, les dommages subis tant par le navire que par les cargaisons qui y sont chargées font l'objet d'un régime original de répartition et donnent lieu à une contribution, due par l'ensemble de tous les intéressés à l'expédition (navire, cargaison, fret) en proportion de leurs intérêts.

« *Il y a acte d'avarie commune quand, et seulement quand, intentionnellement et raisonnablement, un sacrifice extraordinaire est fait ou une dépense extraordinaire encourue pour le salut commun, dans le but de préserver d'un péril les propriétés engagées dans une aventure maritime commune* ». ²⁷⁷ Pour que l'évènement donne lieu à contribution d'avarie commune, les conditions suivantes sont ainsi requises :

- un sacrifice ou une dépense extraordinaire
- qui est volontairement et raisonnablement fait ou dépensée
- contre un péril (imminent)
- dans un but de salut commun du navire et de la cargaison (et du fret s'il y a lieu).

Ces éléments constitutifs de l'avarie commune seront successivement repris et développés dans un premier temps (*Chapitre I*), avant de soulever certaines difficultés liées à la répartition des sacrifices et dépenses admises en avarie commune entre les différents intérêts engagés dans l'expédition maritime (*Chapitre II*).

²⁷⁷ Règle A d'York et Anvers 1994. Les chartes-parties et connaissements incorporent expressément les Règles d'York et Anvers : « General average shall be adjusted, stated and settled according to York/Antwerp Rules 1994 ». L'article 24 de la loi française du 7 juillet 1967 relative aux événements de mer donne en substance une définition semblable, à une nuance près : elle exige que le péril couru soit imminent. « Sont avaries communes les sacrifices faits et les dépenses extraordinaires exposées pour le salut commun et pressant des intérêts engagés dans une expédition maritime ».

Deux idées fortes sous-tendent l'admission du sacrifice ou de la dépense en avarie commune.

Section 1 : Un sacrifice ou une dépense volontaire et raisonnable dans l'intérêt de tous

La survenance d'un incendie à bord d'un navire peut donner lieu à deux sortes d'avaries de nature différente : les avaries-dommages et les avaries-frais. Au cours des opérations de lutte contre l'incendie, des dommages matériels ou sacrifices²⁷⁸ sont en effet causés au navire et/ou à la cargaison tandis que des dépenses sont engagées en faveur du navire et de la cargaison. Ainsi par exemple des frais d'assistance au navire, des frais d'échouement et de déséchouement²⁷⁹, ou encore du surcoût occasionné par le déchargement de la marchandise au port de destination pendant ou après l'incendie etc.

Tout dommage ou dépense qui résulte directement du feu et même de la fumée ou de la chaleur de l'incendie constitue une avarie particulière (2). Ces avaries involontaires pèseront sur le propriétaire de la chose sauf recours en responsabilité²⁸⁰. A l'inverse, tout dommage ou dépense qui trouve sa cause dans les mesures de lutte contre l'incendie prises par le capitaine constitue une avarie commune, pour autant que cette lutte ait concerné le navire et la cargaison (1). Puisqu'elles ont été volontairement consenties pour le salut commun, ces avaries seront réparties sur l'ensemble des valeurs participant au voyage maritime, au gros de l'aventure, selon le droit de l'avarie commune.

1) Classement du sacrifice ou de la dépense en avarie commune

Le caractère intentionnel de l'acte générateur de l'avarie commune est explicite : la Règle A d'York et Anvers 1994 dispose que le sacrifice ou la dépense doit avoir été fait

²⁷⁸ Le sacrifice est "l'offrande caractérisée par la destruction ou l'abandon volontaire de la chose offerte" (Dictionnaire Petit Robert).

²⁷⁹ Le capitaine peut en effet volontairement mettre le navire en feu à la côte pour le salut commun. Tous les dommages ou frais, causés par l'échouement comme par le déséchouement, sont avarie commune.

²⁸⁰ Voir 1^{ère} Partie. Le dommage fortuit pèse sur celui qui le subit : *res perit domino* (et plus exactement sur son assureur).

intentionnellement et raisonnablement. Distinguer l'avarie commune de l'avarie particulière²⁸¹ implique donc de rechercher la cause de l'avarie, ou plus exactement la cause de l'acte dont résulte l'avarie.

La question causale, si elle ne pose aucun problème en matière de dépense, a ainsi donné lieu à discussion en matière de sacrifice. Jusque 1873, les dispatcheurs anglais considéraient que les dommages causés à la cargaison par l'eau n'étaient pas admissibles en avarie commune dans la mesure où le capitaine, en inondant la cale, n'avait pas l'intention d'endommager la marchandise. Son intention première, et de laquelle découlait le dommage par mouille, était d'éteindre l'incendie. De plus, contrairement à un cas de jet de marchandise à la mer, aucun lot de marchandise n'était spécifiquement sélectionné pour être sacrifié²⁸². Ce type de dommage était donc classé dans la catégorie des avaries particulières. Ce ne fût que sous la pression des juges anglais²⁸³ que l'association des dispatcheurs décida finalement que les dommages causés au navire et à la cargaison par l'eau utilisée pour éteindre l'incendie déclaré donnaient lieu à contribution.

En réalité, ce qui doit être intentionnel en matière d'avarie-dommage n'est pas la constitution du dommage mais l'acte qui le provoque. Nul ne veut le dommage ; en revanche l'acte dont résulte le dommage doit être voulu. Le capitaine sait que l'eau jetée sur les marchandises va les abîmer. Cependant ce n'est pas le dommage qu'il veut mais seulement le

²⁸¹ Sachant que "sont particulières toutes les avaries qui ne sont pas classées en avaries communes". Art.23 de la Loi du 7 juillet 1967.

²⁸² Geoffrey-Hudson, *The York-Antwerp Rules*, 2nd Ed LLP Rule III p.107 and Lowndes & Rudolf, *General Average & York Antwerp Rules*, 12 Ed, Sweet & Maxwell, Rule III, 3.2. "When claimed at general average [damage to cargo by pouring on water to extinguish a fire] it is objected to on the ground that the damage to the goods is secondary and accidental, and not primary and intentional (as in cutting away a mast), which it ought to be to establish such a claim". This perhaps meant that the water was poured in for the purpose of quenching the fire and not of wetting the goods, and was not aimed at any particular leakage. Unlike a case of jettison, no particular package or packages had been selected for the sacrifice.

²⁸³ Until 1873, if a hole was cut in a ship's deck in order to pour out water down it to flood the cargo and quench the fire, the cost of repairing the deck was replaced in GA, but the damage done to the goods by the water poured down was not replaced. If a hole was cut in a ship's side in order to scuttle the ship for the same purpose, the damage done to the ship by cutting the hole was allowed as GA, but the damage done to the ship and goods by the water that flowed in through the hole was not allowed. This practice was totally disapproved in *Stewart v West India and Pacific S.S. Co.* (1873) LR 8 QB 88 where it was held by Quain J. that pouring water on goods through holds cut in the ship's deck and by cutting a hole in the side of the ship was 'a voluntary and intentional sacrifice of the cargo, made under pressure of imminent danger, and for the benefit, and with a view to secure the safety, of the whole adventure then at risk'. See also *Whitecross Wire Co. v Savill* (1882) 8 QBD 653 : "If there is an imminent danger, and if the captain sacrifices part in order to save the rest of the adventure, a claim for a general average contribution arises (...) here the captain intentionally inundated the cargo and thereby necessarily damaged it by water (...) All the circumstances seem to me to exist which constitute a GA loss." The right to recover in GA for the damage done by pouring water into the hold to extinguish a fire was confirmed in *Greenshields v Stephens* [1908] AC 431.

jet d'eau afin d'éteindre l'incendie. Un acte intentionnel a causé le dommage. L'avarie ne résulte pas d'un accident fortuit mais d'un acte volontaire ; elle est donc commune. L'acte intentionnel du capitaine a brisé la chaîne de causalité²⁸⁴. Par voie de conséquence, les dommages ou dépenses qui sont la conséquence directe de l'acte d'avarie commune entrent dans la masse passive du règlement d'avaries communes²⁸⁵.

Une question intéressante est celle de savoir si l'intervention du capitaine est une condition absolument essentielle pour qu'il y ait avarie commune. Autrement dit, y a-t-il avarie commune si la décision de sacrifier une partie de la cargaison ou de faire subir au navire des dommages utiles émane d'un tiers, par exemple un officier de port ou un capitaine de pompiers, et ce contrairement à l'avis du capitaine ? Si la réponse est positive tant en droit anglais qu'américain²⁸⁶, en droit français la règle veut que le sacrifice ou la dépense ait été décidé par le capitaine²⁸⁷. Il semble donc que les dommages causés à la cargaison par l'eau des pompes ne donneront pas lieu à règlement d'avaries communes si l'ordre donné par l'autorité portuaire de procéder à l'inondation des cales n'a pas été avalisé par le capitaine²⁸⁸, à moins toutefois qu'il soit établi par les demandeurs en contribution que le salut commun du navire et de la cargaison exigeait une telle prise de décision.

Donnent ainsi lieu à contribution les sacrifices et dépenses suivants :

²⁸⁴ Cass Com 5 janvier 1954, DMF 1954 p.206 : « Si le caractère de l'avarie se détermine par le fait initial qui a donné naissance au dommage, il cesse d'en être ainsi lorsqu'à la suite d'incidents graves mettant en péril le navire, le capitaine décide une mesure de salut commun ». CA Rouen 25 mai 1973, DMF 74 p.84. CA Aix 10 décembre 1976, DMF 1978 p.207 : « L'incendie survenu à bord d'un navire est un accident fortuit mais le mouillage d'une partie de la cargaison par l'eau d'extinction, sacrifice volontaire, constitue l'acte d'avarie commune ».

²⁸⁵ Règle C : «seules les pertes, dommages ou dépenses qui sont la conséquence directe de l'acte d'avarie commune seront admis en avarie commune».

²⁸⁶ Tetley, *General average now and in the future*, ordering the GA act. In the United Kingdom, the act may be considered of general average even where it is ordered by a stranger to the common adventure (e.g. a local port authority), provided that it is necessary for the common safety. See *Papayanni v. Grampian S.S. Co.* (1896) 1 Com. Cas. 448 (scuttling of burning ship ordered by port captain). Originally, in the United States, only the shipowner, master or someone acting under his authority could order a GA act ; now, third parties are entitled to do so as well, provided that their orders are subsequently "endorsed" by the master. *The Beatrice* 1924 AMC 914 at p. 919.

²⁸⁷ Art. 25 Loi 7 juillet 1967 : « Sacrifices et dépenses doivent avoir été décidés par le capitaine ». Rémond-Gouilloud, 2 Ed., 1993 §710; Rodière & du Pontavice, 12 Ed., 1997, §481.

²⁸⁸ Cass 16 novembre 1925, DH 1927, 52. Bordeaux 25 mars 1925, DH 1925, 434. The York/Antwerp Rules do not, however, restrict the power to decide upon a general average act to the master alone. It is the usual practice today that the shipowner orders the act, directly or through agents. *Australian Coastal Shipping Commission v. Green* [1971] 1 QB 456 at p. 459, [1971] 1 LLR 16 at p. 19

- a) Le dommage causé au navire et à la cargaison, ou à l'un d'eux, par l'eau ou autrement, y compris le dommage causé en submergeant ou en sabordant un navire en feu, en vue d'éteindre un incendie à bord²⁸⁹

Si des trous sont percés dans le pont ou dans les flancs du navire pour inonder une cale, ou si le navire en feu est submergé, échoué ou sabordé en vue d'éteindre l'incendie déclaré à son bord, les dommages causés au navire sont des avaries communes. La règle vaut aujourd'hui également lorsque le dommage consécutif aux manœuvres d'extinction porte sur des parties du navire qui étaient déjà en feu telles que le moteur, l'installation électrique, une cale déjà atteinte par les flammes etc²⁹⁰.

Est également admis en avarie commune le dommage²⁹¹ causé à la cargaison²⁹² par les mesures prises en vue d'éteindre l'incendie. L'exemple le plus topique est celui du dommage causé à la cargaison par l'eau destinée à éteindre le feu, mais le dommage peut également résulter du jet à la mer de marchandises afin d'atteindre le foyer de l'incendie²⁹³. Le dommage dû aux mesures d'extinction est d'ailleurs admis en avaries communes même s'il porte sur une marchandise déjà touchée par le feu. En effet, jusque 1974, l'avarie commune était exclue pour les dommages causés par l'eau à toutes parties du chargement en vrac, ou à tous colis séparés de marchandises qui étaient déjà atteints par le feu au moment où l'eau fût déversée²⁹⁴. Il en allait de même lorsque le jet à la mer concernait une cargaison déjà en feu²⁹⁵. Cette exception, qui reposait sur l'idée que l'on ne sacrifie pas ce que l'on peut déjà

²⁸⁹ Règle III d'York et Anvers 1994 Extinction d'incendie à bord.

²⁹⁰ The previous exclusion that no compensation should be made for damage by water or other means used to extinguish the fire to such portions of the ship as have been on fire was deleted in 1974. Before 1974, the view was that when any separate part of the hull or machinery had been touched by fire, the additional damage caused by water or other means to extinguish the fire was not allowable in GA. Cependant l'usage était d'entendre ce texte restrictivement et de ne l'appliquer qu'à la partie séparable, sinon séparée, limitée, disons identifiable, du navire qui est atteinte par le feu. Par exemple : l'incendie de la cloison d'une cale n'entraîne pas l'exclusion des dommages causés par l'extinction au reste de la cale, comme les câbles électriques qui la traversent ». Rodière, *Traité événements de mer* par P.Lureau, 1972 n°370.

²⁹¹ La Règle III ne vise que les 'dommages'. Il conviendra dès lors de se placer sous les Règles lettrées si la marchandise inondée est définitivement perdue (cargaison de sucre par exemple) ou encore si une cargaison en feu est jetée à la mer (à condition bien entendu que la marchandise n'était pas déjà complètement calcinée au moment de passer par-dessus bord).

²⁹² Le dommage causé à tout bien qui n'est pas une 'marchandise' devra être justifié sous la Règle A.

²⁹³ S'il s'agit de marchandises transportées en pontée, l'admission en avarie commune du jet de ces marchandises est liée à la régularité de leur chargement en pontée.

²⁹⁴ "except that no compensation shall be made for damage done by water to such portions of bulk cargo, or to such separate packages of cargo, as have been on fire."

²⁹⁵ Si des marchandises en feu étaient jetées par-dessus bord, on considérerait qu'il n'y avait pas sacrifice dans l'intérêt commun puisque ces marchandises subissaient une avarie particulière. Il n'y avait avarie commune que si le capitaine faisait jeter des marchandises saines dans le but d'éviter une propagation rapide de l'incendie qui

considérer comme perdu²⁹⁶, s'interprétait toutefois de manière restrictive²⁹⁷. Mais une telle règle posait un problème d'ordre pratique, celui de distinguer l'action respective du feu et de l'eau ou l'aggravation par l'eau du sinistre causé par le feu²⁹⁸. Elle fût donc supprimée en 1974²⁹⁹.

Il convient enfin de faire état d'une hypothèse dans laquelle la condition selon laquelle le sacrifice volontaire et raisonnable doit être fait *dans un but de salut commun* prend toute son ampleur. La question est de savoir si, dans le cas où un incendie éclate dans un bassin et où l'autorité portuaire fait couler un navire voisin du foyer de l'incendie pour empêcher le feu de gagner les autres navires, il faut admettre le préjudice causé en avaries communes ? Il semble ici que le sacrifice soit volontairement fait pour le salut commun d'une certaine

compromettait la sécurité du navire et du reste de la cargaison. The practice in the US was the same. In *Slater v Hayward Rubber Co* (1857) 26 Conn. 128, it was held that where goods on fire are jettisoned, no contribution in GA is due. See also *Crockett v Dodge* (1835) 3 Fairf. 190, where a vessel was scuttled in order to extinguish a fire in her cargo of lime. The lime was destroyed in consequence of the scuttling, but the ship was saved. It was held that no contribution was due in respect of the lime because the lime was already doomed. If the lime had not been doomed, contribution would have been payable.

²⁹⁶ Lowndes & Rudolf, *General Average & York Antwerp Rules*, 12 Ed, Sweet & Maxwell, Rule III, 3.10. Damage to packages already on fire. "This Rule was based on the argument of common sense, that the water which in the same act damages and saves a package already kindled cannot be said to do that package, on the whole, any harm." Les éléments de la cargaison déjà en feu auraient été à coup sûr détruits si les mesures d'extinction qui les ont endommagés n'avaient pas été prises.

²⁹⁷ Ainsi pour une cargaison chargée en vrac dans une même cale, on n'excluait que la partie de la cale déjà atteinte par le feu et non la cale entière. On ne saurait en effet assimiler chaque cale à un colis séparé. A school of thought was maintaining that if any part of a bulk cargo was on fire in a hold, no allowance could be made in GA for damage caused by water to any other part of the bulk cargo in that particular hold. But see *Greenshields Cowie & Co v Stephens & Sons* [1908] 1 KB 51. "It was contended that each hold constituted a 'portion' of bulk cargo, and that no contribution could be claimed under this rule in respect of damage by water to the coal in the three holds which were on fire. I think it is quite impossible to read the clause in that way". The reference to "such portions of cargo" simply meant so much of the cargo as had actually been on fire. De même, pour les colis logés en conteneurs, les auteurs dominants pensaient qu'il ne fallait pas considérer que, du fait qu'un ou plusieurs colis logés dans un conteneur soient en feu, tous les autres le soient également et, par voie de conséquence, exclure de l'admission les dommages subis par ces derniers en suite des mesures d'extinction. Un conteneur n'est pas un colis. Rodière, *Traité événements de mer* par P.Lureau, 1972, n°383. R. Parenthou, *L'avarie commune et les conteneurs*, DMF 1970 p.459. La solution était la même en droit américain. *Mormaclynx* 1970 AMC 1310. *Inter-American Foods Inc v Coordinated Carribean Transport Inc* 1970 AMC 1303 where it was pointed out that the proposed amendments to the rules relating to the carriage of goods by sea adopted at the Brussels convention in 1968 stipulated that each package or unit enumerated in the b/l is deemed a 'package' even though delivered to the ocean carrier in a sealed container.

²⁹⁸ Ainsi pour les colis atteints par le feu, et qui ont été inondés, il fallait, à supposer que le colis en feu avait encore une quelconque valeur et que le dommage causé par l'eau puisse être séparé de celui causé par le feu, calculer leur valeur au moment de l'extinction pour faire la part de l'avarie particulière et de l'avarie commune. Ce calcul était très difficile à faire. Ainsi la jurisprudence française admettait en avarie commune la valeur des colis atteints par le feu et endommagés par les mesures de salut sans distinction. T. Haralambidis, *Les Avaries Communes*, LGDJ 1924 p.200&s citant Ripert n°2289

²⁹⁹ The deletion facilitated considerably the work of both the cargo surveyor and the average adjuster. "The cargo surveyor will not need to make a separation of water damaged cargo into parcels suffering water damage only and those which have additionally been touched by fire. The other parties will not now have to pay for the additional labour cost involved in making this process (...). Nor will it be necessary to explore the realm of semantics to decide what is a 'portion' of a bulk cargo (...). Everyone will benefit by this real and practical simplification." Hudson, *1973 Adress to the Association of Average Adjusters*.

communauté de fait composée de navires se trouvant dans le même bassin portuaire et qui, sans la mesure prise, auraient couru le risque de périr par le feu³⁰⁰. Tous les navires sauvés doivent alors contribuer à la perte occasionnée par ce sabordage nécessaire.

b) L'avarie perte de fret

La perte de fret occasionnée par les mesures prises pour sauver le navire et la cargaison d'une menace grave de destruction complète par le feu est admise en avarie commune et donne droit à contribution auprès des intérêts cargaison³⁰¹. Il en est ainsi de la perte de fret occasionnée par la vente forcée de la cargaison avariée par l'eau de mer utilisée pour contenir le feu le temps de toucher un port de refuge pour éteindre l'incendie avec l'aide de moyens terrestres³⁰². En prenant les mesures nécessaires pour sauver la communauté d'un péril certain, le transporteur se prive du fret. Un tel sacrifice répond indiscutablement aux conditions de l'avarie commune. En revanche la perte de fret demeure avarie particulière si la cargaison est vendue dans le port de refuge alors que le navire et la cargaison ne sont plus menacés par la survenance d'un incendie³⁰³.

c) La dépense d'extinction encourue pour le salut commun

Une fois l'incendie déclaré à bord, l'armateur est inévitablement amené à engager des dépenses extraordinaires afin de lutter contre le feu. Ainsi par exemple, si un départ de feu a

³⁰⁰ T. Haralambidis, *Les Avaries Communes*, LGDJ 1924 p.200&s.

³⁰¹ Règle XV Perte de fret. « La perte de fret résultant d'une perte ou d'un dommage subi par la cargaison sera admise en avarie commune, tant si elle est causée par un acte d'avarie commune que si cette perte ou ce dommage est ainsi admis ». L'avarie n'existe que si le fret constitue un intérêt distinct du navire et de la marchandise. Si le fret est payable d'avance et acquis à tout événement, il est au risque de la cargaison et s'incorpore dès lors à la valeur de la marchandise. S'il n'est au contraire payable qu'à réception de la marchandise au port de déchargement, il est au risque du transporteur et constitue un intérêt distinct. Il faudra donc distinguer entre les marchandises qui font l'objet d'un fret acquis à tout événement et les autres. Le fret en question est le fret payable en vertu du connaissance, et non le fret d'affrètement.

³⁰² *Pirie v Middle Dock Co* (1881) 44 LT 426. A cargo of coals bound for Singapore took fire by spontaneous combustion ; the ship and cargo were in immediate danger of total destruction by fire. Sea water was poured into the cargo continuously for three days and the ship was taken into Batavia for safety, where the fire was quenched and the cargo discharged. As a result the ship and a large part of the cargo were saved from destruction. However, owing to the damaged state of the coal from the sea water, it was found necessary to sell the whole of it at Batavia. The result of these measures was that the ship was prevented from earning her freight by delivering the cargo at Singapore. It was held that the shipowner was entitled to a GA contribution of the cargo on account of the freight thus lost.

³⁰³ *Iredale v China Traders Ins. Co.* [1900] 2 QB 515. A cargo of coals became so heated that it was impossible to carry it with safety to its destination. The master accordingly put it into a port of refuge and discharged the coal, which was sold. The sale involved a loss of freight, but was effected at a time when both ship and cargo were in safety. Held that the sale did not amount to a GA act and the loss of freight was not a GA sacrifice.

pu être circonscrit par le bord au moyen des équipements anti-incendie présents à bord, le coût du rechargement des dits équipements après usage doit être admis en avarie commune³⁰⁴. Doivent également être admis les frais portuaires liés à la nécessité pour le navire de recomposer ses stocks de CO₂, ou encore la fraction des salaires et des frais d'équipage liée à une attente prolongée au port de refuge le temps que les bouteilles de gaz carbonique soient rechargées.

Mais bien souvent les moyens du bord sont insuffisants pour contenir le sinistre et il est alors fait appel à une aide extérieure. L'incendie constituant dès sa naissance une menace grave de destruction complète du navire et de sa cargaison, l'indemnité versée par le propriétaire du navire assisté en rémunération des services fournis par les assistants donne lieu à contribution³⁰⁵. Et le fait que, eu égard à la qualité des tiers impliqués dans les opérations de lutte contre l'incendie, les actes accomplis soient qualifiés non pas d'actes d'assistance³⁰⁶ mais seulement de prestations de services et de fournitures³⁰⁷ n'influe en rien sur l'admission de la dépense en avarie commune³⁰⁸.

³⁰⁴ Rechargement des extincteurs à poudre sèche pour les feux d'origine électrique, des extincteurs CO₂ à mousse pour les feux gras, des générateurs mobiles de mousse etc. Telle est la règle en droit américain. Rule XIX Code of practice of the AAA of the United States. Fire extinguishers. "The cost of replacing gas or any commodity used in efforts to extinguish a fire on board a vessel shall be allowed in GA even though the gas or commodity was on board the vessel at the time the fire was discovered".

³⁰⁵ Si la Règle III ne dit rien de la dépense d'extinction, il est suggéré par certains qu'elle l'inclue également dans ses prévisions. DMF 1971 p.452. L'on peut en effet présumer qu'une dépense d'extinction d'un incendie est effectuée pour le salut commun. A défaut, on aura alors recours aux règles lettrées A et E, avec cette différence que la preuve que la dépense a été engagée dans l'intérêt commun devra être rapportée par le propriétaire du navire. Règle E : « La preuve qu'une perte ou dépense doit effectivement être admise en avarie commune incombe à celui qui réclame cette admission ».

³⁰⁶ La participation à l'extinction d'un incendie est un fait d'assistance donnant droit à rémunération. Voir par exemple CA Douai 21 janvier 1982 p.602 reconnaissant le droit à indemnité d'une compagnie de remorquage qui avait contribué à éteindre l'incendie d'un navire en réparation sur dock flottant. On peut également imaginer l'hypothèse d'une requalification d'un contrat de remorquage en contrat d'assistance, la lutte contre l'incendie constituant un service exceptionnel dépassant l'objet d'un simple remorquage. L'assistant peut agir tant à partir d'un navire que d'un hélicoptère (l'affrètement envoie une équipe de chimistes et d'ingénieurs par hélicoptère sur un navire en feu situé auprès des côtes, des bouteilles de CO₂ supplémentaires sont larguées par hélicoptère etc.). L'acte d'assistance peut d'ailleurs être l'œuvre de l'équipage lui-même (ainsi d'une partie de l'équipage qui, après avoir reçu l'ordre d'abandonner le navire, remonte à bord 24h plus tard et maîtrise l'incendie qui était moins grave qu'en apparence).

³⁰⁷ Ainsi l'intervention des pompiers terrestres auprès d'un navire en feu dans un bassin portuaire ne constitue pas une assistance maritime. Vialard, *Droit Maritime*, PUF, p.58. Les marins pompiers accomplissent leur devoir ordinaire lorsqu'ils participent à l'extinction d'un incendie à bord d'un navire dans une enceinte portuaire. Ils ne sauraient donc prétendre à ce titre à une quelconque rémunération d'assistance, mais à un remboursement des frais engagés dans le cadre des opérations de lutte contre l'incendie. La question d'une éventuelle indemnité d'assistance se posera en revanche si l'intervention des marins pompiers a eu lieu en-dehors des limites administratives du port, la prestation de service effectuée allant au-delà du devoir ordinaire prévu par le contrat de travail. Pour une analyse de la question en droit américain : Sweet & Maxwell, *Maritime Law of Salvage*, 1.245&s.

³⁰⁸ Ainsi le contrat dit de « prêt » de matériel et de personnel conclu par le capitaine et les agents de l'armateur avec l'administration maritime s'analyse en un contrat d'entreprise et non en contrat d'assistance. Une telle

La manutention de la marchandise pendant les opérations de lutte contre l'incendie donne également lieu à dépenses extraordinaires. Le coût de déchargement de la cargaison peut en effet être substantiellement augmenté lorsqu'un navire arrive au port de destination avec un feu couvant en cale. Il sera par exemple nécessaire, afin d'atteindre le plus rapidement possible le cœur de l'incendie, de payer des heures supplémentaires et de distribuer des primes de risque aux manutentionnaires. Pour gagner du temps, il faudra décharger au moyen de bennes la farine de poisson en proie à combustion spontanée, ce qui entraînera des frais de manutention supplémentaires. La marchandise endommagée sera souvent déchargée à la hâte à même le quai, ce qui occasionnera des frais supplémentaires de manutention et de transport jusqu'à l'entrepôt. Ces dépenses extraordinaires, dès lors qu'elles ont été engagées afin de circonscrire l'incendie le plus rapidement possible dans l'intérêt commun du navire et de la cargaison, sont admissibles en tant qu'avarie commune. Il en est ainsi lorsqu'il était essentiel que le déchargement se fasse le plus vite possible pour limiter les dommages causés au navire et à la cargaison ou encore parce qu'il y avait un risque réel que le feu reprenne.

d) Les frais supplémentaires de déchargement de la marchandise avariée par l'acte d'avarie commune

Il est extrêmement fréquent que les stevedores réclament un supplément de manutention pour le déchargement d'une marchandise endommagée par le feu et l'eau d'extinction. Une cargaison de grains en vrac endommagée de la sorte doit par exemple être déchargée par benne plutôt que par élévateur automatique, ce qui entraîne un surcoût. Ce surcoût étant considéré comme une conséquence directe de l'avarie subie par la cargaison, il se ventile en avarie particulière ou commune selon qu'il se rapporte à la fraction de marchandise endommagée par le feu et/ou l'eau d'extinction. Le surcoût de déchargement de la fraction de marchandise endommagée par l'eau, ou par le feu et l'eau, c'est-à-dire par l'acte d'avarie commune, donne donc droit à contribution³⁰⁹.

qualification, si elle ne modifie en rien le principe d'admission en avarie commune, joue en revanche sur le montant de la dépense admissible, le contrat échappant par sa nature même à la limitation de responsabilité de l'armateur. CA Aix 21 février 1979, DMF 1980, p.153.

³⁰⁹ Actual cost of discharge : 10,000 less Normal cost of discharge 4,000 = Extra Cost 6,000 whereof attributable to cargo damaged by : Fire 2,500 ; Water 2,000 ; Fire and Water 1,500. The extra cost (3,500) of discharging the cargo damaged by water, or fire and water, would be allowed as GA.

Signalons enfin que les frais de déchargement de la cargaison requis afin d'effectuer les réparations nécessaires pour pouvoir compléter le voyage en toute sécurité constituent des avaries communes³¹⁰.

2) Maintien du sacrifice ou de la dépense en avarie particulière

A l'inverse les dommages et dépenses qui sont la conséquence directe du feu demeurent avaries particulières. Il en est ainsi par exemple des frais supplémentaires réclamés par les manutentionnaires pour le déchargement de la cargaison calcinée, ou encore des dépenses de déchargement et de tri de la cargaison nécessitées par la survenance de l'incendie³¹¹. Mais le problème principal ici soulevé est celui des dommages dus à la fumée et à la chaleur. La Règle III d'York et Anvers ajoute depuis 1994 la précision suivante : « *toutefois, aucune bonification ne sera faite pour dommage causé par la fumée quelle qu'en soit la cause ou par la chaleur de l'incendie* ». Reprenons en détail ces deux exceptions qui ont pour effet de limiter la contribution d'avarie commune.

a) Dommage causé par la fumée quelle qu'en soit la cause

Le dommage causé par la fumée, que celle-ci résulte de l'incendie lui-même ou qu'elle soit amplifiée par le recours aux méthodes dites modernes de lutte contre l'incendie, est expressément exclu de l'avarie commune. Cette exclusion générale, dont la logique repose sur des arguments théorique et pratique, fût adoptée en 1974, mettant ainsi fin à la pratique de certains experts répartiteurs consistant à admettre en avarie commune le dommage supplémentaire causé à la cargaison par la fumée générée par l'injection de dioxyde de carbone en cale.

Le CO₂ est aujourd'hui largement préféré aux pompes à incendie ; le dioxyde de carbone est en effet un gaz inerte insusceptible en soi de causer des dommages à la

³¹⁰ Il en est de même des dépenses de stockage, d'entreposage et de veille engagées pour la marchandise déchargée jusqu'à ce que le navire quitte le port de refuge pour reprendre son voyage. Enfin sont avaries communes les frais liés au séjour du navire dans le port de refuge (detention expenses : wages and maintenance of crew, fuel and stores consumed, port charges, whilst the vessel was detained there for the common safety and to effect repairs necessary for the safe prosecution of the voyage). Lorsque l'incendie éclate dans un port d'escale, le premier acte de lutte contre l'incendie marque le point de départ des detention expenses.

³¹¹ CA Aix 10 décembre 1976, DMF 1978 p.207. De surcroît en l'espèce, ces dépenses n'avaient pas été faites dans l'intérêt commun du navire et de la cargaison puisque l'entreprise commune avait cessé du fait de l'état du navire qui n'était plus apte à transporter les marchandises à destination.

marchandise, tandis que l'eau déversée sans discernement dans une cale pour l'inonder endommage gravement la cargaison. L'inertage des cales permet également de contenir pendant plusieurs jours le feu qui y couve, le temps de rallier le port de destination où les pompiers éteindront l'incendie. Cependant le recours au dioxyde de carbone provoquera quasi-inévitablement plus de dommages par fumée qu'il n'y en aurait eu si la cale avait été immédiatement inondée une fois l'incendie découvert³¹². Certains dispatcheurs considéraient alors que, puisque le dommage causé par l'eau était admissible en avarie commune, le dommage causé par l'excès de fumée résultant de l'utilisation du CO2 devait recevoir le même traitement.

Cette pratique fût rejetée par les juges américains, au motif que la fumée ayant pour cause première un évènement fortuit, tout dommage causé par elle devait être classé en avarie particulière. La fumée trouvant son origine naturelle dans la survenance de l'incendie³¹³, tout dommage causé par elle, peu importe qu'il se soit réalisé avant ou pendant les opérations d'extinction, devait être assimilé à l'action du feu³¹⁴. Les juges d'appel préférèrent avancer un motif d'ordre pratique : l'impossibilité de discerner et de chiffrer le dommage ordinaire causé par la fumée du dommage extraordinaire lié à l'amplification de l'opacité de la fumée provoquée par les mesures d'extinction³¹⁵. Cette difficulté pratique servit de fondement à

³¹² Lowndes & Rudolf, *General Average & York Antwerp Rules*, 12 Ed, Sweet & Maxwell, Rule III, 3.11&s. 'Fighting or controlling fire with carbon dioxide almost certainly results in more smoke damage to cargo than used to be the case when water was applied more promptly. Of itself, the carbon dioxide does not produce smoke, but it can aggravate the formation of smoke, by reducing the degree and intensity of combustion, for example from a fiercely flaming conflagration to a smouldering affair. Further, and assuming an effective sealing of the hold has been made, the air pressure will be greater and smoke may be forced further into the packages than it might otherwise be. A fire started during discharge of the cargo and took such proportions that the master ordered the hatches to be closed and sealed. Carbon dioxide was then injected for several days and the fire was eventually extinguished. However, the whole of the cargo in the hold was seriously damaged by smoke ; if the hold had been flooded (and there was no nautical reason why it should not have been) there would have been considerable damage to cargo by water, but very little smoke.'

³¹³ La fumée est un mélange de gaz, de vapeur d'eau et de particules plus ou moins ténues qui se dégagent pendant la combustion de certains corps. La fumée sera en général d'autant plus opaque que la combustion est incomplète.

³¹⁴ *Marine Ins. Co. v New York & Cuba Mail S.S Co* (1896) Fed.Rep. 262 where it was held that as smoke is a natural product of combustion, damage caused thereby should be treated, *prima facie*, as accidental in origin and not the subject of any allowance in GA. 'Here not only there is very great doubt whether the tobacco was tainted by smoke at all, but if it was, the smoke was an incident of the fire, and caused by the fire, and not by the act of man (..) The fire, as the original cause of the damage must be treated as a whole, and as including whatever damage may arise from the fire or the smoke during all proper efforts made to extinguish them (..) Only when the damage is done by the agency employed to extinguish the fire, as in the case of water damage, can the damage be deemed a voluntary sacrifice''.

³¹⁵ *Marine Ins. Co. v New York & Cuba Mail S.S Co* (1896) 77 Fed.Rep 317. 'We are of the opinion that more damage was caused to the tobacco by the pressure of steam, which carried smoke or its contents, than would have been caused if no steam had been introduced in the lower tween decks. We have, therefore, in this case, an ordinary and extraordinary smoke damage ; and no one can tell how much is ordinary, and how much is extraordinary. Under such circumstances, it is unnecessary to consider what might or might not be a proper rule

l'insertion de l'exclusion lors de la Conférence d'Hambourg sur les Règles d'York et Anvers 1974. Le dommage extraordinaire causé par l'excès de fumée provoqué par l'utilisation du CO₂, au même titre que le dommage ordinaire causé par la fumée provoquée par la combustion des corps, demeure une avarie particulière³¹⁶.

b) Dommmage causé par la chaleur de l'incendie

Dans sa première version en 1974, l'exclusion visait le dommage causé par la chaleur *quelle qu'en soit la cause*. Si la marchandise chargée dans une cale adjacente à celle où le feu couve s'échauffe sensiblement par contact, le dommage qui en résulte est indiscutablement lié à la survenance de l'incendie, cas fortuit. Le dégagement de chaleur est une conséquence directe du feu ; l'avarie est particulière³¹⁷. Cette rédaction conduisait en revanche à un résultat injuste lorsque l'augmentation de la chaleur source du dommage résultait non pas de l'incendie mais des mesures prises pour lutter contre l'incendie. Ainsi par exemple du dommage causé à des marchandises réfrigérées par l'interruption du système de réfrigération provoquée par le déversement d'eau en salle des machines pour éteindre l'incendie³¹⁸. Un tel

of adjustment in a case where such ordinary and extraordinary damages were susceptible of a separation, and, severally, of exact ascertainment.”.

³¹⁶ La solution peut toujours paraître injuste pour certains (les intérêts cargaison principalement) au niveau des principes, le dommage extraordinaire étant imputable à la mesure d'extinction. Certains vont plus loin et affirment qu'il est possible de quantifier la part de dommages extraordinaires causés par l'excès de fumée. Mais comment ? Prenons l'exemple d'une cargaison de café vert qui est contaminée par les odeurs et la fumée se dégageant d'une cargaison de farine de poisson en feu. Certes s'il avait été fait usage d'eau pour éteindre l'incendie, de la fumée et des odeurs passant par les conduits d'aération et de ventilation auraient certainement contaminé le café. Mais dans quelle mesure ? L'emploi du CO₂ a eu pour effet d'accentuer le dégagement d'odeurs et de fumées, avec pour résultat que plus de sacs de café ont été endommagés, et ce dans une plus grande mesure, la valeur du café se dépréciant d'autant. Mais de combien ? On le voit, tout est affaire de quantification des dommages ordinaire et extraordinaire... A tout le moins, le dommage par excès de fumée devrait avoir causé une perte financière aux propriétaires cargaison pour pouvoir être admis en avarie commune. “This latter point is very important because in the case of some commodities the degree of smokiness in taste or odor would have little effect on their damaged values; in other words, once initially tainted by smoke they would be depreciated in value as much as they ever would be, regardless of any further contamination (through excess of smoke due to the use of carbon dioxid)”. Buglass, *Marine insurance and GA in the US*, 1973, Cornel Maritime Press Inc., p.146&s. *Starlight Trading Inc v Mitsui OSK Lines Ltd* (1974) where a US court allowed GA on smoke damage caused by fire fighting with CO₂.

³¹⁷ On perçoit ici l'intérêt financier du bord à contrôler l'évolution de la température de la marchandise en cale. La marchandise peut atteindre un point d'échauffement tel qu'un rien l'enflammerait ; tant que la cargaison n'a pas commencé à brûler l'avarie n'en demeure pas moins particulière. En revanche, dès lors que la marchandise prend feu spontanément, elle est considérée comme 'déjà touchée par le feu' ; or tout dommage causé par les mesures d'extinction sur une cargaison qui était déjà touchée par le feu est avarie commune, et oblige le navire à contribuer.

³¹⁸ This case was presented at Sydney by a member of the US delegation (a shippers' country). Water was applied to extinguish a fire in the engine room of a reefer ship. This water put the refrigerating machinery out of operation and as a result the temperature in the refrigerated spaces rose and a quantity of foodstuffs went bad. An adjustment admitting the value of the foodstuffs as GA was prepared but objected to by certain debtor interests

dommage étant la conséquence directe de l'acte d'avarie commune, il devait être admis en avarie commune. La Conférence de Sydney de 1994 amenda donc la Règle III, l'exclusion ne visant désormais que le dommage causé par *la chaleur de l'incendie*³¹⁹.

Pour être admis en avarie commune, le sacrifice ou la dépense volontaire doit encore avoir été fait ou exposée afin de préserver le navire et la cargaison d'un péril réel, ou tout du moins imminent, la menaçant.

Section 2 : Un danger réel ou imminent menaçant tous les intérêts engagés dans l'expédition maritime

Pour qu'il y ait avarie commune, il faut qu'un danger réel ou imminent (1) menace la communauté d'intérêts présente à bord (2).

1) Existence d'un danger réel ou imminent

La Règle III d'York et Anvers 1994 précise que sera admis en avarie commune le dommage causé au navire et à la cargaison *en vue d'éteindre un incendie à bord*. La contribution d'avarie commune prévue par la Règle III vise donc les dommages causés par l'extinction d'un incendie qui s'est effectivement déclaré à bord, la présence de flammes matérialisant non plus l'imminence mais la réalité du danger.

Mais la communauté d'intérêts est également menacée d'un danger d'incendie lorsque la marchandise a atteint un point d'échauffement tel qu'un rien l'enflammera. Certes la marchandise n'a pas commencé à brûler, aucune flamme n'a encore jailli, mais un incendie par combustion spontanée est inévitable si aucune mesure préventive n'est immédiatement prise. Le risque qu'un incendie éclate est réel : un péril imminent menace la communauté navire-cargaison. La Règle III ne vise cependant pas les dommages causés par les mesures

on the ground that under the 1974 text of Rule III this was "damage by heat however caused". Geoffrey-Hudson, *The York-Antwerp Rules*, 2nd Ed LLP, Rule III p.110.

³¹⁹ 'To the extent that damage caused by heat resulting from the fire can be separated from that resulting directly from the means used to extinguish the fire, the former is excluded from GA and the latter allowed.' Lowndes & Rudolf, *General Average & York Antwerp Rules*, 12 Ed, Sweet & Maxwell, Rule III, 3.27.

raisonnablement prises pour prévenir la survenance d'un incendie³²⁰. Néanmoins les dommages causés par l'eau utilisée pour diminuer la température de la cargaison et éviter son auto combustion donneront également lieu à contribution, mais sur le fondement de la Règle A³²¹. En revanche si le capitaine a mal apprécié la situation à laquelle il était confronté et a inondé la marchandise croyant que le feu couvait en cale, alors qu'en fait il n'y avait ni feu ni même risque de feu, les dommages subis par la marchandise ne donneront pas lieu à contribution, l'élément du péril imminent faisant alors défaut³²².

2) Menace de la communauté par l'incendie

Un incendie qui n'a affecté que 30 cartons dans un conteneur a-t-il menacé l'ensemble des intérêts engagés dans l'aventure maritime, c'est-à-dire le navire et le reste de la cargaison présente à bord ? A partir du moment où l'incendie a pris dans un conteneur rempli de feux d'artifice, le navire et l'ensemble de la cargaison étaient en danger³²³. Même si le danger n'était pas imminent³²⁴, il existait un incontestable risque, si le conteneur n'avait pas été noyé, de voir l'incendie s'étendre et se propager à la totalité du navire. Il est clair que tout feu à bord d'un navire menace à plus ou moins brève échéance le salut commun. Même combattu dès son départ, on n'est jamais sûr de l'arrêter rapidement. Tout début d'incendie à bord d'un navire comprend en lui son extension si des mesures ne sont pas prises pour le combattre³²⁵. Il en résulte que le transporteur, débiteur dans le cadre du contrat de transport d'une obligation complémentaire de coopération envers son co-contractant³²⁶, a l'obligation de déclarer le navire en avaries communes à chaque fois qu'un incendie s'est déclaré à bord et que des

³²⁰ To constitute fire there must be actual ignition, that is visible flames, a ruddy glow, or incandescence. *Tempus Shipping Co. v Louis Dreyfus* [1930] 1 KB 699 at page 708 : "Mere heating which is not arrived at the state of incandescence or ignition is not within the specific word fire". Lowndes & Rudolf, *General Average & York Antwerp Rules*, 12 Ed, Sweet & Maxwell, Rule III, 3.27 : "Contribution under this Rule is confined to damage done in extinguishing an existing fire, as opposed to damage done in preventing a fire, for example by pouring water on a bulk cargo which is heating dangerously and will otherwise ignite."

³²¹ *The Knight of St. Michael* (1898) 3 Com.Cas. 62. In that case Barnes J. Found that there was "an actual existing state of peril" even though at the time the measures were taken to avert that peril there had been no actual outbreak of fire".

³²² *Watson v Fireman's Fund Insurance Co* [1922] 12 LLR 133. Damage done by pouring water in the goods when the captain thinks that there is a fire, when in fact there is none, however reasonable his belief, is not the subject of contribution. Il convient ici de se demander si l'avarie commune serait aujourd'hui admise si le capitaine prouvait qu'il avait des raisons sérieuses de penser que le navire était en danger de sorte que la décision prise apparaîtrait raisonnable.

³²³ Cass.Com. 29 mai 2001, DMF 2001 p.482. C'est donc dans l'intérêt commun du navire et de la cargaison que l'inondation des conteneurs avait été décidée par le capitaine.

³²⁴ L'absence d'imminence du danger tient ici au fait que, même si le feu s'était déjà déclaré, le foyer de l'incendie était parfaitement identifié. Bonassies, HS n°4, DMF 2000 p.55 n°72.

³²⁵ Jantin, note sous CA Rouen 19 novembre 1998, DMF 1999 p.431.

³²⁶ Bonassies, HS n°6, DMF juin 2002, n°49.

mesures d'extinction occasionnant des dommages ont été prises, les conditions constitutives de l'avarie commune étant alors réunies³²⁷.

Une fois la masse active établie, il convient ensuite de déterminer la masse passive appelée à contribuer. Vient alors la question d'un éventuel recours des contributeurs lorsque l'incendie trouve son origine dans une faute de l'une des parties engagées dans l'expédition.

Chapitre II : Règlement des contributions d'avarie commune et droit de recours

Deux points sont ici brièvement exposés. La détermination de la masse contributive peut en effet poser certaines difficultés en cas d'incendie (*Section 1*). De plus les intéressés à l'expédition, s'ils sont en principe tenus à contribution, disposent d'un droit de recours à l'encontre de la partie engagée dans l'expédition dont la faute est à l'origine de l'incendie (*Section 2*).

Section 1 : Détermination de la masse contributive

Lorsqu'il y a ouverture d'une procédure d'avarie commune, les propriétaires du navire et de la cargaison sont amenés à contribuer proportionnellement à la valeur respective de leurs biens aux sacrifices et dépenses exposés pour faire face à l'incendie qui mettait l'expédition en danger et menaçait la sécurité commune. Ainsi le navire contribue puisque le sacrifice de la cargaison lui a profité³²⁸. En sens inverse, l'armateur propriétaire a le droit de demander une contribution à la marchandise en cas de sacrifice imposé au navire, encore qu'il n'y ait

³²⁷ Cass.Com. 29 mai 2001, DMF 2001 p.482. Les mesures d'inondation de la marchandise prises par le capitaine constituaient bien un sacrifice volontaire dès lors que sont devenus hors d'usage les cartons qui n'étaient que superficiellement tachés ou noircis de fumée et qui étaient en plus grand nombre. La situation relevant bien de la notion d'avarie commune, le transporteur maritime, soucieux des intérêts de la cargaison qui lui avait été confiée, aurait donc dû provoquer une procédure d'avarie commune - et ce alors même que sa responsabilité directe ne pouvait être mise en jeu, l'incendie étant un cas excepté et le transporteur n'étant par ailleurs qu'un simple NVOCC affréteur d'espace - , laquelle aurait permis à l'ayant droit de la marchandise sacrifiée par l'eau d'extinction d'obtenir une légitime indemnisation de la part du propriétaire du navire et des autres intéressés à la cargaison.

³²⁸ La valeur contributive du navire correspond à sa valeur au port où s'achève l'expédition, soit à sa valeur marchande à l'état sain moins le coût de réparation des dommages causés par l'incendie, augmentée s'il y a lieu du montant des sacrifices qu'il a subis. Art.30 L7juillet 1967.

aucun lien de droit entre les chargeurs et lui³²⁹. Cependant la détermination des intérêts contributifs peut parfois poser problème.

1) Appartenance à une communauté d'intérêts

Il convient par exemple de savoir, dans l'hypothèse où un incendie se déclare à bord du navire en cours de chargement ou de déchargement, si la marchandise à quai doit ou non contribuer au règlement d'avaries communes. La communauté d'intérêts navire-cargaison-fret, liée à la notion d'avarie commune, commence avec le chargement sur le navire et cesse avec le déchargement au port de destination prévu. Par conséquent, « *rien de ce qui se produit avant ou après ne l'intéresse, mais tout ce qui se produit pendant la concerne* »³³⁰. C'est ainsi que si des marchandises sont déjà chargées alors que d'autres sont encore à terre, en attente de l'être, et qu'un incendie se déclare à bord, entraînant des mesures d'extinction, les premières contribueront à l'avarie commune, alors que les secondes n'y participeront pas. De la même manière, si le sinistre survient au port de déchargement, alors que les manutentions sont encore en cours, et qu'une partie de la cargaison a été débarquée alors que l'autre est encore à bord, celle-ci contribuera, celle-là non³³¹.

2) Opérations complexes de lutte contre l'incendie

Imaginons le scénario suivant³³². Soit un navire vraquier transportant dans ses 5 cales une cargaison de riz et de sucre en sacs depuis l'Indonésie jusqu'à Rotterdam puis Hambourg via Le Cap. La cargaison destinée au port d'Hambourg est chargée en fond de cale tandis que celle destinée à Rotterdam est placée au-dessus. Alors que le navire se trouve dans l'hémisphère Sud, la cargaison chargée en cale 2 prend feu spontanément, ce qui oblige le

³²⁹ La valeur contributive de la cargaison correspond à sa valeur marchande réelle ou supposée au port de déchargement, soit à sa valeur CIF moins le coût des dommages causés par l'incendie (valeur CIF nette). Art.31 L7juillet 1967.

³³⁰ Rodière, *Traité évènements de mer* par P.Lureau, n°355.

³³¹ R. Parenthou, *la procédure d'avarie commune*, Annales de l'IMTM 1984, p.127. CA Aix-en-Provence 17 septembre 1985, DMF 1987 p.92. Il peut y avoir acte d'avarie commune au port ; l'aventure maritime n'était pas terminée dans la mesure où une partie de la cargaison était encore à bord. Le déchargement partiel de la cargaison n'avait pas fait disparaître la communauté d'intérêts. L'avarie commune ne peut intéresser que la cargaison se trouvant encore à bord au moment où le péril d'incendie s'est déclaré, les notions de péril et de salut commun ne s'entendant que pour ce qui se trouve à bord à cet instant. Il serait inéquitable que la marchandise à quai, lorsque le fait générateur s'est produit, soit appelée à contribuer aux dépenses d'avaries communes. La communauté d'intérêts avait cessé pour elle. En conséquence, le règlement d'avaries communes se fera en considération de la seule cargaison à bord au moment du sinistre.

³³² Lowndes & Rudolf, *General Average & York Antwerp Rules*, 12 Ed, Sweet & Maxwell, Rule III, 3.14.

bord à injecter massivement du dioxyde de carbone en cale et à faire une escale forcée de 10 jours au Cap le temps que la température en cale diminue suffisamment pour pouvoir poursuivre le voyage. Mais alors que le navire a repris la mer et s'apprête à entrer en Manche, le feu reprend en cale 2 par auto-combustion de la marchandise, ce qui contraint l'équipage à réinjecter du dioxyde de carbone et à ne décharger à Rotterdam que la cargaison se trouvant dans les 4 autres cales³³³. Le navire se rend alors à Hambourg avec un feu couvant en cale 2 où il procède au déchargement complet des cales 1 et 3³³⁴. La cale 2 jusqu'alors maintenue fermée est alors ouverte, et l'appel d'air qui en résulte attise l'incendie au point que la cale doit être entièrement noyée.

La question est alors de savoir quels intérêts cargaison doivent contribuer à l'avarie commune provoquée par l'utilisation massive d'eau à Hambourg pour noyer l'incendie ravageant la cale 2. On pourrait *a priori* considérer que l'ensemble de la cargaison chargée en Indonésie doive contribuer à cette avarie. En effet l'ensemble de la cargaison se trouvait à bord lorsque le feu a repris en cale avant d'arriver à Rotterdam et lorsqu'il fût décidé de procéder à la réinjection de dioxyde de carbone. De plus le processus de déchargement de la marchandise faisait partie intégrante d'un plan réfléchi orchestré autour de la méthode de lutte contre l'incendie retenue³³⁵.

Une autre approche peut cependant être retenue. Il est en effet permis de considérer que seul le navire et la cargaison se trouvant encore à bord au moment du fait générateur du dommage, c'est-à-dire au moment où la cale fût noyée, doivent contribuer. En effet la méthode de lutte contre l'incendie n'avait rien d'exceptionnel et ne correspondait qu'à l'exécution par le transporteur de son obligation de prendre soin de la cargaison en cours de transport. De plus, peu importe que le déchargement et l'injection de dioxyde de carbone fassent partie d'un même plan, le déchargement des cales 1, 3, 4 et 5 n'avait été nullement entrepris dans le dessein de sauver le navire et la cargaison se trouvant en cale 2. Le déchargement résultait de la stricte exécution du contrat d'affrètement et n'avait été effectué

³³³ Au port de Rotterdam, la cale 2, dans laquelle se trouve pourtant de la marchandise destinée à ce port, est maintenue fermée.

³³⁴ Les cales 4 et 5, quant à elles, ne peuvent être déchargées pour des raisons tenant à la stabilité du navire.

³³⁵ On pourrait encore arguer en faveur de cette approche que : 1. The alternative view would produce a ludicrous result in that the more cargo that is discharged before the final flooding of the hold is undertaken, the greater will be the burden and general average contribution falling on those interests that do contribute ; 2. In *Reliance Marine Ins. Co. v New York & Cuba Mail Steamship Co.*, cargo removed from a ship before it was scuttled to extinguish a fire was nevertheless found liable to contribute towards the general average caused by the scuttling.

que pour le seul bénéfice des intérêts cargaison concernés³³⁶. En revanche les ayants droit de la marchandise placée en cale 2 devant initialement être déchargée à Rotterdam mais transportée jusqu'à Hambourg ne devraient pas payer une contribution d'avarie commune plus importante que celle qu'ils auraient dû acquitter si l'incendie avait été maîtrisé au port contractuel de destination, c'est-à-dire Rotterdam.

Section 2 : Droit de recours contre l'auteur de la faute à l'origine de l'incendie

Aux termes de l'article 27 de la loi du 7 juillet 1967 et de la Règle D d'York et Anvers, lorsque l'évènement ayant donné lieu à l'acte d'avarie commune est la conséquence d'une faute commise par l'une des parties engagées dans l'expédition, il n'y pas moins lieu à règlement d'avaries communes, *mais sans préjudice de recours contre la partie à laquelle cette faute est imputable*. Dès lors, en cas d'incendie d'origine inconnue, le coût financier des opérations de lutte contre l'incendie sera équitablement partagé entre tous les intérêts contributifs proportionnellement à la valeur de leurs biens.

En revanche, le propriétaire du navire obtiendra auprès de la cargaison le remboursement de la contribution versée au titre des dommages causés à la marchandise par les mesures d'extinction, s'il démontre que l'incendie trouve son origine dans la combustion spontanée d'une cargaison présentant un vice propre ou chargée sciemment en violation de la réglementation sur les marchandises dangereuses. A l'inverse, les intérêts cargaisons obtiendront du propriétaire du navire le remboursement de la contribution versée au titre des dommages causés au navire par les mesures d'extinction de l'incendie lorsque celui-ci résulte d'une faute de l'armateur propriétaire ou du capitaine³³⁷. La preuve de la faute ou négligence de l'armateur et de son lien de causalité avec la survenance de l'évènement fortuit pèse sur le demandeur à l'action³³⁸.

³³⁶ Unlike in *Reliance Marine Ins. Co. V New York & Cuba Mail Steamship Co* where the discharge was for the common benefit in the sense that a valuable shipment of tobacco would have been destroyed by the scuttling, thereby increasing the total amount of the general average allowances. Enfin, the alternative view would lead to strange results if consistently applied. For instance, a vessel may be involved in a serious collision just outside her port of discharge, which then becomes a port of refuge for all cargo other than that destined for that port. It would not be suggested that the cargo for that port should contribute to temporary repairs necessary to complete the voyage, or to detention expenses.

³³⁷ CA Paris 13 janvier 1988, DMF 1988, p.395 et DMF 1989 p.174. En tout état de cause le règlement d'avaries communes doit recevoir application. CA Paris 17 avril 1984, DMF 1985 p.285

³³⁸ CA Paris 17 avril 1984, DMF 1985 p.285 où les appelantes, qui soutenaient que l'origine du dommage devait être trouvée dans le mauvais état du navire ou dans la négligence de l'armateur, n'avaient pu établir quelconque

Enfin, quant à la contribution due au transporteur à raison de la perte de fret, les intérêts cargo seront bien avisés de se tourner vers le droit anglais pour lequel le transporteur ne peut faire contribuer la cargaison lorsqu'il est établi que l'incendie résulte d'une innavigabilité du navire traduisant un manque de diligence raisonnable de sa part³³⁹. Ainsi l'exercice d'un tel recours consistera souvent à contester purement et simplement à la partie demanderesse tout droit à contribution. Les intéressés à l'expédition ne peuvent réclamer la mise en œuvre d'une procédure d'avarie commune que lorsque leur intérêt l'exige, c'est-à-dire lorsqu'un sacrifice ou une dépense volontairement consenti pour le bien commun leur a occasionné un préjudice³⁴⁰. Il semble ainsi que la cargaison n'ait aucun droit à contribution lorsque, malgré l'endommagement de sa marchandise par les mesures d'extinction, elle n'a au final souffert aucun préjudice financier³⁴¹.

La survenance d'un incendie à bord d'un navire de commerce provoque des avaries particulières au navire ou à la cargaison ; son extinction crée des avaries communes au navire et à la cargaison. Mais les conséquences dommageables d'un incendie peuvent parfaitement

faute à leur encontre. Sentence arbitrale n°630 du 20 septembre 1986, DMF 1987 p.315 à propos d'une panne totale de la machine principale ayant nécessité une opération d'assistance. L'indemnité de sauvetage, admise en avarie commune, fût répartie entre le navire et la cargaison, cette dernière refusant de régler sa contribution sur le fondement de la Règle D d'York et Anvers. Le navire bénéficiant d'une présomption de navigabilité, et la preuve contraire n'ayant pas été rapportée, il n'était pas établi que la panne de machine était due à l'innavigabilité du navire. Ainsi la cargaison n'était-elle pas fondée à invoquer la Règle D.

³³⁹ Tetley, *General Average now and in the future*, Carrier's actionable fault precludes entitlement. Art.5 of the Hague/Visby Rules provides that 'Aucune disposition dans ces règles ne sera considérée comme empêchant l'insertion dans un connaissement d'une disposition licite quelconque au sujet d'avarie communes'. 'Lawful provision' must necessarily mean any provision which is not prohibited by law and this would certainly include a prohibition of the Hague/Visby Rules. Art. 3(8) of the Rules outlines what is prohibited: 'Toute clause, convention ou accord dans un contrat de transport exonérant le transporteur ou le navire de responsabilité par perte ou dommage concernant des marchandises provenant de négligences, faute ou manquement aux devoirs ou obligations édictées dans cet article ou atténuant cette responsabilité autrement que ne le prescrit la présente convention sera nulle non avenue et sans effet'. This provision invalidates any clause in a bill of lading which gives the carrier the right to contribution in general average from cargo, notwithstanding the carrier's liability under the Rules. This was the general finding in *Louis Dreyfus Corp. v. 27,964 Long Tons of Corn*, 1988 AMC 1053. although that was a pre-Hague Rules, charterparty case. One may therefore conclude, that if the carrier's fault is not actionable under the Hague-Hague/Visby Rules, the carrier will be entitled to obtain contribution in general average from cargo. See *The Admiral Zmajevic* [1983] 2 LLR at p. 90. Conversely, if the carrier's fault is actionable (e.g. if the carrier has failed to exercise due diligence to make the ship seaworthy before and at the beginning of the voyage, where the Hague or Hague/Visby Rules apply, and that actionable fault has caused the loss or damage), no contribution in general average may be collected from cargo. See *The Lendoudis Evangelos* [2001] 2 LLR at p.306. The burden of proof of the exercise of due diligence rests with the shipowner seeking a GA contribution from the cargo interests. See also *The Danica* [1995] 2 LLR 264.

³⁴⁰ Un intérêt cargo peut ainsi, au même titre que l'armateur, demander l'ouverture d'une procédure d'avarie commune. Ainsi par exemple si aucune avarie commune n'a été déclarée par le capitaine. CA Aix, 17 septembre 1985, DMF 1987 p.93.

³⁴¹ Thus for example, in *Iredale v China Traders Ins. Co.* [1899] 2 QB 356, it was suggested that the cargo was not entitled to GA contribution from the ship because there was really no loss, the cargo interests selling for more at the port of refuge than they would have realised after paying freight at the port of destination.

s'étendre au-delà du seul cadre du navire ; l'incendie est alors source de dommages pour les tiers. Un navire en feu constitue un risque potentiel majeur pour son environnement direct, risque d'autant plus important s'il se trouve dans une zone portuaire ou à proximité de zones d'habitation. Hormis le risque de pollution lié à la présence de fioul lourd en soutes, le navire en feu représente une réelle menace pour la sécurité des biens et des personnes. L'incendie peut en effet se communiquer à d'autres navires présents à quai ou aux infrastructures portuaires terrestres. Il peut également dégénérer en explosion, si par exemple des marchandises explosives étaient placées à bord ; un tel sinistre occasionnera souvent de lourds dégâts matériels ainsi que des pertes humaines. Enfin, dans une perspective certes moins catastrophique mais tout aussi préoccupante, certains marins-pompiers pourront être blessés au cours des opérations de lutte contre le feu à bord du navire. Se pose alors la question de la réparation des dommages matériels et corporels subis par les tiers. C'est à cette question que nous tenterons, en guise de conclusion, d'apporter des éléments de réponse.

Conclusion

Alors que la victime d'un dommage causé par une chose dispose habituellement d'une présomption de responsabilité du fait des choses contre son gardien³⁴², cette responsabilité de plein droit n'opère pas en matière d'incendie. La loi du 7 novembre 1922³⁴³ insérée à l'article 1384 alinéa 2 du Code Civil précise en substance que, lorsque le dommage est dû à la propagation d'un incendie qui a pris naissance dans le navire dont le défendeur à l'action avait la garde, la faute du gardien ou celle de ses préposés ainsi que sa relation directe de causalité avec la survenance de l'incendie ou sa propagation doit être prouvée par le demandeur pour que sa responsabilité soit engagée³⁴⁴. Privé de la présomption de responsabilité de l'article 1384 alinéa 1^{er}, le demandeur doit retourner au droit commun de l'article 1382 : il doit prouver soit une faute du propriétaire des biens où l'incendie a pris naissance, soit une faute d'une des personnes dont il est responsable. Si donc la cause de l'incendie propagé reste inconnue, la victime ne pourra démontrer la faute causale du gardien et supportera sans recours possible le préjudice dont elle aura souffert : le doute profite au défendeur³⁴⁵. La mise en œuvre de cette responsabilité pour faute prouvée du gardien ou du détenteur de la chose incendiée ayant causé un dommage à autrui appelle plusieurs précisions.

Tout d'abord, si l'on se tourne vers la nature des dommages dont la réparation exige la preuve d'une faute, il convient de noter que, puisque le texte exige seulement que l'incendie né dans les biens du défendeur ait causé des dommages à des tiers, l'article 1384 alinéa 2 s'applique également dans les hypothèses où il n'y a pas à proprement parler « communication » de l'incendie. Ainsi par exemple lorsque la chaleur ou les fumées dégagées par un incendie à bord du navire du défendeur causeront à un navire voisin des

³⁴² Art.1384 alinéa 1^{er} du Code Civil. Principe de responsabilité de plein droit du fait du navire.

³⁴³ Le texte fut voté sous pression des compagnies d'assurances qui s'étaient émues de l'application du principe de responsabilité de plein droit du gardien de la chose inanimée dans l'affaire de l'incendie des fûts de résine de la gare de Bordeaux. La cour de cassation, considérant que la présomption de l'art.1384 alinéa 1^{er} ne peut être détruite que par la preuve d'un cas de force majeure ou d'une cause étrangère qui ne soit pas imputable au gardien (fait de la victime ou d'un tiers), avait en effet tenu une compagnie de chemin de fer responsable du dommage occasionné à la propriété d'un tiers par un incendie d'origine inconnue qui s'était déclaré dans des fûts de résine entreposés dans la gare de Bordeaux et dont la compagnie avait la garde en qualité de transporteur. Civ 15 mars 1921 S.1922.I.25.

³⁴⁴ « Toutefois, celui qui détient à un titre quelconque tout ou partie de l'immeuble ou des biens mobiliers dans lesquels un incendie a pris naissance ne sera responsable vis-à-vis des tiers des dommages causés par cet incendie que s'il est prouvé qu'il doit être attribué à sa faute ou à la faute des personnes dont il est responsable ». La règle doit être appliquée aux dommages causés par la propagation d'un incendie pris dans un navire. Cass 23 janvier 1952, DMF 1953 p.242.

³⁴⁵ Cass civ 16 avril 1935, GP 1935.884.

dommages, et ce sans que le feu lui-même ne se propage en-dehors du navire incendié³⁴⁶, ou encore lorsque l'incendie provoque des dommages corporels³⁴⁷.

Il a été vu précédemment qu'un incendie qui se déclare à bord d'un navire peut dégénérer en explosion, tout comme un incendie peut résulter d'une explosion. La question est alors de savoir si le fait qu'il y ait eu explosion entraîne ou non retour à une responsabilité de plein droit du gardien de la chose. La jurisprudence a toujours admis l'application de l'article 1384 alinéa 2 lorsque l'incendie a précédé et provoqué l'explosion³⁴⁸. Et le fait que le dommage dont il est demandé réparation résulte plus de l'explosion provoquée par l'incendie que de l'incendie lui-même ne fait pas obstacle à l'application de la responsabilité pour faute prouvée³⁴⁹. La conception selon laquelle l'explosion fait ici partie intégrante de l'incendie dont elle n'est qu'un mode de propagation fait ici échec à la théorie de la cause matérielle et immédiate³⁵⁰. A l'inverse la jurisprudence la plus récente retient la cause matérielle du dommage et admet ainsi l'application de l'article 1384 alinéa 2 lorsque l'incendie résulte d'une explosion, et ce semble-t-il alors même que les effets de l'incendie sont indissociables

³⁴⁶ Cass civ 2è, 16 avril 1996, Bull.Civ II n°93.

³⁴⁷ Cass civ 2è, 19 mars 1997, Bull.Civ n°84. Ainsi par exemple en cas de brûlures des marins-pompiers ou encore d'intoxication par inhalation des fumées. Rappelons ici l'exigence d'un lien de causalité entre l'incendie et le dommage.

³⁴⁸ Cass civ 23 mars 1926 DP 1926.I.129. Cass Civ 5 mai 1926, RD 1926.315. Cass civ 18 mai 1926 RD 1926.329. « L'exploitant d'une fabrique de mélinite dans laquelle s'est produite une explosion n'est pas responsable des dommages causés aux immeubles voisins, alors que cette explosion a été déterminée par un incendie né dans l'usine et dont la cause, demeurée inconnue, n'a pu être rattachée par les tiers lésés à aucune faute de l'exploitant ou de ses préposés ». Cass civ 22 janvier 1976, Bull.civ. II n°21, cassant un arrêt ayant déclaré inapplicable l'art.1384 alinéa 2 au motif que le dommage n'avait pas été causé par l'incendie mais par l'explosion antérieure d'un élément de la voiture, et ce sans rechercher si cette explosion n'avait pas été la conséquence de l'incendie.

³⁴⁹ Ainsi par exemple de l'explosion du navire *Ocean Liberty* en rade de Brest, explosion qui avait été la conséquence de l'incendie ayant pris naissance dans une cale chargée de nitrate d'ammonium. Trib.Civ Brest 15 décembre 1954, DMF 1955, 352. CA Rennes 27 juin 1957, DMF 1957, 684. En explosant, le navire avait causé d'importants dégâts à la ville de Brest et la mort de plusieurs personnes. Alors qu'en l'espèce les dégâts avaient été principalement causés par les morceaux du navire qui s'étaient envolés sous l'effet du souffle de l'explosion, les juges écartèrent pourtant toute présomption de responsabilité et firent application de l'art.1384 alinéa 2 pour écarter l'action en responsabilité délictuelle intentée par les Caisses de Sécurité Sociale de Bretagne contre l'armateur affrèteur du navire, aucune faute n'ayant été retenue à son encontre. « Considérant que l'explosion, cause des dommages dont est demandée la réparation, ayant été provoquée par l'incendie du navire, il appartient aux demandeurs, dès lors que l'art.1384 al 1^{er} n'est pas applicable, de rapporter à l'encontre de la compagnie la preuve d'une faute au sens de l'art.1382 et de la loi de 1922 ». L'argument selon lequel la condition que le dommage doit être causé par le feu lui-même exclut tous les dommages ayant une autre origine, par exemple, les dégâts qui résulteraient d'une explosion dans la chose du défendeur, même si cette explosion avait été provoquée par l'incendie, n'est pas retenue par les juges.

³⁵⁰ Sur cette conception de l'explosion faisant partie intégrante de l'incendie dont elle ne constitue que l'un des épisodes de sa propagation, voir 1^{er}CP, chap I, s1, §2, 2) ; voir également Josserand, note critique sous Cass civ 23 mars 1926 DP 1926.I.p.129. Admettant cette conception, Josserand avait alors préféré fonder sa critique sur le caractère dangereux de la marchandise litigieuse dont la seule présence était constitutive de risques exceptionnels pour les tiers, et donc en-dehors des prévisions du législateur de 1922 qui ne cherchait à protéger que les détenteurs de choses non dangereuses.

de ceux de l'explosion l'ayant provoqué³⁵¹. Il semble donc qu'il suffit qu'un incendie ait pris naissance à bord du navire pour que, peu importe que cet incendie ait été causé par une explosion, la présomption de responsabilité du gardien de la chose incendiée soit écartée³⁵². En revanche il est certain que si le navire a été le siège d'une explosion qui n'a pas provoqué d'incendie à bord, mais qui par exemple a causé directement l'incendie d'un navire voisin situé à quai, la loi de 1922 n'est pas applicable puisqu'il n'y a pas eu communication d'incendie. On en revient alors à la responsabilité de plein droit de l'article 1384 alinéa 1^{er}³⁵³.

Si l'incendie trouve son origine dans un vice propre de la marchandise, tant les tiers propriétaires de marchandises chargées sur le même navire et détruites par le sinistre³⁵⁴ que les ayants cause des victimes de l'explosion qui a pu résulter de l'incendie peuvent obtenir réparation de leur préjudice auprès des fournisseurs de la dite marchandise viciée sur le fondement de l'article 1382 et de la loi de 1922. Ainsi, dans l'affaire de l'*Ocean Liberty* la faute du fournisseur du nitrate d'ammonium chargé à bord consistait à avoir livré non du nitrate pur mais du nitrate auquel était incorporée une matière comburante, la paraffine³⁵⁵, permettant une oxydation exothermique capable de provoquer l'inflammation spontanée des sacs d'emballage en papier goudronné, matière combustible. La preuve était rapportée que, sans le conditionnement et l'emballage de la cargaison du nitrate, constitutifs de son vice propre, le dommage finalement produit par l'incendie né dans ladite cargaison, ainsi que par l'explosion du navire, ne se serait pas produit ; la relation de cause à effet entre la faute,

³⁵¹ La jurisprudence avait tout d'abord exclu du domaine d'application de l'art.1384 al 2 les dommages causés par l'incendie lorsque celui-ci trouvait son origine dans une explosion. Cass civ 2è 4 mars 1982, Bull.Civ II n°35. Cass civ 2è 5 décembre 1984, Bull.Civ II n°187. Mais Cass civ 13 mars 1991, Bull.Civ n°85. Cass civ 13 février 1991, Bull.Civ.II n°53 et 54. « L'explosion d'un produit chimique lors de la pose d'une moquette dans un appartement ayant provoqué un incendie qui se propagea dans d'autres appartements, est légalement justifié l'arrêt qui, pour exonérer de toute responsabilité l'occupant de l'appartement, retient que l'explosion provoquée par le produit a entraîné l'incendie qui est la cause des dommages, et qu'aucune faute ne peut être reprochée à l'occupant, et énonce que l'art.1384 al 2 ne distingue pas suivant que la cause première de l'incendie a été ou non déterminée (..) et qu'il suffit que l'incendie soit né dans l'immeuble ou dans les biens mobiliers de celui-ci ». Voir également 1^{ère}P, chap I, s1, §2. 3).

³⁵² L'incendie doit en revanche avoir pris naissance dans la chose du défendeur. Un navire chargeait en baie d'Alger lorsque, pour une raison inconnue, une partie de l'essence se trouvant dans le pétrolier se répandit sur l'eau et vint entourer une petite barque de pêche. Au contact de la lanterne de cette barque, les vapeurs s'enflammèrent et le pêcheur mourut carbonisé. La responsabilité de plein droit du navire fut retenue car, contrairement à ce que qu'exige la loi de 1922, l'incendie n'était pas né dans la chose. Trib.Com. d'Alger 15 février 1928 Dor Sup 6, 179.

³⁵³ Viney & Jourdain, *Traité de droit civil, les conditions de la responsabilité*, n°648.

³⁵⁴ La mise en œuvre de la responsabilité quasi-délictuelle des fournisseurs de la cargaison atteinte d'un vice propre permet ainsi aux tiers propriétaires de marchandises chargées sur le même navire et détruites par le sinistre de contourner le cas excepté d'incendie du transporteur. Voir 1^{ère}P, chap I, S4, §1.

³⁵⁵ Ceci afin d'assurer une granulation rendant plus aisée la manutention et pour préserver le nitrate de l'humidité.

consistant à avoir livré une marchandise affectée d'un vice propre, et le dommage subi à la fois par l'Etat français et par les ayants cause des victimes, était dès lors établie³⁵⁶.

Seule la preuve d'une faute du gardien de la chose incendiée mettra donc en jeu sa responsabilité. L'armateur transportant du nitrate d'ammonium ne peut ainsi être tenu pour responsable de l'explosion du navire lorsque d'une part, conscient des risques encourus étant donné les accidents survenus peu auparavant au cours de transport de semblable produit³⁵⁷, il avait pris toutes les précautions de manipulation et d'arrimage répondant aux exigences de l'époque en accord avec les différents organismes compétents qui n'avaient soulevé à cet égard aucune objection et que, d'autre part, le risque d'échauffement et d'inflammation spontanée du nitrate d'ammonium n'était pas encore connu en raison de l'état des acquisitions scientifiques³⁵⁸. L'on ne saurait en effet, dans ces conditions, faire grief au transporteur, soit de l'ignorance de connaissances que les experts eux-mêmes ne possédaient pas à l'époque du sinistre, soit de négligence pour n'avoir pas pris les mesures de sécurité non prescrites par les personnes qualifiées³⁵⁹. L'explosion du nitrate d'ammonium, cause matérielle des dommages, ne pouvait être raisonnablement prévue par le transporteur³⁶⁰. Notons qu'en droit anglais, le

³⁵⁶ Trib.Civ Brest 15 décembre 1954, DMF 1955, 352.

³⁵⁷ Il est ici fait référence à l'affaire de *Texas-City*. *Republic of France and Compagnie Générale Transatlantique v United States of America* 1961 AMC 1082 . De Juglart, DMF 1959 p.643 ; Bonassies, DMF 1961 p.621. Une effroyable explosion provoquée par l'incendie d'un navire chargeant une cargaison d'engrais composée à 95 % de nitrate d'ammonium (FGAN) avait dévasté la ville de *Texas-City*, allumé de multiples incendies dans la zone portuaire et entraîné la mort de plus de 500 personnes. Le gouvernement américain, subrogé dans les droits des victimes après promulgation d'une loi mettant les dommages causés par l'explosion du *Grandcamp* à la charge de la nation, avait intenté une action en responsabilité à l'encontre du gouvernement français et de la CGT. Ces actions furent rejetées au motif qu'en l'état des connaissances scientifiques de l'époque, l'explosion du FGAN, qui était la cause première du dommage, ne pouvait pas contrairement à l'incendie être raisonnablement prévue par l'armateur gérant et le chargeur. Or en droit américain, s'il n'est pas nécessaire pour qu'une personne soit déclarée responsable d'un dommage qu'elle ait pu prévoir les conséquences précises de son acte ou de son omission, étant suffisant qu'elle ait aperçu le danger qu'elle faisait courir aux autres par son attitude, encore faut-il que ce danger eût été normalement prévisible. Restatement of Torts : « Nul n'est tenu de prévoir et de prévenir les manifestations des forces naturelles qui présentent un caractère si exceptionnel que le fardeau de se protéger d'elles serait complètement hors de proportion avec les chances de les voir se réaliser ». Les défendeurs à l'action n'avaient donc commis aucune faute en ne prévoyant pas de mesures particulières pour le chargement du FGAN. En fait, l'explosion apparaissait comme un de ces risques qui s'attachent à l'activité de l'homme et constituent le prix du progrès.

³⁵⁸ *Ocean Liberty*, CA Rennes 27 juin 1957, DMF 1957. Cass civ 2è 4 juin 1959, DMF 1959, 684.

³⁵⁹ Le transporteur serait en revanche responsable des dommages causés aux tiers en cas d'imprudence nettement établie ayant aggravé l'incendie initial ou encore s'il avait refusé de prendre des précautions qui lui auraient été signalées en raison du caractère dangereux de la chose transportée. Cass civ 11 décembre 1935 S 1936.I.88. 17 décembre 1940, GP 140.II.56.

³⁶⁰ Le droit anglais de la causalité délictuelle retient le même principe de prévisibilité. Voir *Wagon Mound n°1*, où l'affrètement fut exonéré de toute responsabilité parce que l'incendie, cause matérielle du dommage, était exclu des prévisions d'un homme raisonnable. 'Applying the test of foreseeability, the defendants, who could not reasonably be expected to have known that the oil would catch fire, were not liable for the damage'. A contrario, si l'incendie était entré dans les prévisions de l'affrètement, la faute de ce dernier aurait été considérée comme la cause adéquate du dommage. Voir *Wagon Mound n°2* [1967] 1 AC 617, où le risque d'incendie entrainait ici dans

test de prévisibilité ne porte ni sur la manière dont s'est produit le dommage³⁶¹ ni sur l'étendue du dommage invoqué³⁶² ; il suffit que la nature des dommages invoqués par les victimes soit, elle, raisonnablement prévisible pour que le défendeur soit responsable³⁶³.

La faute dont le demandeur doit rapporter la preuve peut d'ailleurs être soit à l'origine de l'incendie, soit à l'origine de son extension. La faute ne consiste pas seulement dans celle qui a donné naissance au sinistre ; elle s'étend à toute négligence ou imprudence ayant concouru à son extension ou à son aggravation³⁶⁴. Ainsi l'armateur propriétaire est responsable envers les marins ou leurs ayants cause victimes de l'explosion du navire à la suite d'un incendie, non seulement de ses fautes personnelles ayant favorisé l'aggravation du sinistre³⁶⁵, mais également des fautes commises par le capitaine, son préposé, à l'occasion des opérations de lutte contre l'incendie et qui ont concouru à l'extension de l'incendie et à l'ultime explosion³⁶⁶. A l'inverse, il est impossible de reprocher au transporteur maritime une quelconque insuffisance des moyens de sécurité ayant favorisé l'aggravation du sinistre lorsqu'il ne peut être affirmé que d'autres moyens eussent permis d'éviter qu'un incendie ne dégénère en explosion et que, dès le début de l'incendie, les autorités portuaires avaient apporté leur concours au navire en feu et pris la direction des opérations de sauvetage³⁶⁷.

les prévisions d'un chef des machines raisonnable. It was held 'that creating a danger to persons or property in navigable waters fell in the class of nuisance in which foreseeability was an essential element in determining liability and that it was not sufficient that the injury suffered by the respondents' vessels was the direct result of the nuisance if that injury was in the relevant sense unforeseeable. That, on the facts, a reasonable man having the knowledge and experience to be expected of the appellants' chief engineer would have known that there was a real risk of the oil on the water catching fire and the fact that the risk was small did not, in the circumstances, justify no steps being taken to eliminate it'. Mandaraka-Sheppard, *Modern Admiralty Law*, chapter 12, 3.12.1.

³⁶¹ *The Treccarrell* [1973] 1 LLR 402 showing that the exact way in which the damage could occur is irrelevant to the test of foreseeability. The defendant was liable since, although the particular source of ignition was not reasonably foreseeable, it was reasonably foreseeable that dropping the drum would create a fire hazard. Mandaraka-Sheppard, *Modern Admiralty Law*, chapter 12, 3.12.2.

³⁶² 'It does not matter if the extent of the damage resulting from the negligent act is greater than expected provided the consequences were foreseeable'. Mandaraka-Sheppard, *Modern Admiralty Law*, chapter 12, 3.12.3.

³⁶³ 'The defendants are liable for all the foreseeable consequences of their neglect. When the result is of a different type or kind from anything that the defendant could have foreseen, he is not liable for it'. Mandaraka-Sheppard, *Modern Admiralty Law*, chapter 12, 3.12.2.

³⁶⁴ Cass civ 19 mars 1952 D1952 p.399. Cass civ 3è 31 mai 1976, Bull.Civ III n°236.

³⁶⁵ Cass Com 3 avril 1968, Bull.Civ IV n°129. Le matériel d'incendie du *Starcarrier* était en très mauvais état, les tuyaux fuyaient, la pression du collecteur était nulle et il n'y avait pas d'eau. Cette négligence était une des causes de la catastrophe car celle-ci n'aurait pas eu lieu si, dès l'instant où le feu s'était déclaré, le capitaine avait disposé de moyens normaux efficaces.

³⁶⁶ Cass Com 3 avril 1968, Bull.Civ IV n°129. Le capitaine, dans le souci d'éviter des dégâts au navire et à la cargaison, avait voulu limiter la lutte contre le feu à l'emploi du matériel d'incendie du bord, nettement déficient, avait appelé tardivement les pompiers, avait tenté de s'opposer à l'utilisation de l'eau, avait fait des difficultés pour leur montrer l'accès des cales et avait renoncé à une mesure tendant à noyer la cale incendiée, manœuvre qui s'imposait devant la gravité de la situation.

³⁶⁷ *Ocean Liberty*, CA Rennes 27 juin 1957, DMF 1957. Cass civ 2è 4 juin 1959, DMF 1959, 684.

La responsabilité de l'armateur propriétaire du navire pour les dommages causés aux tiers par l'incendie ne saurait donc être recherchée si le navire était en parfait état de navigabilité³⁶⁸ et si aucune faute en relation directe avec la survenance ou l'extension de l'incendie n'a été commise par le capitaine agissant en qualité de préposé du propriétaire. Cette responsabilité du commettant pour les fautes commises par son préposé soulève un problème particulier lorsque le navire a fait l'objet d'un contrat d'affrètement à temps. La question est de savoir si la responsabilité de l'armateur fréteur peut être recherchée par les tiers pour les fautes commises par le capitaine dans les opérations de chargement et d'arrimage mettant en jeu la sécurité du navire. Ainsi par exemple lorsque l'incendie, cause du dommage invoqué par les tiers, trouve son origine dans une faute de chargement et d'arrimage de marchandises dangereuses³⁶⁹. N'existerait-il pas une règle générale en vertu de laquelle l'armateur propriétaire, bien qu'il ait frété son navire, resterait responsable des conséquences de l'exploitation du navire à l'égard des tiers ? L'armateur originaire ne doit-il pas demeurer responsable envers les tiers de la sécurité de l'expédition maritime quand bien même il aurait transféré à l'affréteur des pouvoirs partiels de gestion du navire ?

La Cour d'appel d'Aix-en-Provence, dans l'affaire de l'incendie de l'*Anne-Bewa*, avait conclu à la non responsabilité de l'armateur fréteur pour les dommages corporels causés aux marins-pompier par les fautes commises par le capitaine dans le chargement et l'arrimage de marchandises dangereuses³⁷⁰. Selon les juges provençaux, « *l'armateur fréteur à temps n'était*

³⁶⁸ Trib.Civ Brest 15 décembre 1954, DMF 1955, 352 : Aucune faute personnelle en relation directe avec l'incendie ne pouvait être reprochée à l'armateur propriétaire du navire. Le navire était en parfait état de navigabilité et il ne pouvait être reproché à l'armateur de ne pas avoir muni le navire d'un dispositif spécial dès lors qu'il ignorait, au moment de la location du bâtiment, le genre de marchandises qui pourraient être chargées à son bord. Affaire de *Texas-City* : Le navire avait obtenu le plus haut degré de classification de la part de l'ABS et du BV, la cale avait été préparée pour recevoir l'engrais en plaçant un fardage au fond et sur les côtés et les dispositions relatives à l'arrimage de la marchandise, qui ne figurait pas dans la catégorie des produits dangereux, avaient été prises. CA Aix 21 février 1979 *Anne-Bewa*, DMF 1979 p.151 : L'armateur propriétaire n'avait commis aucune faute personnelle. Le navire était en parfait état de navigabilité et l'armateur, parce qu'il avait frété à temps le navire, ne pouvait connaître les conditions dans lesquelles le chargement avait été réalisé.

³⁶⁹ Pour une application des principes généraux en matière de chargement et d'arrimage de marchandises dangereuses, et en particulier sur l'exigence de séparation des marchandises inassociables (incompatible goods), voir DMF 1984 p.107.

³⁷⁰ CA Aix 21 février 1979, DMF 1979 p.151. Le capitaine, en acceptant un chargement et un arrimage irréguliers des marchandises dangereuses (chargement irrégulier d'une marchandise dangereuse en cale, chargement dans les accès) et en étant incapable de présenter immédiatement aux autorités maritimes la liste des marchandises dangereuses à bord et leur emplacement exact (absence d'un plan de chargement), avait commis des fautes étant à l'origine des blessures subies par les marins-pompier puisque la connaissance exacte des risques d'explosion aurait permis, comme ce fut le cas par la suite, d'assurer la sécurité des membres des équipes d'intervention en ne les exposant pas à ces dangers.

pas le commettant du capitaine pour les opérations de chargement ou d'arrimage »³⁷¹. Pour arriver à une telle conclusion, la cour s'était semble-t-il fondée sur la distinction faite, en matière d'affrètement à temps, entre la gestion nautique et la gestion commerciale du navire³⁷². L'arrimage des marchandises ressortissant à la gestion commerciale, l'armateur fréteur ne pouvait en aucun cas être responsable à l'égard des tiers des fautes commises par le capitaine en matière d'arrimage. Cette analyse fût toutefois contestée par la doctrine dominante, et ce à un double niveau³⁷³. D'une part la faute d'arrimage, lorsqu'elle met en jeu la sécurité du navire, ressort plus à la gestion nautique qu'à la gestion commerciale du navire³⁷⁴. D'autre part le principe même de l'application, quant à la responsabilité du fréteur à temps à l'égard des tiers, de la distinction entre gestion nautique et gestion commerciale, est contestable. Il ressort en effet du principe de la relativité des contrats que la distinction réalisée par le contrat d'affrètement à temps entre la gestion nautique de la gestion commerciale du navire ne peut, en tant que telle, s'imposer aux tiers et commander une quelconque répartition des responsabilités à leur égard³⁷⁵. Dénuée d'effet juridique à l'égard des tiers, cette règle contractuelle ne peut de plus s'imposer comme un fait que si ce fait n'est pas contraire au droit.

La répartition des responsabilités nées de la gestion d'un navire est soumise à un régime de droit précis, le régime de l'armement, tel qu'édicte par la loi du 3 janvier 1969³⁷⁶. Et ce régime de l'armement ne permet pas à l'armateur propriétaire de transférer partiellement

³⁷¹ Le capitaine avait ainsi été déclaré responsable des dommages causés aux tiers par ses fautes. L'affréteur à temps, quant à lui, n'avait pas été appelé au litige.

³⁷² Art.21 et 22 du Décret du 31 décembre 1966 : « Le fréteur conserve la gestion nautique du navire. La gestion commerciale du navire appartient à l'affréteur ».

³⁷³ Bonassies, note sous CA Aix 21 février 1979, DMF 1979 p.151 & *La responsabilité du fréteur à temps à l'égard des tiers*, DMF 1959 p.131&s.

³⁷⁴ De surcroît, « l'incapacité du capitaine de présenter aux autorités maritimes le plan de chargement constituait également une faute dans la gestion nautique puisqu'elle mettait en jeu la sécurité du navire. Il s'agissait d'une faute contre l'obligation fondamentale imposée à tout capitaine de s'abstenir de toute négligence susceptible de mettre en jeu la sécurité du navire ou de sa cargaison (art.81 loi 17 décembre 1926 portant Code disciplinaire et pénal de la Marine marchande) ». Bonassies, note sous CA Aix 21 février 1979, DMF 1979 p.151.

³⁷⁵ « Les art.21 et 22 du Décret du 31 décembre 1966 n'ont pas, en effet, pour objet de définir une sorte de statut légal du fréteur à temps et de l'affréteur, statut qui serait valable à l'égard de tous, mais seulement de définir le cadre des relations contractuelles créées entre lesdits fréteur et affréteur ». Bonassies, *La responsabilité du fréteur à temps à l'égard des tiers*, DMF 1959 p.131&s.

³⁷⁶ « Le fréteur à temps n'est jamais qu'un armateur qui a frété son navire ; le régime de sa responsabilité doit donc être défini à partir d'une réflexion sur la notion d'armateur et, plus précisément, sur la possibilité pour l'armateur propriétaire (la propriété du navire est en effet le premier élément qui apparaisse au regard des tiers) de transférer partiellement à l'affréteur à temps les responsabilités de l'exploitation du navire ». Bonassies, *La responsabilité du fréteur à temps à l'égard des tiers*, DMF 1959 p.131&s.

à l'affréteur à temps la responsabilité de l'exploitation du navire à l'égard des tiers³⁷⁷. La responsabilité à l'égard des tiers de la sécurité du navire et de l'expédition maritime doit en effet être concentrée sur la tête d'une seule personne car la sécurité forme un tout et l'on ne peut en dissocier les éléments³⁷⁸. Cette concentration des responsabilités ne peut dès lors se faire que sur celui qui détient le contrôle de l'expédition maritime. Or le fréteur à temps a, pour l'essentiel, conservé ses prérogatives d'armateur. Même s'il n'a pas le droit de s'immiscer personnellement dans la gestion du navire, lui seul peut, en tant qu'armateur, avoir une action directe en matière de sécurité à travers les contrôles qu'il peut et doit exercer sur le navire et la cargaison, et les instructions qu'il peut et doit donner au capitaine³⁷⁹. C'est donc sur la tête du fréteur que la concentration des responsabilités doit se faire³⁸⁰. Les risques particuliers présentés par l'expédition maritime interdisent de décharger l'armateur fréteur d'aucune partie, quelle qu'elle soit, de ses responsabilités à l'égard des tiers³⁸¹.

Ainsi, contrairement aux conclusions de la Cour d'appel d'Aix-en-Provence, les tiers victimes de dommages matériels et corporels causés par les fautes commises par le capitaine dans le chargement et l'arrimage de marchandises dangereuses peuvent agir à la fois contre le dit capitaine et contre l'armateur fréteur à temps pris en sa qualité de commettant du

³⁷⁷ Un transfert général des responsabilités naissant de la gestion du navire à l'égard des tiers est quant à lui possible. Ainsi en matière d'affrètement coque nue où l'ensemble des pouvoirs d'exploitation du navire, et donc des responsabilités à l'égard des tiers, est transféré à l'affréteur. Bonassies, *La responsabilité du fréteur à temps à l'égard des tiers*, DMF 1959 p.131&s.

³⁷⁸ « La nécessité d'un responsable unique de la sécurité du navire s'impose encore plus aujourd'hui, où les dangers pouvant naître de l'exploitation d'un navire pour les tiers se sont considérablement accrus. Le législateur classique, qui avait pris conscience de cette nécessité, avait ainsi confié au capitaine la responsabilité de la sécurité du navire. Des pouvoirs exorbitants et exclusifs pour assurer la sécurité du navire et la bonne exécution de l'expédition maritime lui avaient été octroyés, et toute négligence du capitaine susceptible de mettre en cause la sécurité du navire ou de sa cargaison était pénalement sanctionnée. Mais ainsi établie quant au capitaine, la concentration des responsabilités doit pareillement exister quant à l'entreprise commettant du capitaine, « promoteur » de l'activité de celui-ci ». Bonassies, *La responsabilité du fréteur à temps à l'égard des tiers*, DMF 1959 p.131&s.

³⁷⁹ « En revanche, on voit mal comment l'affréteur à temps pourrait exercer quelque action que ce soit en la matière. Car l'affréteur ne bénéficie d'aucun pouvoir hiérarchique à l'égard du capitaine, les chartes-parties prévoyant seulement que si l'affréteur a des raisons d'être mécontent de la conduite du capitaine, il pourra s'en plaindre auprès du fréteur, lequel devra alors procéder à une prompte enquête. Certes l'affréteur conserve la possibilité de donner telles instructions précises au capitaine, par exemple quant au moyen de parer un danger présenté par une marchandise donnée ; il reste que de telles instructions, toujours souhaitables dans le principe, risquent de ne rencontrer qu'indifférence auprès d'un capitaine insouciant, si même elles ne se heurtent pas à des instructions contraires données par le fréteur. Elles ne sauraient remplacer l'action permanente de formation et de contrôle qui incombe à l'armateur, c'est-à-dire au fréteur ». Bonassies, *La responsabilité du fréteur à temps à l'égard des tiers*, DMF 1959 p.131&s.

³⁸⁰ « La responsabilité de l'affréteur pourra certainement être recherchée par un tiers s'il démontre une faute personnelle de l'affréteur, faute consistant par exemple à avoir donné au capitaine des instructions insuffisantes sur les dangers présentés par la marchandise. Simplement, cette responsabilité viendra se superposer à la responsabilité, fondamentale, du fréteur ». Bonassies, *La responsabilité du fréteur à temps à l'égard des tiers*, DMF 1959 p.131&s.

capitaine³⁸². C'est d'ailleurs la solution retenue par la Cour de cassation qui, dans l'affaire de l'incendie du navire *Starcarrier*, avait considéré que « *le capitaine du navire, préposé de l'armateur, est seul et pleinement responsable de la sécurité à bord et a un pouvoir de décision sans partage en ce qui concerne toutes les précautions à prendre pour le transport des matières explosives* »³⁸³.

³⁸² « Rien n'interdira ensuite au fréteur d'exercer un recours contre l'affréteur, soit en cas de faute de celui-ci, soit sur le fondement des stipulations de la charte-partie prévoyant l'obligation pour l'affréteur d'indemniser le fréteur des condamnations encourues par celui-ci sur l'action des tiers ». Bonassies, *La responsabilité du fréteur à temps à l'égard des tiers*, DMF 1959 p.131&s.

³⁸³ Cass Com 3 avril 1968, Bull.1968 p.111. Un incendie s'était déclaré à bord du navire *Starcarrier* qui transportait des marchandises dangereuses et notamment cinq tonnes de dynamite. Le navire avait finalement explosé, tuant ou blessant plusieurs marins de la Marine Nationale. Le navire était certes affrété au voyage, mais il résultait de la présence à bord d'un subrécargue représentant l'affréteur que celui-ci s'était attribué la gestion commerciale du navire tandis que l'armateur fréteur gardait la responsabilité exclusive de la gestion nautique d navire. Le fréteur condamné en appel à indemniser les marins ou leurs ayants cause avait formé un recours en cassation au motif que la présence du subrécargue signifiait que ce dernier était responsable de l'arrimage des explosifs. La Cour de cassation, après la Cour de Paris, avait considéré que la responsabilité de l'affréteur n'était pas engagée. L'armateur fréteur était seul responsable envers les tiers des fautes commises par le capitaine dans l'arrimage des marchandises dangereuses.

Table des annexes

1. **Annexe I**: ‘The fire defence under the Hague-Rules – Does it work?’, Gard news publication 160106
2. **Annexe II**: TGI Lorient, 24 novembre 1998, navire *Karaganda*, RG 1944/1994108
3. **Annexe III**: ‘Cargoes subject to heating’, Carefully to carry, UK P&I document113
4. **Annexe IV**: ‘Recent fires in cargoes of nigerseed expellers in bags’, Carefully to carry, UK P&I document116
5. **Annexe V**: Control Chemicals vs Safbank Line Ltd, South African CA, 28/03/2000 ...119
6. **Annexe VI**: ‘English law : ATL or CTL ? *The Kastor too*’, Gard news 175120

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages et documents étrangers :

Bennett, *The law of marine insurance*, Oxford University Press, 1996
 Cooke, Young, Taylor, *Voyage Charterparties*, LLP 1993
 Geoffrey-Hudson, *The York-Antwerp Rules*, LLP 2nd Ed
 Goode, *Commercial Law*, Penguin Books, 2nd Ed
 Lowndes & Rudolf, *General Average & York Antwerp Rules*, Sweet & Maxwell, 12 Ed
 Mandaraka-Sheppard, *Modern Admiralty Law*, Cavendish Publishing Ltd, 1st Ed 2001
 Schoenbaum, *Admiralty & Maritime Law*, 3d Ed West Group
 Scrutton, *Charterparties and bills of lading*, 19th Ed
 Tetley, *Responsibility for fire in the carriage of goods by sea*, www.tetley.law.mcgill.ca
 Tetley, *General average now and in the future*, www.tetley.law.mcgill.ca
 Tetley, *The cause of the loss or damage*, Etudes de Droit Maritime à l'aube du XXI^e siècle, Mélanges offerts à Pierre Bonassies, Ed Moreux, Paris, 2001
 Wilford Coghlin Kimbald, *Time Charters*, LLP, 3d Edition
 Wilson, *Carriage of goods by sea*, Longman, 4th Ed

Ouvrages et documents français :

Chaiban, *Causes légales d'exonération du transporteur maritime dans le transport de marchandises*, LGDJ 1965
 Du Pontavice et Cordier, *Transport et affrètement maritimes*, Ed Delmas
 Pineau, *Le contrat de transport*, Ed Thémis 1986
 Fossereau, *La notion d'incendie*, thèse LGDJ, 1962
 Le Clère, *Avaries communes, avaries particulières et manquants*, LGDJ 1957
 Parenthou, *Une modeste contribution à l'étude du droit maritime*, www.cdmt.org
 Rémond-Gouilloud, *Droit Maritime*, 2^eme Ed
 Ripert, Tome II *Droit maritime*, 4^{ème} Ed, 1952
 Rodière & du Pontavice, *Droit Maritime*, Précis Dalloz, 12^eme Ed, 1997
 Rodière, *Traité Général de droit maritime*, Tome I *Evènements de mer*, 1972
 Rodière, *Traité Général de droit maritime*, Tome II *Affrètement et Transports*, 1968
 Cdt.Seray, *La sécurité des navires à la mer et dans les ports*, Impr. Leconte Marseille, 1965
 Sériaux, *La faute du transporteur*, Economica, 2^eme Ed
 Vialard, *Droit maritime*, coll. PUF

Articles de doctrine et jurisprudence :

American Maritime Cases (AMC)
 Droit Maritime Français (DMF)
 Jurisclasseur Transport, Ed août 2003 (Jcl)
 Lloyd's Law Reports (LLR)
 Lloyd's List
 Lloyd's Maritime Law Newsletter (LMLN)
 Revue Scapel

Table des matières

Remerciements	2
Sommaire	3

Introduction	6
1ère Partie : L'incendie, source d'avaries particulières au navire et à la cargaison	12
Chapitre I : Règlement des avaries particulières dans le cadre du contrat de transport	13
Section 1 : Définition du cas excepté d'incendie	13
§1 : Incendie et cause du dommage	14
1) Existence d'une combustion vive	14
a) Combustion lente ou oxydation	15
b) Combustion vive	17
c) Combustion spontanée	18
2) L'incendie cause du dommage	19
§2 : Incendie et explosion	21
1) Explosion sans incendie	22
2) Incendie puis explosion	24
3) Explosion puis incendie	25
Section 2 : La cause de l'incendie	27
§1 : Preuve de la faute du transporteur à charge de la marchandise	27
1) « D'un incendie, à moins que »	27
2) Charge de la preuve de la faute du transporteur	29
§2 : Absence de faute du transporteur	33
1) Incendie d'origine inconnue	33
2) Cause de l'incendie autre qu'une faute du transporteur	34
Section 3 : L'incendie imputable au navire	36
§1 : Faute personnelle du transporteur	36
1) Faute du préposé du transporteur en cours de voyage	36
2) Faute de la société de transport	40
§2 : Faute causale du transporteur	42
1) Faute du transporteur et survenance de l'incendie	42
2) Faute du transporteur et extension de l'incendie	47
Section 4 : L'incendie imputable à la cargaison	50
§1 : Le vice propre de la marchandise à l'origine de l'incendie	51
1) Prédisposition de la marchandise à la combustion spontanée	52
2) Combustion spontanée de la marchandise attribuée à une cause extérieure	55
§2 : La fausse déclaration du chargeur de marchandises dangereuses à l'origine de l'incendie	57
1) La faute lucrative du chargeur de marchandises dangereuses	57
a) Exonération du transporteur pour la perte de la marchandise dangereuse faussement déclarée	58
b) Responsabilité contractuelle du chargeur envers le transporteur pour fausse déclaration	60
2) L'inexécution de l'obligation de diligence raisonnable du transporteur comme cause du dommage	63
Chapitre II : Règlement des avaries particulières dans le cadre du contrat d'affrètement	66
Section 1 : Règlement des avaries causées à la cargaison dans le cadre du contrat d'affrètement	69
Section 2 : Règlement des avaries causées au navire dans le cadre du contrat d'affrètement	70
1) Responsabilité de l'armateur fréteur	71
2) Responsabilité de l'affréteur	71

2ème Partie : La lutte contre l'incendie, source d'avaries communes au navire et à la cargaison	76
Chapitre I : Caractéristiques de l'acte générateur de l'avarie commune	77
Section 1 : Un sacrifice ou une dépense volontaire et raisonnable dans l'intérêt de tous	77
1) Classement du sacrifice ou de la dépense en avarie commune	77
a) Le dommage causé au navire et à la cargaison, ou à l'un d'eux, par l'eau ou autrement, y compris le dommage causé en submergeant ou en sabordant un navire en feu, en vue d'éteindre un incendie à bord	80
b) L'avarie perte de fret	82
c) La dépense d'extinction encourue pour le salut commun	82
d) Les frais supplémentaires de déchargement de la marchandise avariée par l'acte d'avarie commune	84
2) Maintien du sacrifice ou de la dépense en avarie particulière	85
a) Dommage causé par la fumée quelle qu'en soit la cause	85
b) Dommage causé par la chaleur de l'incendie	87
Section 2 : Un danger réel ou imminent menaçant tous les intérêts engagés dans l'expédition maritime	88
1) Existence d'un danger réel ou imminent	88
2) Menace de la communauté par l'incendie	89
Chapitre II : Règlement des contributions d'avarie commune et droit de recours	90
Section 1 : Détermination de la masse contributive	90
1) Appartenance à une communauté d'intérêts	91
2) Opérations complexes de lutte contre l'incendie	91
Section 2 : Droit de recours contre l'auteur de la faute à l'origine de l'incendie	93
Conclusion	96
Table des annexes	105
Annexe n°I	106
Annexe n°II	108
Annexe n°III	113
Annexe n°IV	116
Annexe n°V	119
Annexe n°VI	120
Bibliographie	124
Table des matières	125