

UNIVERSITE PAUL CEZANNE AIX-MARSEILLE III

ANNEE UNIVERSITAIRE 2012-2013

CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES

TRANSPORTS

---



---

LE RETARD A LA LIVRAISON DANS  
LE CONTRAT DE TRANSPORT DE  
MARCHANDISES PAR MER

---

MEMOIRE POUR L'OBTENTION DU MASTER 2 DROIT DES  
TRANSPORTS TERRESTRES

---

PAR

ALEXANDRA GWIZDOWSKI

SOUS LA DIRECTION DE M. LE PROFESSEUR CYRIL BLOCH



---

## REMERCIEMENTS

---

Je tiens à remercier M. Bloch pour m'avoir admise dans son Master et pour ses conseils durant la rédaction de ce mémoire, ainsi que Marjorie Vial pour sa patience, sa bonne humeur et sa disponibilité tout au long de l'année. Je souhaite également remercier Jean-Laurent Garnier mon tuteur qui pendant mon alternance au sein de Transit Fruits a été d'un grand soutien, ainsi que tout le service logistique grâce à qui mon année s'est aussi bien déroulée. Ensuite, je remercie l'équipe pédagogique, plus particulièrement Mme Salle et M. Hoenig pour leur investissement, ainsi que M. Thelcide grâce à qui, venir le samedi matin, était un vrai plaisir. Et enfin, je tiens à grandement remercier ma mère, pour sa patience et ses remarques avisées.

*A Clarisse*

## TABLE DES ABREVIATIONS

---

- Aff. : Affaire
- Al. : Alinéa
- Arr. : Arrêté
- Art. : Article
- Ass. plén. : Assemblée Plénière de la Cour de Cassation
- BT : Bulletin des Transports
- BTL : Bulletin des Transports et de la Logistique
- Bull. civ. : Bulletin des arrêts des chambres civiles de la Cour de Cassation
- c/ : Contre
- CA : Cour d'Appel
- Cass. com. : Cour de Cassation Chambre Commerciale
- Ch. : Chambre
- C. civ. : Code Civil
- C. com. : Code de commerce
- CMR : Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route.
- Conv. : convention
- COTIF : Convention internationale relative aux transports ferroviaires
- D. : Recueil Dalloz
- D. ou Decr. : Décret
- DMF : Droit Maritime Français
- éd. : Edition
- Fasc. : Fascicule
- Gaz. Pal. : Gazette du Palais
- JCP : Semaine juridique
- JO : Journal Officiel
- l. : Loi
- LGDJ : Librairie générale de droit et de jurisprudence

- Obs. : observation
- Ouvr. : Ouvrage
- *Petites affiches* : Revue les Petites affiches
- Rev. Scapel : Revue Scapel
- RU-CIM : Convention internationale relatives aux transports ferroviaires de marchandises
- s. : Suivant
- TC : Tribunal de Commerce
- T. com. : Tribunal de Commerce

## SOMMAIRE

---

---

<b>Introduction.....</b>	<b>8</b>
<b>Partie 1. Le contexte juridique du retard: un régime hétérogéné compliqué .....</b>	<b>15</b>
Titre 1. Une complexité résultant du silence des textes.....	15
Chapitre 1. Le silence volontaire des Règles de La Haye - Visby.....	15
Chapitre 2. Une dualité de régime pour les transports internes due à la rédaction restrictive des textes .....	22
Titre 2. Une originalité importante: la détermination du régime de responsabilité par le fait générateur.....	27
Chapitre 1. Les conséquences de la fixation d'un délai : un durcissement de la responsabilité du transporteur .....	27
Chapitre 2. Les conséquences de l'absence de délai: la souplesse du régime de responsabilité du transporteur .....	34
<b>Partie II. Les difficultés subsequentes concernant la réparation des préjudices résultant du retard.....</b>	<b>43</b>
Titre 1. La nécessaire reconnaissance d'un préjudice subi par l'ayant droit marchandise ...	43
Chapitre 1. Les exclusions préliminaires .....	43
Chapitre 2. La difficile détermination des dommages couverts par le régime du retard.	49
Titre 2. Les outils de protection mis à la disposition du transporteur .....	53
Chapitre 1. L'utilisation conditionnelle des clauses limitatives ou exonératoires de responsabilité .....	53
Chapitre 2. Des outils législatifs manquant d'unicité .....	63
<b>Conclusion.....</b>	<b>70</b>

## INTRODUCTION

---

« Souviens-toi que le Temps est un joueur avide, qui gagne sans tricher, à tout coup ! c'est la loi »<sup>1</sup>.

A l'origine, le temps n'existait pas. Le concept a été inventé par l'homme afin de pouvoir mesurer et appréhender les changements s'opérant dans le monde. En créant la notion de temps, l'être humain s'octroie la capacité de pouvoir se repérer dans les événements, lui permettant de mieux maîtriser son environnement. Le temps suppose le mouvement, car si aucun mouvement n'existe cela signifie que le temps s'est arrêté. Aller plus vite signifie donc accélérer le temps qui passe.

Le temps s'écoule sans pouvoir y remédier. Il peut être long ou éphémère, finit toujours par nous échapper, et vient toujours à nous manquer. Quand on en voudrait plus il en manque inexorablement, et quand on souhaite qu'il défile, il ralentit son cours. Le temps est passé, présent et futur. Il est en quelque sorte omniprésent.

Le temps a toujours été une obsession chez l'homme. Il est donc logique qu'aujourd'hui il constitue un facteur important de la nouvelle priorité de ce dernier : l'économie. Les acteurs cherchent à en gagner en permanence car désormais le célèbre adage « le temps c'est de l'argent » est devenu une philosophie contemporaine. Chaque minute compte et chaque minute coûte. Il constitue la richesse de la société moderne et cette accélération des choses pousse toujours plus vers l'ubiquité. Le sentiment qui se développe est de courir de plus en plus vite sans aller nulle part, voire en faisant du « sur place ». Les gens de nos jours veulent gagner toujours plus de temps et la société toute entière est tournée vers cet objectif.

L'évolution technologique va dans ce sens et le premier univers à y être directement confronté est celui des transports. De nombreuses études ont démontré que la Terre nous semble 60 fois plus petite depuis la révolution des transports. « Le monde est petit », tout est désormais à portée de main. Le monde est accessible en un clic, quelques heures d'avion, sans effort et pour un moindre coût. Le rêve de la téléportation n'est finalement plus si loin.

---

1 Baudelaire, Les Fleurs du Mal, L'Horloge, Poche, 1972.

Ainsi, le critère déterminant des modes de transport est la rapidité. Les trains à vapeur d'autrefois sont devenus des Trains à Grande Vitesse dont les records sont battus tous les ans. Le même pari est tenu pour la voie des airs avec des avions de plus en plus gros et de plus en plus rapides, le dernier exemple en date étant l'A380 d'Airbus. De la même manière les autoroutes nous font gagner un temps précieux, au détriment du plaisir de la découverte du pays. Car si tout va plus vite, cela ne signifie pas que nous puissions profiter plus, bien au contraire. Ce rapprochement des distances nous semble extraordinaire, mais il contribue dans le même temps à un « désenchantement du monde »<sup>2</sup>. Cette accélération technique s'accompagne d'une destruction de l'espace ainsi que d'une accélération du rythme de vie.

Dans le monde des transports, le gain de temps est devenu un véritable produit vendable avec le développement des transporteurs expressistes. Désormais, il est possible de vendre de la « célérité » pure en promettant d'acheminer des marchandises dans des temps et dans des délais parfois difficiles à respecter, devenant une question de survie économique.

Ainsi, dans un monde où chaque minute compte, le moindre retard n'est pas toléré et la personne qui en est la cause doit en payer le prix. Chaque minute de retard doit être justifiée, réparée et indemnisée. Le monde du transport, plus que tout autre univers économique, est soumis à cette contrainte du temps qui passe et à ces impératifs de délai qu'il faut respecter. La ponctualité est devenue une image de marque, la garantie d'un produit sûr et fiable.

Le monde des transports routiers connaît déjà à cet égard une très grande sévérité et dispose de peu de marge de manœuvre vis-à-vis du retard et des contraintes de temps en général. En revanche, il est vrai que le transport maritime dispose aujourd'hui d'une plus grande laxité même si finalement celle-ci tend à se réduire au fil des ans. Cette marge est due historiquement au fait que la mer reste le plus difficile des éléments à maîtriser. Si voler est un exploit technologique certain, naviguer reste un combat de tous les instants face à un environnement imprévisible.

Cette étude porte sur le retard à la livraison dans le contrat de transport de marchandises par mer. La difficulté de ce sujet est qu'il mêle notions de droit et notions pratiques. De toute

---

<sup>2</sup> Expression attribuée à Max Weber dans son explication sociale du recul de la religion comme explication des phénomènes de la société. Cette expression est utilisée ici dans un autre sens.

évidence, les notions de temps et de retard constituent un sujet qui se prêterait beaucoup plus facilement aux matières philosophiques. Ce sont des matières qui laissent place à la divagation des idées et des réflexions en méditant sur des concepts abstraits quand le droit est lui concret, objectif et intangible, sauf à faire de la philosophie du droit. C'est là toute l'ambigüité du concept car il faudrait appliquer des préceptes juridiques certains à une situation de fait laissant toute la place au subjectivisme. Cette difficulté se retrouve dans beaucoup de matières du droit, et cela s'accroît d'autant plus que le milieu maritime est un milieu éminemment pratique laissant sur le terrain peu de place au théorique. D'ailleurs les praticiens ont souvent bien du mal à se comprendre avec les juristes tant les points de vue sont opposés.

**Détermination du sujet.** – Cette étude a pour cadre de fond le transport maritime et un comparatif avec les autres modes de transport sera fait. En revanche, il était compliqué de faire une étude comparative avec tous les modes de transport étant donné l'envergure du sujet.

*Le transport de marchandises.* - Nous n'avons pas souhaité traiter le transport de passagers dans la mesure où il obéit à d'autres conventions<sup>3</sup> et principes juridiques. Une différence significative existe entre ces deux catégories du transport maritime au regard de « l'objet » transporté. Cependant, nous pouvons noter que le silence des textes reste le même concernant le retard, sauf concernant la loi de 1966 qui prévoit une responsabilité de plein droit pour le transporteur. Pour le transport de marchandises, le système de réparation ne peut pas être le même. Il se fera en fonction du poids de celles-ci et le préjudice peut être aussi bien matériel qu'économique. Pour les passagers, seules les considérations immatérielles seront prises en compte pour indemniser les passagers du retard. A cet égard, une comparaison jurisprudentielle entre les différents modes de transports serait tout à fait intéressante, surtout au regard de la position prétorienne en matière ferroviaire.

*Le contrat de transport.* - Le sujet porte sur le contrat de transport, le contrat d'affrètement ayant volontairement été écarté du fait que les incidences du retard ne sont pas les mêmes. Le retard dans le cadre du contrat de transport concerne la marchandise et les conséquences

---

<sup>3</sup> Convention de Bruxelles 29 avril 1961 ; Convention d'Athènes du 13 décembre 1974.

sont multiples et plus subtiles. Dans le cadre du contrat d'affrètement le retard donne lieu au paiement de pénalités appelées *sure-staries*. Ce sujet est mieux encadré par le droit que pour le contrat de transport et par conséquent nous avons jugé qu'il était plus intéressant de recentrer le sujet uniquement sur le contrat de transport dans la mesure où le retard en la matière laisse beaucoup plus de place à la prospective et l'interprétation.

*Le retard à la livraison.* - Le retard à la livraison doit être différencié du retard au chargement. Ce dernier n'a pas les mêmes conséquences juridiques car, lorsqu'un retard est constaté au chargement, le contrat peut être révoqué ce qui signifie que le chargeur aura la possibilité de l'annuler au motif d'une inexécution contractuelle. Cette situation est prévue par le décret du 31 décembre 1966 en ses articles 31 et 32 al 1<sup>er</sup>, à l'inverse du retard à la livraison. De même, les articles 39 et 43 du décret du 31 décembre 1966 prévoit le cas où le navire est retardé au départ du fait du chargeur. En conséquence, le régime juridique est mieux encadré et plus simple d'application.

**Définition du retard.** – La notion de retard est assez difficile à définir. Le Petit Robert le considère comme le « *fait d'arriver trop tard, de se manifester, de se produire après le moment fixé, attendu* ». Le retard correspond à un dépassement de temps alloué ou au fait de ne pas respecter un délai convenu. Cela signifie donc que pour qu'il y ait retard il faut qu'un délai ait été prévu. Peut-il alors y avoir retard lorsqu'aucun délai n'a été convenu. La définition donnée par le Lamy Transport est finalement assez proche, bien qu'adaptée au milieu du transport : "*Il y a retard lorsque les délais mentionnés dans le document de transport ou découlant des fourchettes fixées par les contrats types ont été dépassés*". La référence à un délai est également faite. Le retard serait donc le dépassement d'un « instant T » convenu par les parties contractantes.

*Notion de date et de durée.* - Le retard est une notion qui est relative et abstraite. Par conséquent, ramené au droit, on peut se demander s'il doit être apprécié par rapport à une date ou bien par rapport à une durée. La question est donc de savoir si le retard est une notion de longueur dans le temps ou bien une notion de date arrêtée. Par exemple, si un navire doit faire un voyage en neuf jours et qu'il respecte cette durée, y a-t-il retard bien qu'il soit parti trois jours après la date prévue et soit arrivé trois jours plus tard ?

C'est une question importante qui se pose très souvent dans le cadre du transport de denrées périssables avec les campagnes de fruits et les cueillettes. C'est une procédure qui demande un « *timing* » parfait et donc il n'est pas possible qu'un navire soit mis à disposition cinq jours après la date prévue. Donc, certes le navire ne mettra pas plus de temps pour faire le voyage, mais il y aura tout de même retard.

*Les causes du retard.* - Cependant, le retard à l'arrivée peut avoir de nombreuses causes apparaissant en cours d'acheminement. Par exemple, il peut s'agir d'un retard pendant le voyage, c'est à dire que le navire ou tout autre moyen de transport va devoir aller plus lentement que prévu pour des raisons techniques, météorologiques, de sécurité ou autres. En revanche, le retard peut également survenir suite à un positionnement ou un départ tardif.

*Retard et perte totale.* - Cela amène à réfléchir sur d'autres notions relatives au transport, notamment sur celle de perte des marchandises et à se poser la question suivante : quelle est la différence entre une marchandise retardée et une marchandise perdue ? La réponse est simple : la loi. Car finalement, rapportée au droit, cette notion ne devient rien d'autre qu'un concept juridique encadré par des principes juridiques. *Dura lex, sed lex*<sup>4</sup>.

Ainsi selon la Convention de Genève du 19 mai 1956, relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR), la marchandise sera considérée comme perdue soit après 30 jours suivant l'expiration du délai convenu soit, si aucun délai n'a été prévu, après 60 jours suivant la prise en charge par le transporteur de la marchandise. La même chose est prévue en transport routier interne avec les contrats types. Ainsi, selon l'article 20 du décret 99-269 du 6 avril 1999, la marchandise sera présumée perdue après 30 jours suivants les délais convenus entre les parties ou suivant les délais supplétifs prévus par l'article 17. En revanche, en droit maritime, aucune disposition ne prévoit de délai et le moment où la marchandise sera considérée comme perdue. On peut seulement dire qu'il y a perte totale lorsque « *à destination, le transporteur n'est pas à même de délivrer à l'ayant droit aucun élément de la marchandise qu'il a pris en charge* »<sup>5</sup>.

---

4 La loi est dure, mais c'est la loi.

5 R. Rodière, *Traité général de droit maritime*, Tome II, n°598, Dalloz, 1968.

*Les délais impossibles.* - Ensuite, comme développé plus haut, pour qu'il y ait retard, encore faut-il qu'un délai ait été convenu, mais qu'en est-il d'un délai impossible à réaliser ? Cette notion de délai impossible n'existe pas vraiment en transport maritime car les transporteurs s'engagent rarement dans ce mode de transport à des délais précis. En revanche, la notion a fait l'objet de plus amples développements en matière routière, et ceux-ci sont rarement acceptés comme moyen de défense par le transporteur dans la mesure où il est un professionnel et que la jurisprudence a tendance à être plus sévère à son égard.

Si aujourd'hui le contentieux du retard concerne de plus en plus d'arrêts et sollicite de plus en plus souvent les tribunaux, il faut remarquer qu'il a dans un premier temps été considéré comme un contentieux secondaire en matière maritime. Cela tient probablement au fait que les pertes et avaries constituent la majorité des incidents liés à la navigation maritime. On peut considérer que le retard constitue une spécialisation ou un prolongement du contentieux des pertes et avaries. C'est la raison pour laquelle il ne bénéficie actuellement pas d'un régime autonome avec ses propres règles de gestion, et qu'aucun texte ne le régit explicitement.

**Cadre juridique.** - La Convention de Bruxelles de 1924, appelée également Règles de La Haye - Visby, ne couvre pas le cas du retard, bien que les auteurs se soient posés la question durant les discussions ayant précédées son adoption. C'est la raison pour laquelle ce régime est difficile à appréhender, d'autant plus que la même carence est constatée en droit interne avec la loi du 18 juin 1966 et son décret d'application du 31 décembre 1966, qui régissent le droit maritime en France. Ainsi, il existe des situations où le droit commun français va avoir vocation à s'appliquer. Cette carence avait été comblée par les Règles de Hambourg du 31 mars 1978, mais ce texte n'a pas été ratifié par la France. Puis, les Règles de Rotterdam du 23 septembre 2009 ont également repris cette notion et prévoient un régime autonome pour le retard, mais celles-ci ne sont toujours pas entrées en vigueur. Cependant, bien que ces deux dernières conventions ne s'appliquent pas aujourd'hui, elles ont largement inspiré les réflexions et les perspectives de ce sujet, et seront analysées tout au long de cette étude.

De fait, ce sujet est complexe car le cadre juridique dans lequel il évolue n'est pas stable et uniforme. Par conséquent, de nombreuses questions l'entourent et une problématique unique est difficile à déterminer dans la mesure où le problème du régime du retard est

global. Néanmoins, il est possible de dégager la question suivante : quels sont les tenants et aboutissants du régime du retard dans le contrat de transport de marchandises par mer ? A partir de cette problématique il sera possible de répondre à toutes celles qui en découlent comme : quelle est la responsabilité du transporteur maritime ? Quels sont les dommages réparables ? Comment le transporteur peut-il s'exonérer ?...

Afin de répondre à cette question, il est nécessaire de comprendre que l'absence d'encadrement juridique de ce régime a entraîné son éclatement, le rendant dès lors hétérogène sur plusieurs niveaux ce qui est un facteur de complexité important (I). De fait, ce manque d'unité du régime conduit à des difficultés dans la réparation des préjudices résultant du retard (II).

## PARTIE 1. LE CONTEXTE JURIDIQUE DU RETARD: UN REGIME HETEROGENE COMPLIQUE

---

Dans la mesure où le texte international de référence en matière de droit maritime passe sous silence le régime du retard, son appréhension devient compliquée (Titre 1). De fait, ce régime est assez disparate, le phénomène étant renforcé par le fait que la détermination du régime de responsabilité se base en grande partie sur le fait générateur, ce qui est assez original (Titre 2).

### TITRE 1. UNE COMPLEXITE RESULTANT DU SILENCE DES TEXTES

---

Afin de comprendre la complexité du régime du retard, il faut commencer par analyser la carence, considérée comme volontaire, des Règles de La Haye-Visby en la matière (Chapitre 1). Celle-ci a eu pour conséquence de rendre la législation française infertile, favorisant l'apparition d'un régime dual en droit interne (Chapitre 2).

### CHAPITRE 1. LE SILENCE VOLONTAIRE DES REGLES DE LA HAYE - VISBY

---

Le sujet du retard a été abordé durant les travaux préparatoires de la Convention de 1924. A la lumière de ces discussions préliminaires, on se rend compte que les rédacteurs ont fait le choix volontaire et réfléchi d'écarter le retard dans la rédaction finale du texte (Section 1) afin de laisser une plus grande marge de manœuvre et d'appréciation aux tribunaux nationaux (Section 2).

### SECTION 1. LES MOTIVATIONS DES REDACTEURS

---

De nombreux débats ont eu lieu lorsqu'il a été question de savoir s'il fallait intégrer le retard dans la convention, car les participants n'étaient pas tous unanimes sur ce point (I). Par conséquent, la solution adoptée s'est voulue être une solution de compromis (II).

## I. DES POSITIONS DIVERGENTES

**Contexte général.** Au moment des travaux préparatoires<sup>6</sup>, les rédacteurs se sont posés la question de savoir s'il fallait que les Règles de La Haye traitent le sujet du retard, qui à l'époque ne revêtait pas la même importance. Certes, au début du siècle les progrès industriels étaient considérables et les bateaux étaient de plus en plus surs et précis, mais la navigation maritime restait largement soumise aux aléas de cet environnement hostile qu'est la mer. La navigation étant à l'époque beaucoup plus aléatoire, la précision quant aux délais et aux dates d'arrivée n'était pas la même. Dans ce même sens, la responsabilité qui incombait au transporteur était beaucoup moins rigide. C'est tout du moins le raisonnement qu'ont eu les rédacteurs au moment des débats et de la rédaction du texte.

**Le point de vue du Professeur Georges Ripert.** - Ce sont tous ces éléments de faits qui sont entrés en compte au moment des discussions pour savoir si les Règles de La Haye devaient ou non traiter du retard. Certains participants étaient pour que la convention inclut la question du retard, à l'instar du professeur Georges Ripert qui a participé à ces débats en tant que représentant de la France et qui souhaitait l'adoption de la formule « l'application des règles n'est pas limitée au dommage matériel »<sup>7</sup>. Cette formule renvoie directement aux dommages non physiques, économiques causés à l'ayant droit de la marchandise et pouvant résulter du retard. L'adoption de cette rédaction aurait eu l'avantage de résoudre clairement la question du retard, mais les rédacteurs ont fait un autre choix se voulant plus consensuel.

## II. UN SILENCE « ENTENDU » COMME UNE SOLUTION DE COMPROMIS

**Une solution de compromis.** - Mais la solution qui a finalement été retenue au moment des travaux préparatoires est celle de l'adoption d'une formule générale, se voulant plus ambiguë. Ainsi, le président de séance a fait la déclaration suivante : « *il est dangereux de formuler des règles absolues et de dire dans une convention qui n'est pas un droit complet, qu'on exclut le retard dans tous les cas. Mais la formule « dommage aux marchandises ou les concernant » est dans la convention et les tribunaux appliqueront cette formule* »<sup>8</sup>. La solution

---

6 The travaux préparatoires of The Hague rules and of the Hagues-Visby rules, CMI 1997.360 et s.

7 The travaux préparatoires of The Hague rules and of the Hagues-Visby rules, CMI 1997.360 et s. , p.362.

8 The travaux préparatoires of The Hague rules and of the Hagues-Visby rules, CMI 1997.360 et s. , p.362.

voulue était donc évidente, il fallait laisser une marge d'appréciation à chaque Etat par l'intermédiaire des tribunaux et choisir l'application qu'il voulait en faire.

Ainsi, on retrouve deux expressions dans la convention, celle de « pertes et dommages » aux articles 3§6, 3§8, 4§1 et 2 et 4bis §1 et celle de « pertes et dommages causés aux marchandises ou les concernant » aux articles 4§5a, et 4§5h. Cette ambiguïté va donc permettre aux tribunaux de s'octroyer une marge d'interprétation.

**Explication de cette omission.** – Pour Raymond Achard, cette omission peut s'expliquer par le fait qu'à l'origine la Convention de Bruxelles n'avait pas une vocation de convention internationale comme on l'entend aujourd'hui et avait pour objectif l'élaboration d'un projet de connaissance type. L'esprit de la lettre était inspiré par le « Harter Act » américain du 19 février 1893<sup>9</sup>. Il semble que le texte était vu à l'époque comme un traité de paix entre les chargeurs, les transporteurs, les assureurs et les banquiers. Ainsi, il avait été décidé de ne pas ranimer les querelles et de garder la vision pragmatique anglo-saxonne en écartant donc le retard du régime de responsabilité du transporteur (de manière directe tout du moins).

C'est une solution qui s'est voulue très consensuelle et qui démontre que les Etats ne voulaient pas s'engager dans des obligations trop contraignantes.

**Quid des formalités à accomplir à l'arrivée par le réceptionnaire.** - En décidant de ne pas traiter le retard, de nombreux thèmes, propres à ce régime, n'ont pu être développés par la convention. Par exemple, aucune formalité n'est prévue quant à une éventuelle mise en demeure ou à l'envoi d'une lettre de réclamation afin de constater le retard à la livraison comme cela doit se faire dans les autres transports<sup>10</sup>. Des carences que sont venues palier les Règles de Hambourg et de Rotterdam en prévoyant l'envoi d'un avis écrit respectivement dans les 60 jours<sup>11</sup> pour les premières et 21 jours<sup>12</sup> pour les secondes.

En droit interne, les textes de 1966 ne prévoient pas ce genre de formalité. Il faut donc se reporter au droit commun de l'article 1146 du Code civil. Celui-ci met à la charge du

---

9 Raymond ACHARD, « La responsabilité résultant du retard dans le transport international de marchandises par mer », DMF 1990.

10 L'article 30§3 de la CMR prévoit qu'il faut envoyer des protestations motivées dans un délai de 21 jours à compter de la réception sous peine de forclusion. La même chose est prévu en droit fluvial et dans les RU-CIM le délai est porté à 60 jours.

11 Article 19§5 des Règles de La Haye - Visby.

12 Article 23§4 des Règles de La Haye - Visby.

réceptionnaire une obligation de délivrer une mise en demeure de livrer au transporteur pour engager sa responsabilité<sup>13</sup>.

**Critiques.** - Cette omission est donc justifiée par le contexte dans lequel la convention a pris naissance, cependant elle aurait pu être comblée par le Protocole de Bruxelles de 1968. En effet, 46 ans après l'adoption des Règles de La Haye il aurait pu être de bon ton d'harmoniser le régime du retard. La principale critique du choix fait en 1924 était le risque d'éclatement du régime de responsabilité du transporteur maritime du fait que chaque Etat avait la possibilité d'inclure ou non le retard. Cela pouvait conduire à une hétérogénéité internationale dans le traitement de ce contentieux.

**Quid des Règles de Rotterdam.** - L'adoption d'un nouveau texte prévoyant le cas du retard était très attendue. Les Règles de Hambourg marquaient une véritable innovation en la matière cependant, elles n'ont pas été adoptées car elles étaient nettement à l'avantage des chargeurs. Par conséquent, les grandes puissances n'ont pas souhaité les ratifier. Ainsi, les praticiens ont travaillé sur un nouveau texte ayant vocation à venir donner un "coup de neuf" au droit maritime international. La convention en vigueur datant de 1924, il était normal qu'une nouvelle soit "enfin" adoptée. Cette remarque est d'autant plus pertinente pour le cas du retard qui mérite que l'on s'intéresse un peu plus à lui.

C'est dans ce cadre que les Règles de Rotterdam ont fait leur apparition. Mais on peut remarquer que celles-ci ont fait quelques oublis notamment l'abandon de la notion de délai raisonnable. Certains auteurs ont même considéré que l'appréciation qui a été faite du retard était décevante<sup>14</sup>.

Ces règles ne sont, à l'heure actuelle, toujours pas adoptées par les Etats-Unis. Or, de nombreux pays attendent leur position pour les ratifier. La France pour l'instant ne les a pas encore adoptés. Il est tout de même nécessaire d'étudier les Règles de Rotterdam dans la mesure où elles peuvent entrer en vigueur dans les années à venir. Mais l'état de l'existant ne peut pas être fait sur leur base.

---

<sup>13</sup> Lamy Transport, 2013, Tome II, Partie 4, Chapitre 6, Section 1, n°675.

<sup>14</sup> Marie Tilche, Règles de Rotterdam, BTL 2010.3320.

Il faut reconnaître que ce texte a l'avantage de prévoir explicitement le retard comme cause de responsabilité indépendante du transporteur maritime. Ainsi, de nombreuses règles viennent encadrer le régime, soit spécifiquement, comme pour les plafonds de responsabilité qui sont autonomes par rapport aux pertes et avaries, soit de manière générale. Bien souvent, le retard suivra les mêmes règles que les pertes et avaries mais au moins le retard est explicitement cité, l'avantage étant de ne pas renvoyer la question de l'encadrement juridique du retard aux tribunaux, ce qui est le cas avec le régime actuel. Toutefois, il est heureux de constater que l'interprétation des tribunaux européens et américains reste assez homogène en la matière.

## SECTION 2. LES APPLICATIONS JURISPRUDENTIELLES

---

L'avenir du régime du retard devait donc dépendre de l'interprétation que chaque tribunal allait en faire. En France, les tribunaux ont opté pour une interprétation extensive des termes de la convention (I), qui a été suivie par les pays de Common Law (II) permettant ainsi une certaine homogénéité du régime.

### I. UNE CARENCE COMBLEE PAR LES TRIBUNAUX FRANÇAIS

Une fois la transposition des Règles de La Haye - Visby effectuée par la France, la question était de savoir quelle interprétation la jurisprudence allait donner aux expressions « pertes et dommages » et « pertes et dommages causés aux marchandises ou les concernant » ? De manière plus précise, il fallait savoir si cela incluait les dommages économiques, c'est à dire non physiques. Lorsque le retard cause des avaries aux marchandises, cela ne pose aucune difficulté car le préjudice va être traité sous l'angle du régime des pertes et avaries avec une application stricte des Règles de La Haye-Visby.

Pour le reste, il faut faire l'analyse des décisions prétoriennes pour comprendre quel est le régime du retard sous la Convention de Bruxelles de 1924 en France.

**L'application de l'article 3-2 de la Convention de Bruxelles de 1924.** – L'intervention des tribunaux français a du se faire progressivement. C'est dans un premier temps la Cour

d'appel de Lyon qui est intervenue avec un arrêt du 31 octobre 1980<sup>15</sup>, confirmé par la Cour de Cassation le 25 octobre 1982, concernant l'application au retard de l'article 3-2 de la convention<sup>16</sup>. Cet article prévoit l'obligation de diligence générale à laquelle le transporteur maritime est soumis durant tout le trajet. Par cette décision, la cour a estimé que le retard anormalement long pouvait être considéré comme une défaillance à ce devoir de diligence générale. Cela constitue une interprétation extensive, mais néanmoins opportune, par la Cour d'appel. Aborder la question du retard sous l'angle de la diligence générale est un bon moyen de démontrer que la convention toute entière s'applique à ce contentieux bien que le mot retard ne soit pas cité une seule fois dans le texte. Cette jurisprudence a donc ouvert la porte à l'application des Règles de La Haye-Visby au contentieux du retard.

**L'application de l'article 4-5.** – Deux ans plus tard, c'est la Cour d'appel de Paris<sup>17</sup> qui a eu à traiter de l'application de l'article 4-5<sup>18</sup> concernant les plafonds de responsabilité. Dans sa décision, la Cour a décidé d'appliquer les limitations de responsabilité prévues pour les pertes et avaries à la réparation du préjudice commercial résultant du retard. Cette solution a ensuite été reprise par la Cour de cassation dans l'arrêt « Tillia » du 29 mai 1990<sup>19</sup>. Cet arrêt est important car il entérinait l'application qui est faite de la Convention de Bruxelles au cas du retard. Si les avis étaient partagés, la Cour de cassation a donné la réponse définitive au débat avec cet arrêt.

**Une application générale de la Convention de Bruxelles au retard ?** – Grâce à ces arrêts, il a été possible d'effectuer une application distributive et casuistique des Règles de La Haye au retard. La question qui s'est ensuite posée était : l'ensemble des dispositions de la Convention de Bruxelles s'appliquent-elles au retard ? Il semble que ce soit le cas et à cet

---

<sup>15</sup> CA Lyon 31 octobre 1980, DMF, 1981-670.

<sup>16</sup> Art. 3-2 de la Convention de Bruxelles de 1924 : « Le transporteur, sous réserve des dispositions de l'article 4, procédera de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées ».

<sup>17</sup> CA Paris 20 avril 1982, BT, 1983.369

<sup>18</sup> « Le transporteur comme le navire, ne seront tenus en aucun cas des pertes ou dommages causés aux marchandises ou les concernant pour une somme dépassant 100 livres sterling par colis ou unité, ou l'équivalent de cette somme en autre monnaie, à moins que la nature et la valeur de ces marchandises n'aient pas été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée au connaissance.

*Cette déclaration, ainsi insérée dans le connaissance, constituera une présomption, sauf preuve contraire, mais elle ne liera pas le transporteur, qui pourra la contester.*

*Par convention entre, le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur, une somme maximum différente de celle inscrite dans ce paragraphe peut être déterminée, pourvu que ce maximum conventionnel ne soit pas inférieur au chiffre ci-dessus fixé.*

*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 déclaration fautive de leur nature ou de leur valeur ».*

<sup>19</sup> C. cass, 29 mai 1990, DMF, 1990.682.

égard le Professeur Bonassies a déclaré que « *s'il en est ainsi pour les règles régissant la limitation, il est bien difficile de ne pas conclure, par une sorte de raisonnement régressif, que ce sont toutes les dispositions de la convention qui s'appliquent aux dommages pour retard* »<sup>20</sup>. Ainsi, bien que la question n'est pas encore été traitée, nous pouvons considérer que l'article 3-8 aura vocation à s'appliquer également au retard.

Les tribunaux français ont saisi l'opportunité qui leur était donnée, par l'ambiguïté du texte, de l'appliquer à la situation du retard. Cette solution est d'autant plus bienvenue, qu'elle est en parfaite cohérence avec ce qui est pratiqué dans les pays de Common Law.

## II. UNE SOLUTION UNIFORME AVEC LA JURISPRUDENCE DES PAYS DE COMMON LAW

Comme l'a fait remarquer M. Racine<sup>21</sup>, la Convention de Bruxelles n'avait pas prévu d'instruction concernant l'interprétation qui devait être faite de la convention. Aucune formule n'a été insérée afin de prôner l'uniformité des décisions jurisprudentielles rendues par les différents pays-parties. Cependant, « il est heureux que les juges de différentes nations aient convergé vers une solution identique, d'autant plus que cette solution était la seule souhaitable »<sup>22</sup>.

Ainsi, dès 1957 la Cour d'appel d'Angleterre dans l'affaire « *Anglo-saxon Petroleum Co Ltd v. Ademasos Shipping Co Ltd* » considérait que les Règles de La Haye devaient s'appliquer au litige du retard. Il est dit de manière claire que : « *A carrier may be liable for loss caused to the shipper by delay or misdelivery, even though the goods themselves are intact. I can see no reason why the general words « loss and damage » should be limited to physical loss or damage* »<sup>23</sup>.

Outre-Atlantique, la même année, une Cour d'appel de second circuit des Etats-Unis a opéré un revirement dans l'affaire *Commercio Transito Int. Ltd V. LYKES Bros. Steamship Co Inc.*<sup>24</sup>, en faisant la même interprétation que la juridiction anglaise concernant l'expression « *loss and*

---

<sup>20</sup> DMF, 1991.145, obs. P. Bonassies.

<sup>21</sup> JB Racine, Le retard dans le transport maritime de marchandises, RTD Com., 2003, p.223 n°29.

<sup>22</sup> Ibid.

<sup>23</sup> « Un transporteur peut être tenu responsable pour les dommages causés à l'expéditeur par un retard ou une erreur de livraison, même si les marchandises elles-mêmes sont intactes. Je ne vois aucune raison pour laquelle les termes généraux «pertes et dommages» devraient être limités aux pertes ou dommages matériels ». Décision citée par M. Ganado et HM. Kindred dans *Maritime Cargo Delays, The Law of Delays in the carriage of général cargoes by sea*, Lloyd's of London Press, LTD 1990.1, page 21.

<sup>24</sup> Décision citée par P. Bonassies dans ses observations in DMF 1989 – 1962 n°87.

*damage* »<sup>25</sup>. Enfin le Canada a adopté la même position dans l'affaire « *St Lawrence Construction Ltd v. Federal Commerce and Navigation Co Ltd* » de 1985. Dans cette affaire, les faits concernaient l'application de l'article 4-5 de la convention.

On peut donc supposer que ce sont ces décisions de juridictions de Common Law qui ont inspiré les juridictions françaises. Cela a contribué à l'uniformité du régime.

Cependant, cette application de la Convention de Bruxelles reste limitée. Il s'agit d'une application distributive, comme le fait remarquer M. Racine dans « Le retard dans le transport maritime de marchandises »<sup>26</sup>, et donc certaines dispositions n'ont pas vocation à s'appliquer au retard. Les carences de la convention ont pu être comblées dans une certaine mesure par les applications jurisprudentielles. Cependant, celles-ci ne sont pas idéales car la convention n'a pas été conçue pour le retard, bien au contraire. Mais bien que cette solution ne soit pas parfaite, il semble qu'elle reste la meilleure au regard du droit actuel. Cela vaut peut-être mieux que l'application du droit commun des contrats, comme le régime interne l'oblige dans certaines situations.

---

## CHAPITRE 2. UNE DUALITE DE REGIME POUR LES TRANSPORTS INTERNES DUE A LA REDACTION RESTRICTIVE DES TEXTES

---

La loi du 18 juin 1966<sup>27</sup> ne traite pas, tout comme les Règles de La Haye-Visby, du retard. L'interprétation donnée par les tribunaux internes a ainsi conduit à une dualité de régime avec le droit commun (Section 1). Cette solution appelle à quelques commentaires et critiques (Section 2).

---

<sup>25</sup> « Pertes et dommages ».

<sup>26</sup> JB Racine, Le retard dans le transport maritime de marchandises, *RTD Com.*, 2003, p.223.

<sup>27</sup> Codifié dans le code des transports depuis 2010.

## SECTION 1. LA MISE EN PLACE D'UN SYSTEME DUAL DANS LE CONTENTIEUX DU RETARD EN DROIT INTERNE

---

Pour comprendre la dualité du régime en droit interne, il faut tout d'abord analyser la lettre du texte (I), afin de mieux appréhender l'application alternative des régimes opérée par la jurisprudence en fonction de la nature du dommage (II).

### I. ANALYSE DE LA LETTRE DU TEXTE

Le droit maritime français est composé de deux textes importants : la loi du 18 juin 1966 et son décret d'application du 31 décembre 1966. Ils ont vocation à s'appliquer à tous les transports maritimes internes. L'un comme l'autre restent totalement muets sur la question du retard, et comme pour les Règles de La Haye – Visby<sup>28</sup>, le mot retard n'est pas employé une seule fois.

Cette carence pouvait se justifier en droit international. En revanche en droit interne, elle est plus contestable dans la mesure où l'ordonnance de la marine de 1681 avait déjà traité le sujet. Il s'agit de la première apparition de la notion de retard dans les textes juridiques internes en matière de transport maritime. Ainsi l'article X, du Livre III, Titre III a ensuite inspiré la rédaction de l'article 295 de notre ancien code de commerce<sup>29</sup> qui dispose que « *Le capitaine est tenu de dommages et intérêts envers l'affrèteur, si, par son fait, le navire a été arrêté ou retardé au départ, pendant sa route, ou au lieu de sa décharge* ». Ainsi, des dommages et intérêts pouvaient être demandés au transporteur en cas de retard. Il est donc difficile de concevoir qu'au XXVIIe siècle on acceptait de traiter le retard par le droit alors que le mode de transport était beaucoup moins précis et qu'au XXe siècle on refuse d'encadrer son application.

Les articles 27 et 28 de la loi de 1966<sup>30</sup> sur la responsabilité du transporteur maritime utilisent tous deux l'expression « pertes et dommages subis par la marchandise ». L'article 28 concerne les limitations de responsabilité du transporteur maritime en utilisant la même

---

<sup>28</sup> Développement dans le chapitre suivant.

<sup>29</sup> Raymond ACHARD, « La responsabilité résultant du retard dans le transport international de marchandises par mer », *DMF*, 1990.

<sup>30</sup> L'article 27 concerne les cas exceptés et l'article 18 les limitations de responsabilité.

expression. Cette dernière est beaucoup plus restrictive que celles utilisées pour les Règles de La Haye - Visby<sup>31</sup> et offre moins de possibilité quant à son application au retard. De ce fait, la marge de manœuvre offerte à la jurisprudence est moins grande.

## II. L'APPLICATION ALTERNATIVE DES REGIMES PAR LA JURISPRUDENCE FONDEE SUR LA NATURE DU DOMMAGE

De ce fait, la première question est de savoir à quel type de dommage la loi du 18 juin 1966 et son décret d'application peuvent s'appliquer.

Il y a deux types de dommages pouvant résulter du retard : le dommage matériel à la marchandise et le dommage commercial. Concernant le dommage à la marchandise, il ne fait aucun doute que la loi de 1966 s'applique dans la mesure où ce type de dommage s'inscrit de manière plus large dans le contentieux des pertes et avaries. Cela concerne principalement le transport de denrées périssables qui sont les premières marchandises à souffrir d'un éventuel retard. Par conséquent, le retard ne sera ici traité que comme une cause du dommage et le régime général sera applicable.

Toutefois, la question est plus compliquée pour les dommages commerciaux dans la mesure où la lettre du texte est restrictive et offre moins de place à l'interprétation des tribunaux. D'ailleurs la réponse de la jurisprudence est assez confuse.

En réalité, la non application de la loi de 1966 à ce type de dommage se déduit par l'absence de référence directe dans la jurisprudence. Seule une décision de la Cour d'appel de Montpellier du 1<sup>er</sup> mars 1976<sup>32</sup> a clairement exprimé que « *seuls les dommages afférents aux pertes et avaries sont soumis au principe de la présomption de responsabilité..., les autres préjudices étant réglés conformément au droit commun* ». La Cour opère ainsi une application alternative du droit commun et du droit spécial en fonction du type de dommage.

---

<sup>31</sup> Rappel : « *pertes et dommages* » et « *pertes et dommages causés aux marchandises ou les concernant* ».

<sup>32</sup> Revue Scapel 1976.14

Mais cette décision est la seule qui soit explicite. Concernant les autres, il s'agit plutôt d'un faisceau d'indices qui laisse penser que les textes de 1966 ne s'appliquent pas au retard, dans la mesure où aucune décision de juge du fond ne cite le texte<sup>33</sup>.

Cependant en 2005, la Cour de cassation a rendu un arrêt<sup>34</sup> dans lequel elle reconnaît que le transporteur est responsable des dommages résultant du retard au regard de l'article 28 de la loi du 18 juin 1966. Toutefois, dans l'attendu suivant, elle considère que la Cour d'appel a, à bon droit, écarté la responsabilité du transporteur pour les dommages économiques. Le raisonnement de la Cour de cassation est particulier car elle considère que malgré le fait que le transporteur savait qu'une grève avait lieu au Port de Point à Pitre, « *il a [ainsi] délibérément pris le risque d'avoir à exposer des frais de réacheminement des marchandises et de réparation des avaries dues à une durée excessive du voyage* ». Ce comportement le rend pleinement responsable des avaries causées. En revanche, concernant les dommages économiques, elle considère que « *le transporteur, qui n'était pas à l'origine de ce conflit, ne pouvait être tenu à indemniser les sociétés* ». Cette dualité de traitement entre le dommage économique et matériel est ici difficile à comprendre car la Cour reconnaît que le transporteur doit être jugé responsable des dommages résultant du retard, mais écarte ensuite le cas du dommage économique. Il aurait été opportun de donner une clarification en expliquant que le dommage économique n'a pas vocation à être régi par la loi de 1966 et qu'au regard du droit commun le préjudice n'est pas directe. Mais la cour n'a pas souhaité donner cette clarification.

Donc bien que cette dualité se déduise de la lettre du texte, elle n'en demeure pas moins critiquable.

## SECTION 2. LES CRITIQUES D'UNE TELLE SOLUTION

Cette non application de la loi de 1966 au dommage économique résultant du retard est critiquable car elle oblige à appliquer un autre régime de responsabilité de manière subsidiaire (I). Pour mettre fin à cette situation il faudrait que les textes français puissent s'appliquer au retard. Pour se faire, plusieurs solutions peuvent être envisagées (II).

---

<sup>33</sup> JB Racine, Le retard dans le transport maritime de marchandise, RTD Com., 2003, p.223 n°23

<sup>34</sup> Cour de Cass. Chb Com. 15 novembre 2005, pourvoi n°04-16.099, publié au BTL 2005 p.786.

## I. L'APPLICATION SUBSIDIAIRE DU REGIME DE DROIT COMMUN

Cette interprétation jurisprudentielle a des conséquences importantes car si la loi de 1966 ne s'applique pas, cela signifie qu'il faut rechercher un autre régime de responsabilité applicable. Il s'agira en l'occurrence du droit commun des contrats. Cela crée donc une dualité de régime qui ne rend pas facile la gestion et la compréhension du contentieux du retard.

Ainsi, la principale critique de cette application du droit est que l'on assiste à un éclatement du régime du retard pour les transports nationaux. Cela signifie qu'en fonction du type de dommage auquel l'on est confronté, on ne va pas appliquer le même droit. Le droit maritime est un droit spécial depuis 1681 avec l'ordonnance de la marine. Il répond certes aux principes généraux du droit mais doit être traité séparément au regard de sa spécificité.

Mais en appliquant cette solution, les tribunaux français ont conduit à la dislocation d'une partie du contentieux maritime. Cela est d'autant plus critiquable que si le même contentieux était soumis au droit international, il serait régi par les conventions internationales de droit maritime. Par conséquent, dans un but de logique et de cohérence juridique, il faudrait procéder à une unification de ce régime.

## II. VERS L'APPLICATION DES TEXTES FRANÇAIS AU RETARD

La solution aujourd'hui adoptée par les tribunaux français n'est pas définitive dans la mesure où la Cour de cassation n'est pas intervenue. L'interprétation extensive de la loi semble difficile en revanche, il serait possible de faire une interprétation *praeter legem*<sup>35</sup>. En attendant une intervention du législateur, il faut modifier le texte, soit en incluant explicitement le retard dans les dommages concernés, soit en utilisant une formule large comme dans les Règles de La Haye-Visby.

Une nouvelle rédaction du texte semble cependant être la solution la plus favorable mais également la plus moderne. La France ne serait pas le premier pays à le faire, les Pays-Bas s'y étant déjà essayé. L'article 22 du Livre II du Titre 8 du code civil néerlandais relatif aux dispositions générales concernant le transport dispose que « *le transporteur est tenu de*

---

<sup>35</sup> JB Racine, Le retard dans le transport maritime de marchandise, *RTD Com.*, 2003, p.223 n°25

*transporter sans retard les choses prises en charge au fins de transport* ». De plus, avec la codification de la loi du 18 juin 1966 en 2010, il est désormais plus facile d'ajouter un nouvel article sur le retard en transport maritime. Il faudrait donc que le législateur le prenne en considération.

La première cause de l'éclatement du régime est donc le nombre de textes applicables à ce contentieux. Cependant, cela ne poserait pas de problème s'ils avaient tous le même contenu, or ce n'est pas le cas, ce qui crée cette disparité. La seconde cause à cette hétérogénéité est l'absence d'encadrement législatif qui laisse une grande place à l'intervention prétorienne. Par conséquent, l'analyse de la jurisprudence française nous apprend que le fait générateur, qui se trouve être le dépassement d'un délai convenu, est un facteur de détermination de l'application du droit.

## TITRE 2. UNE ORIGINALITE IMPORTANTE: LA DETERMINATION DU REGIME DE RESPONSABILITE PAR LE FAIT GENERATEUR

---

Le retard est avant tout un fait matériel. Donc pour qu'il y ait retard encore faut-il qu'un délai ait été prévu et dépassé. Ce dépassement constitue le fait générateur de la responsabilité du transporteur pour retard et va déterminer l'application du droit. Ainsi, deux situations peuvent être distinguées. Dans la première, un délai aura été fixé, ce qui permettra d'aller sur une responsabilité plus stricte du transporteur (Chapitre 1). Dans la seconde, aucun délai n'a été prévu par les parties, ainsi le transporteur pourra être responsable mais cela se fera de manière plus souple, la jurisprudence ayant tendance à être clémente (Chapitre 2).

---

### CHAPITRE 1. LES CONSEQUENCES DE LA FIXATION D'UN DELAI : UN DURCISSEMENT DE LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR

---

La question de la fixation du délai est importante car elle détermine largement les suites du régime du retard pour le transporteur. Cela conditionne notamment l'étendue de ses

responsabilités. Par conséquent, il faut un encadrement stricte et donc que des conditions de fixation du délai soient posées (Section 1), pour ensuite pouvoir apprécier son dépassement (Section 2).

## SECTION 1. LES CONDITIONS DE FIXATION D'UN DELAI

---

Dans la mesure où le retard n'est traité par aucun texte de droit maritime, il n'existe pas de délais subsidiaires légalement prévus (I). Par conséquent, pour qu'il y ait délai, il faut qu'il y ait eu un accord contractuel entre les parties, celui-ci étant soumis à certaines conditions (II).

### I. L'ABSENCE DE DELAI LEGALEMENT PREVU

Comme cela a été expliqué dans la partie précédente, le retard est le grand oublié des textes en matière maritime. Les seules dispositions qui lui sont applicables le sont grâce à une intervention prétorienne efficace qui a cependant ses limites. La jurisprudence peut certes faire des interprétations extensives mais elle ne peut pas créer et inventer des notions qui n'existent pas dans les textes.

En analysant le régime du retard, on constate qu'une des carences importantes est l'absence d'un délai subsidiaire, seule la notion de « délai raisonnable » est prévue, celle-ci étant fortement liée à celle de *due diligence*. Par conséquent, la notion de délai prévu relève uniquement de la volonté contractuelle.

**Quid des autres modes de transports.** - Si cette remarque est faite, c'est pour souligner le contraste avec les contrats types du transport routier qui prévoient un délai supplétif dans le cas où les parties ne l'auraient pas fait. Les Contrats Types emploient la notion de délai d'acheminement qui comprend un délai de transport et un délai de livraison. L'article 22.1 du Contrat Type « Général » prévoit le mode de calcul de ces délais. Il y aura retard à la livraison lorsque le délai d'acheminement sera dépassé.

En transport ferroviaire, les Règles CIM, présentes à l'Appendice B de la COTIF du 9 mai 1980 prévoient, à l'article 16, des règles permettant de calculer les délais de livraison si les contractants n'ont rien prévu.

L'absence de délai subsidiaire en droit maritime peut se justifier par le fait que le transporteur reste largement soumis à l'aléa. Il est plus facile en transport terrestre de faire

des appréciations objectives d'un délai d'acheminement, qu'en maritime où il est plus dur d'être précis. Si un retard d'une journée pour un trajet Marseille-Montpellier par la route peut être jugé déraisonnable, ce le sera beaucoup moins pour un trajet Cape Town – New York par la voie maritime.

Mais les évolutions technologiques étant de plus en plus importantes il pourrait être envisagé qu'un jour une convention internationale ou un texte interne, prévoit un délai subsidiaire. De plus, les transports maritimes internes seraient plus facilement encadrés, dans la mesure où les distances sont assez courtes. Cela participerait au durcissement de la responsabilité du transporteur maritime en matière de retard, ce qui serait apprécié par les chargeurs.

Pour le moment, il n'en est rien et donc la fixation d'un délai reste exclusivement soumise à la volonté des parties. Toutefois, certaines règles doivent être respectées afin que le délai puisse être considéré comme contractuellement prévu.

## II. UN ACCORD NECESSAIREMENT CONTRACTUEL SOUMIS A CERTAINES CONDITIONS

Comme nous l'avons expliqué, pour qu'il y ait délai il est nécessaire qu'il y ait un accord entre les parties qui devront s'entendre sur une date précise de livraison ou d'arrivée du navire. Cependant, ce cas de figure est plus rare en droit maritime car la plupart du temps les dates d'arrivée que donnent les transporteurs maritimes sont indicatives. Elles sont rarement reconnues comme un engagement contractuel. Par conséquent, pour qu'un délai soit prévu et constitue une obligation pour le transporteur, il faut que certaines conditions soient respectées. Toutefois, en la matière, la jurisprudence est assez clément envers le transporteur.

**La théorie du consensualisme.** – Si l'on sait qu'un délai doit être prévu, il faut désormais s'interroger sur la forme de cet accord. Doit-il être exprès ou simplement tacite ? *« A cet égard, il convient de souligner qu'en application du principe du consensualisme, le consentement des parties n'est pas nécessairement exprès. Il peut être simplement implicite<sup>36</sup> »*. Le contrat de

---

<sup>36</sup> Claire Humann, « De la difficile mise en jeu de la responsabilité pour cause de retard », Obs Cour de Cassation Chb. Com., 3 juin 2009 n°08/17386, DMF 2010.710

transport reste avant tout un contrat soumis au droit commun et donc au principe du consensualisme. Par conséquent, aucune condition de forme ne devrait être demandée pour qu'un délai soit prévu contractuellement. C'est dans ce sens que la Cour d'appel de Paris a statué, dans un arrêt de 1995, en considérant qu'un délai conventionnel existait bien entre les parties du fait de leurs relations habituelles<sup>37</sup>.

Mais de manière générale, il faut constater que ce genre d'arrêt est assez rare et la jurisprudence a tendance à être plus souple en la matière, à l'avantage du transporteur.

**Analyse de la jurisprudence.** – La jurisprudence, en général, considère que même si une date d'arrivée a été prévue, celle-ci n'est généralement qu'indicative<sup>38</sup>. A cet égard l'arrêt de la Cour d'appel de Paris du 24 mars 2004<sup>39</sup> est très instructif car la cour précise bien que « *l'indication au client des dates de départ et d'arrivée du navire n'emporte pas nécessairement garantie de délai* ».

Ensuite, concernant l'utilisation du télex, la jurisprudence a donné une réponse sur la valeur des échanges relatifs au délai. Elle a considéré qu'un télex envoyé par le transporteur à son client indiquant les dates de départ et d'arrivée du navire, vaut contrat dans la mesure où le client l'a également accepté. Mais, il n'emporte pas de délai convenu<sup>40</sup>.

Ainsi, en dépit des principes du consensualisme, pour qu'un délai soit imposable et constitue une obligation pour le transporteur il faut qu'il ait été expressément convenu entre les parties. Dans ce sens, il est possible de citer les Règles de Hambourg qui imposent la même chose dans leur article 5-2 :

« *Il y a retard à la livraison lorsque les marchandises n'ont pas été livrées au port de déchargement prévu par le contrat de transport par mer, dans le délai expressément convenu ou, à défaut d'un tel accord, dans le délai qu'il serait raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent compte tenu des circonstances de fait.* »

**Le cas particulier des lignes régulières.** – Dans le cas des lignes régulières, le Professeur Georges Ripert fait remarquer que l'obligation du transporteur est plus restrictive et est

---

<sup>37</sup> CA Paris 5 oct. 1995, BT 1995.810

<sup>38</sup> Dans ce sens : CA Paris 24 mars 2004, DMF, 2004, p. 543 observations de Ph. Pestel-Debord

<sup>39</sup> DMF, 2004, p. 543 observations de Ph. Pestel-Debord.

<sup>40</sup> Cass. Com 21 février 1995, BTL, 1995, p.780.

« enfermée dans des limites beaucoup plus précises ». Il ajoute que « les départs de ces navires ont lieu à jour fixe, leur passage aux escales et leur arrivée à destination sont établis par l'horaire tout au moins d'une manière approximative. Le capitaine contrevient donc à son obligation quand il n'arrive pas au jour dit »<sup>41</sup>. Cependant, afin d'anticiper d'éventuels changements, le transporteur a la possibilité de modifier ces horaires de façon unilatérale, grâce à une mention insérée dans le connaissement.

Il faut remarquer que dans la pratique le transporteur qui assure des lignes régulières a tout intérêt à faire gage d'une certaine régularité et ponctualité afin de conserver sa réputation et maintenir la fidélité de ses clients.

**Quid de la mention « dans les plus brefs délais ».** - Il peut arriver que les parties n'aient pas convenu d'un délai précis mais se soient accordées sur la formule « dans les plus brefs délais ». Cela suffit à mettre une obligation d'acheminement rapide à la charge du transporteur, une obligation de célérité. Ainsi, le caractère raisonnable du retard s'appréciera en fonction de cette mention. A l'inverse, l'interprétation sera moins sévère si cette mention n'était pas convenue entre les parties.

L'obligation implicite de célérité peut aussi ressortir du type de marchandise. Ainsi, pour les denrées périssables le critère de rapidité est sous-entendu, même si aucun délai n'a été convenu expressément.

Dans le même sens, on peut supposer que même si la date n'a pas été stipulée dans le contrat, elle engage tout de même le transporteur si jamais il est prouvé qu'il connaissait l'importance d'acheminer rapidement les marchandises du fait qu'elles étaient destinées à un événement précis. Cela revient finalement à l'exécution de bonne foi.

Donc pour que la responsabilité du transporteur soit plus facilement engagée, il faut démontrer qu'un délai a été convenu, pour pouvoir apprécier ensuite son dépassement.

## SECTION 2. L'APPRECIATION DU DEPASSEMENT DU DELAI

---

---

<sup>41</sup> G. Ripert, *Droit maritime*, Edition de 1952, Tome II, n°1703.

Parfois, même si un délai a effectivement été convenu par les parties, faut-il encore qu'il soit considéré comme impératif (I). La réponse à cette question entraîne de grandes différences dans le régime de responsabilité du transporteur (II).

## I. LA QUESTION DE L'IMPÉRATIVITE DU DELAI

La notion d'impérativité renvoie à la question de savoir si le délai convenu entre les parties est de rigueur ou non. Si le délai est de rigueur alors on peut considérer qu'aucun jour de retard ne sera toléré car l'obligation de moyen du transporteur se transforme en obligation de résultat. En revanche, si le délai n'est pas de rigueur cela s'appréciera au regard du caractère raisonnable du retard, qui sera apprécié de manière beaucoup plus sévère en cas de délai de rigueur.

C'est ce que la Cour d'appel de Paris a rappelé récemment dans un arrêt du 28 mars 2012<sup>42</sup> en expliquant que « *la date d'arrivée n'est opposable au transporteur que si les parties ont convenu que le délai était impératif ; (...) à défaut la responsabilité du transporteur ne peut être engagée que s'il est démontré qu'il a dépassé un délai raisonnable* ».

L'autre approche serait de dire qu'à partir du moment où un délai a été convenu, le transporteur est tenu de le respecter, et dans le cas contraire, il engage sa responsabilité. Il s'agit ici d'appliquer le principe de la force obligatoire du contrat<sup>43</sup>.

Par conséquent, même lorsqu'un délai a été prévu, faut-il encore qu'il soit impératif sinon le fait de le dépasser n'a pas grande incidence sur la responsabilité du transporteur sauf si celui-ci a dépassé un délai raisonnable. Toutes ces règles vont ensuite avoir une importance directe sur la responsabilité du transporteur.

## II. LES CONSEQUENCES SUR LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR

Même dans le cas où un délai a été prévu, la situation est duale car deux types de responsabilité peuvent incomber, alternativement, au transporteur. La plus sévère et la plus stricte des deux est le cas où le délai a été prévu entre les parties et que ce délai est impératif. Cela va signifier que le transporteur s'est engagé dans une obligation de résultat envers

---

<sup>42</sup> CA Paris, pôle 5, ch 4, 28 mars 2012, RG 09/22569, SA Alma Services c/ SAS Deugro France, *BTL*, 2012, p. 536.

<sup>43</sup> JB Racine, « Le retard dans le transport maritime de marchandise », *RTD Com.*, 2003, p.223, n°40.

l'ayant droit de la marchandise. Ainsi, il doit à la fois transporter la marchandise et le faire dans des délais précis. Dans le cas contraire, il sera présumé responsable à moins de démontrer un cas excepté.

Dans le cas où le délai prévu ne serait pas impératif, le transporteur n'aurait qu'une obligation de moyen. Il aurait une possibilité de dépassement du délai, avec un retard raisonnable. Cependant, dans la mesure où un délai était tout de même prévu, le caractère raisonnable du retard sera apprécié avec beaucoup plus de sévérité, et la tolérance des tribunaux sera moins grande<sup>44</sup>. Nous pensons qu'il s'agirait donc d'une obligation de moyens renforcée.

Il faut également envisager l'hypothèse selon laquelle un délai prévu aurait pour conséquence de préserver la responsabilité du transporteur. Ainsi, le transporteur pourrait conclure à des délais plus longs que le délai d'acheminement normal afin de le protéger contre un éventuel retard<sup>45</sup>. Nous ne voyons aucune raison pour que ces délais ne soient pas valables s'ils ont été réciproquement acceptés.

**Quid des nouvelles conventions.** – L'article 5-2 des Règles de Hambourg prévoit l'introduction d'une responsabilité pour retard et met à la charge du transporteur une présomption de responsabilité dans le cas où l'ayant droit à la marchandise supporterait un préjudice du fait du retard<sup>46</sup>. La même chose est prévue à l'article 17-1 des Règles de Rotterdam.

Nous venons donc de voir que dans le cas où un délai a été convenu, le transporteur engagera sa responsabilité en cas de dépassement. Cependant, il faut remarquer que cela est rare car le contrat de transport est souvent un contrat d'adhésion pour le chargeur. Par conséquent, dans le plupart des situations aucun délai ne sera prévu ce qui donne au transporteur l'avantage de bénéficier d'un régime de responsabilité beaucoup plus souple.

---

<sup>44</sup> V. P. Veaux Fournerie et D. Veaux, Commerce maritime, Responsabilité du transporteur, Régime interne : règles de fond, Fasc 1266, n°100.

<sup>45</sup> Idée développée par JB Racine dans le texte précité.

<sup>46</sup> Bertille Tupin, *Le retard à la livraison en droit maritime*, Mémoire pour le DESS « Droit des transports maritimes et aériens option maritime », Faculté de droit d'Aix en Provence - Marseille, 1992.

---

## CHAPITRE 2. LES CONSEQUENCES DE L'ABSENCE DE DELAI: LA SOUPLESSE DU REGIME DE RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR

---

Nous allons maintenant voir que dans le cas où aucun délai n'a été prévu par les parties, l'encadrement de la responsabilité du transporteur est plus souple. Cependant, cela soulève quelques controverses (Section 1), bien qu'il existe des outils venant contrebalancer ce phénomène (Section 2).

### SECTION 1. UNE CLEMENCE PRETORIENNE SUJETTE A CONTROVERSE

---

De prime abord, cette clémence peut se justifier par le fait qu'aucun délai n'a été convenu entre les parties, ce qui va dans le sens de la volonté contractuelle (I). Néanmoins, cette position reste critiquable car les arguments soutenant cela sont obsolètes et favorisent l'inéquité (II).

#### I. UNE CLEMENCE POUVANT SE JUSTIFIER PAR L'ABSENCE DE DELAI

De nombreux auteurs considèrent, que le transporteur maritime bénéficie d'une certaine clémence en matière de retard. En effet, si aucun délai n'a été prévu par les parties le transporteur se verra imposer une responsabilité beaucoup plus souple qui se matérialise en une obligation de moyen simple.

« **Pas de délai, pas de retard** »<sup>47</sup>. – Ainsi le principe est simple, il ne peut y avoir de retard si aucun délai n'a été prévu, pour reprendre le titre d'un article de Marie Tilche, « Pas de délai, pas de retard ». Ce qui finalement paraît assez logique et peut justifier la clémence des tribunaux vis à vis du transporteur.

**Le respect du consensualisme.** – Cette appréciation des tribunaux est également fondée au regard de la philosophie consensualiste. Si les cocontractants n'ont pas prévu de délai, c'est qu'ils n'entendaient pas se lier contractuellement sur ce point. Ils ne voulaient pas mettre d'obligation de résultat et de célérité à la charge du transporteur. Les juges ne peuvent donc aller au delà de la convention.

---

<sup>47</sup> Marie Tilche, Pas de délai pas de retard, BTL 2007.3185, obs. C. Rouen, 2<sup>e</sup> chb., 7 mars 2007.

Cependant, le contrat de transport maritime est généralement un contrat d'adhésion pour le chargeur. Par conséquent, ce dernier n'a peut-être pas nécessairement les moyens d'imposer un délai au transporteur. De plus, quand bien même les parties se seraient entendues sur ce délai, les juges ont tendance à les considérer comme simplement indicatifs. Il y a donc un fort déséquilibre entre les parties au contrat, qui semble être moins justifié de nos jours.

## II. UNE CLEMENCE INEQUITABLE ET DESUETE

Cette souplesse offerte au transporteur est aujourd'hui dépassée car elle crée des situations d'inégalité avec les autres modes de transports (A), et ne se justifie plus au regard des évolutions technologiques (B).

### A. UN ARGUMENT INEQUITABLE AU REGARD DES AUTRES MODES DE TRANSPORT

Cette dualité de régime semble inéquitable du fait qu'elle existe que pour le transport maritime du fait de la carence des textes.

**Comparaison avec le transport terrestre.** - A titre comparatif en transport routier interne, l'article L133-2 du code de commerce<sup>48</sup> fait peser sur le transporteur une obligation de résultat quant à l'acheminement de la marchandise dans les délais convenus et, si aucun délai n'a été prévu, les délais supplétifs des contrats types s'appliqueront. Le transporteur ne pourra alors s'exonérer que s'il démontre la force majeure.

De même en transport ferroviaire international, le transporteur se voit imposer une responsabilité de plein droit en cas de dépassement des délais par l'article 33 des RU-CIM. En transport interne, le transporteur ferroviaire s'est même vu imposer par la jurisprudence une obligation de résultat quant à l'heure d'arrivée. En 1996, la Cour d'appel de Paris a condamné la SNCF pour les retards répétés de ses trains. Cette décision a mis à sa charge une obligation de ponctualité pouvant s'analyser en une obligation de résultat<sup>49</sup>.

**Comparaison avec le transport aérien.** – L'article 19 de la Convention de Varsovie de 1929 et l'article 19 de la Convention de Montréal du 28 mai 1999 encadrent le régime de la

---

<sup>48</sup> Arti. L133-2 C. com. : « Si, par l'effet de la force majeure, le transport n'est pas effectué dans le délai convenu, il n'y a pas lieu à indemnité contre le voiturier pour cause de retard ».

<sup>49</sup> CA Paris, 4 octobre 1996, JCP, 1997.II.22811, note G. Paisant et Ph. Brun.

responsabilité du transporteur aérien en cas de retard et mettent à sa charge une obligation de résultat avec des possibilités d'exonération. La jurisprudence est assez sévère envers le transporteur aérien et lui fait supporter une véritable obligation de célérité<sup>50</sup>.

**L'exception du transport multimodale.** – En revanche, une exception est à noter avec les Règles CNUCED/CCI du 7 janvier 1992 en matière de transport multimodal. Elles prévoient à la règle 5-1 un principe de non responsabilité du transporteur en cas de retard à moins qu'une déclaration d'intérêt spécial à la livraison n'ait été conclue. Cela prend le contre sens des autres modes de transport et peut être très critiquable du point de vue de l'équilibre entre les parties au contrat.

La clémence à l'égard du transporteur maritime est donc inéquitable au regard des *autres modes de transport*. Cette différence de traitement est souvent justifiée par le fait que « l'on ne peut exiger d'un navire soumis aux aléas de la navigation qu'il ait la précision d'un transport ferroviaire ou routier »<sup>51</sup>. Cependant, cet argument doit être remis en question aujourd'hui.

## *B. UN ARGUMENT DEVENU OBSOLETE AU REGARD DES NOUVELLES TECHNOLOGIES*

Le professeur Georges Ripert arguait à l'époque que « on ne peut, dans le transport maritime, arriver à la régularité du transport terrestre : les opérations sont plus longues, les départs moins nombreux, les risques plus grands, la durée du transport plus longue »<sup>52</sup>. Il est vrai que la mer reste un environnement hostile, beaucoup plus difficile à maîtriser que la route ou les rails dont les avancées technologiques suffisent à garantir la régularité du mode de transport. En revanche, en matière maritime, il reste toujours une part d'aléa que la technologie ne peut maîtriser, tel qu'un mauvais temps ou une forte houle.

Toutefois, cette indulgence au regard du milieu dans lequel évolue le transport maritime peut être critiquée aujourd'hui. Les progrès technologiques en matière de navigation sont importants et permettent d'améliorer substantiellement les performances réalisées par les navires modernes. L'aléa lié à la navigation maritime a fortement diminué et désormais lorsque les conditions du voyage ne peuvent être maîtrisés avec les nouvelles technologies,

---

<sup>50</sup> CA Aix en Provence, 29 nov 1983, Note de V. G Légier, *RFD aérien*, 1985.478.

<sup>51</sup> Tribunal de commerce de Paris, 19 janv. 1982, *DMF*, 1982.686.

<sup>52</sup> G. Ripert, *Droit maritime*, Edition de 1952, Tome II, n°1529.

cela relèvera de la force majeure. Par conséquent, il serait opportun de revoir cette indulgence basée sur l'environnement dans lequel évolue le navire. Dans ce sens, Alain Sériaux a déclaré que « *de nos jours, les routes maritimes sont parfaitement connues et éprouvées ; la navigation maritime, quoique parfois soumise à des aléas naturels, offre plus de sécurité et de stabilité* »<sup>53</sup>.

Cependant, bien que le transporteur maritime bénéficie d'une certaine clémence lorsqu'aucun délai n'a été prévu, il n'en reste pas moins qu'il existe des outils permettant de rétablir l'équilibre.

## SECTION 2. LA PRESENCE D'OUTILS CONTREBALANÇANT CETTE SOUPLESSE

Cette clémence a toutefois été amoindrie par le développement prétorien du critère du retard raisonnable (I), ainsi que par la possibilité pour l'ayant droit marchandise de faire appel à d'autres mécanismes pour engager la responsabilité du transporteur (II).

### I. LE CRITERE DE RETARD RAISONNABLE : LE RAPPEL DE LA BONNE FOI CONTRACTUELLE

Cette construction du critère raisonnable, opérée par la jurisprudence de manière constante, est assez bienvenue dans la mesure où elle permet de mieux encadrer la responsabilité du transporteur pour retard (A). En revanche, les Règles de Rotterdam ne reprennent pas cette notion, ce qui amène à quelques commentaires (B).

#### A. UNE CONSTRUCTION PRETORIENNE BIENVENUE

**Les origines de la notion.** - La notion de retard raisonnable est d'origine anglo-saxonne. Cela signifie qu'un retard peut être toléré mais dans le cas où il serait excessif il devrait être sanctionné. En droit français, il s'agit de la traduction du manquement à la bonne foi contractuelle au sens de l'article 1134<sup>54</sup>. Cette notion permet ainsi de sanctionner les abus. De ce fait, une certaine marge est laissée au transporteur pour effectuer la livraison, sans dépasser le seuil du raisonnable.

---

<sup>53</sup> A. Sériaux, La faute du transporteur, Préface de P. Bonassies, 2<sup>e</sup> éd., *Economica*, 1998, n°19, p.16.

<sup>54</sup> JB Racine, « Le retard dans le transport maritime de marchandise », *RTD Com.*, 2003, p.223, n°43.

Cette obligation peut également trouver son prolongement dans celle de diligence générale (*due diligence*) à la charge du transporteur. Il doit acheminer de manière « *appropriée et soigneuse* »<sup>55</sup> la marchandise qui lui a été confiée, et à cet effet il doit respecter un délai d'acheminement normal, au regard des circonstances de fait<sup>56</sup>.

**Une appréciation casuistique.** – Ainsi, cette notion va largement dépendre de l'interprétation des juges du fond qui vont devoir l'apprécier au regard de deux critères : le retard concerné et le type de dommage. A partir de ces deux éléments la jurisprudence a été florissante et dans certains cas un délai de dix jours aura été considéré déraisonnable alors que dans d'autres le retard de trente jours aura été accepté.

Il est évident qu'un retard de trois semaines pour des marchandises hautement périssables constituera un délai anormal car le transporteur connaît les contraintes inhérentes à ce genre de marchandise. En revanche, pour des marchandises qui n'ont pas de date de péremption, le retard de deux semaines pourra être jugé raisonnable car il ne s'agit pas d'un retard exorbitant pour le transport maritime.

**Les applications jurisprudentielles.** – Il a été jugé qu'un délai de 6 mois pour effectuer le voyage Le Havre/Veracruz devait être qualifié de lenteur excessive. Le transporteur a donc été condamné<sup>57</sup>. La même solution a été retenue pour un retard de 15 mois pour un transport entre Marseille et Conakry<sup>58</sup>, ou encore pour un transport entre Marseille et Fort de France ayant duré trois mois<sup>59</sup>. Concernant les denrées périssables, les délais de retard accordés sont beaucoup moins laxistes, ainsi un retard de sept jours pour une traversée sur ligne régulière de normalement deux jours a été jugé déraisonnable<sup>60</sup>.

En revanche, un dépassement de cinq jours par rapport au délai moyen de transport pour des denrées périssables lors d'un transport New York/Fos, ne peut être jugé anormalement

---

<sup>55</sup> Convention de Bruxelles, 25 août 1924, art 3-2 ; D. n°66-1078, 31 décembre 1966, art. 38.

<sup>56</sup> *Lamy Logistique*, Partie 4, Transports – Distribution Physique, Titre 2 – Transports aériens, maritime et commission de transport, n°4220-32

<sup>57</sup> CA Aix en Provence, 4 juin 1991, *DMF*, 1999.93.

<sup>58</sup> T. com. Marseille, 3 juillet 1990, *DMF*, 1992, p. 153, obs. P. Bonassies.

<sup>59</sup> Ca Aix en Provence, 4 juin 1991, *DMF*, 1993, p. 93, obs Bonassies.

<sup>60</sup> CA Aix en Provence, 2 décembre 1999, *BTL*, 2000, p. 653.

long et donc entrainer la responsabilité du transporteur<sup>61</sup>. De même un retard de trois jours pour un voyage de 26 jours a été considéré comme raisonnable<sup>62</sup>.

**L'obligation de célérité.** – Ainsi, il y a une certaine obligation de célérité mise à la charge du transporteur mais qui reste plus souple dans son encadrement lorsqu'aucun délai n'est prévu. Toutefois, les démonstrations jurisprudentielles précitées démontrent bien que, même sans délai, le transporteur maritime ne peut pas faire ce qu'il veut. Une obligation de célérité basée sur l'obligation de due diligence reste à sa charge. La question étant ensuite de savoir quel type de responsabilité lui est imposé. Pour certains auteurs, cette obligation est de résultat car elle trouve son fondement dans l'article 1147 du Code civil<sup>63</sup>. Mais pour d'autres, cela reste une obligation de moyen car il faut une faute prouvée<sup>64</sup>. La jurisprudence adopte plutôt cette dernière solution ce qui semble normal dans la mesure où le transporteur maritime est encore largement soumis à l'aléa qui est un critère fondamental pour qualifier une obligation de moyen.

Ensuite, au regard de l'analyse de la jurisprudence on peut considérer que c'est une obligation de moyens renforcée dans la mesure où le simple fait de reconnaître que le retard est déraisonnable, suffit à engager la responsabilité du transporteur automatiquement. Ce sera ensuite à lui de s'exonérer en prouvant qu'il a fait tout ce qu'il pouvait pour éviter le retard, mais la victime n'a pas à démontrer la négligence du transporteur. Cette idée est également reprise à l'article 5-1 des Règles de Hambourg et à l'article 17§1 et 2 des Règles de Rotterdam.

### *B. UN OUBLI IMPORTANT DANS LES REGLES DE ROTTERDAM*

En terme de retard, il est souvent fait référence aux Règles de Hambourg et de Rotterdam car se sont les seuls textes de droit positif à avoir consacré la notion. Cependant, les Règles de Hambourg qui avaient pour vocation de remplacer les Règles de La Haye - Visby étaient considérées comme trop « shipper friendly ». Par conséquent, en 2010 les Règles de Rotterdam ont été adoptées. Celles-ci ont également repris le régime du retard, mais ce texte se voulant être un texte de compromis, des impasses ont du être faites.

---

<sup>61</sup> CA Aix en Provence, 2<sup>e</sup> chb., 2 décembre 1999, n°96.433, *Lamyline*.

<sup>62</sup> CA Rouen, 29 janvier 2004, Juris-Data n°2004-246379.

<sup>63</sup> E. Pontavice et P. Cordier, *Transport et affrètement maritimes*, p.105.

<sup>64</sup> M. Rémond-Gouillaud, *Droit maritime*, Pédone, 1993, 2<sup>e</sup> éd., p.72.

L'une d'entre elle est la suppression de notion de délai raisonnable, désormais il ne demeure que la situation où un délai a été prévu.

Article 21 : « *Il y a retard de livraison lorsque les marchandises ne sont pas livrées au lieu de destination prévu dans le contrat de transport dans le délai convenu* ».

Durant les discussions qui ont précédé l'adoption du texte<sup>65</sup> il a en effet été question de la reprise de cette expression. Cependant, elle n'a finalement pas été retenue car les participants ont considéré qu'il était « *difficile sinon impossible pour un transporteur de prévoir ce qui, au yeux d'un juge national, constitue un délai raisonnable dans un transport international par mer* »<sup>66</sup>.

Cette observation en soi n'est pas fautive, toutefois on peut constater que la jurisprudence jusqu'ici maîtrisait assez bien cette notion et ne donnait pas l'impression de mal l'appréhender. Cela ne signifie pas que la notion va disparaître car la jurisprudence pourra toujours continuer d'utiliser l'obligation de diligence générale du transporteur. Mais il aurait été opportun, à notre sens, que cela soit enfin entériné par un texte afin de mettre fin aux zones d'ombre de ce régime.

Cette notion de délai raisonnable participe donc à l'encadrement de la responsabilité du transporteur maritime. Mais au-delà, l'ayant droit à la marchandise dispose également de moyens pour défendre ses intérêts et engager la responsabilité du transporteur.

## II. LES MOYENS A DISPOSITION DE L'AYANT DROIT MARCHANDISE

Bien que la responsabilité du transporteur pour retard soit difficile à engager, l'ayant droit marchandise dispose de moyens pour faciliter sa démarche. Le premier consiste à prouver la faute du transporteur afin de ne pas avoir à démontrer un retard déraisonnable (A). Le second réside dans la démonstration du retard à l'enlèvement de la marchandise, afin d'invoquer la résolution du contrat (B).

### A. LA FAUTE DU TRANSPORTEUR A L'ORIGINE DU RETARD

**Le principe.** - Il s'agit de l'hypothèse où le retard est la conséquence d'une faute imputable au transporteur maritime et donc suffisante pour engager sa responsabilité. Dans ce cas, il

---

<sup>65</sup> Voir les travaux préparatoires avec les discussions présentes sur le site de la CNUDCI <http://www.uncitral.org/uncitral/fr/index.html>.

<sup>66</sup> Francesco Berlingieri et Philippe Delbecque, Analyse des critiques aux règles de Rotterdam, *DMF*, 2011, n°731.

sera inutile pour le cocontractant ayant subi le dommage de rechercher si le retard est déraisonnable. A partir du moment où il y a eu retard, et que le retard est imputable au transporteur, sa responsabilité est engagée.<sup>67</sup>

**Illustration jurisprudentielle.** – Cette faute du transporteur peut notamment se matérialiser par de nombreuses pannes survenues lors du transport du fait de la vétusté du navire<sup>68</sup>, ou de manière générale du fait de l'innavigabilité du navire<sup>69</sup>. La faute du transporteur peut également survenir suite au non embarquement de la marchandise sur le navire du fait du surbooking de celui-ci<sup>70</sup>.

Dans toutes ces situations, le tribunal compétent n'a pas eu à regarder si la durée du trajet était normale ou anormale, mais simplement d'établir un lien entre le retard et la faute du transporteur. Dans cette hypothèse le retard n'apparaît en fait que comme la conséquence d'une faute du transporteur, ce qui suffit à engager sa responsabilité. Par conséquent, cette solution est beaucoup plus facile pour l'ayant droit marchandise ayant qui subi un dommage car il ne sera pas soumis à l'aléa de l'interprétation prétorienne de la notion de délai raisonnable. Il s'agit d'une application pure et simple de la responsabilité pour faute relevant du droit commun des contrats. Mais dans certains cas, comme l'innavigabilité du navire<sup>71</sup>, cela relève du droit spécial de la responsabilité du transporteur maritime. Il en est de même pour le déroutement jugé déraisonnable<sup>72</sup>.

L'ayant droit dispose également de la possibilité de démontrer un retard à l'enlèvement afin d'invoquer la résolution du contrat.

### *B. L'UTILISATION DU RETARD A L'ENLEVEMENT DE LA MARCHANDISE*

Dans le cas où le transporteur se positionnerait en retard pour enlever la marchandise, cela aura normalement une influence sur la date d'arrivée de la marchandise et provoquera donc un retard à l'arrivée (sauf dans le cas où le transporteur arriverait à rattraper son retard).

---

<sup>67</sup> Lamy Transport 2013, Tome 2, n°736.

<sup>68</sup> Sent. Arb. ch. arb. Mars. Paris, 2 octobre 1994, *DMF*, 1995, p.335.

<sup>69</sup> CA Rouen, 15 novembre 2001, *Juris-Data* n°2001-184444.

<sup>70</sup> CA Aix en Provence, 2 décembre 1999, *Revue Scapel* 2000, p.19.

<sup>71</sup> Article 3§1a de la convention de Bruxelles de 1924 ; Article 21 de la loi du 18 juin 1966 .

<sup>72</sup> Article 4§4 de la Convention de Bruxelles de 1924.

L'ayant droit à la marchandise pourrait alors mener une action pour retard à la livraison. Cependant, il a également la possibilité d'effectuer une action pour non-respect de la date d'enlèvement et le transporteur ne pourra donc pas invoquer les causes exonératoires de responsabilité ainsi que les plafonds de responsabilité (CA de Rouen 10 nov 1977, BT 1978 p. 456).

Les articles 31 et 32 du décret de 1966 prévoient ce cas de figure ainsi que la possibilité pour le chargeur de résoudre le contrat de transport si jamais il y a retard au chargement et obtenir des dommages et intérêts pour le préjudice occasionné. Dans le cas où le transporteur n'avertirait pas le chargeur de ce retard et prendrait tout de même la décision de charger la marchandise, nous pensons qu'il serait possible pour les ayants droits de demander réparations des préjudices sur la base du régime de responsabilité du retard à l'embarquement. Ainsi le transporteur ne pourrait écarter ou limiter sa responsabilité.

Ainsi, le régime de responsabilité du transporteur maritime pour retard dépend du type de transport (international ou interne), du type de dommage (matériel ou économique) et du fait générateur (type de retard et type de délai). Les deux premiers éléments déterminent le droit applicable, quant au troisième il permet d'encadrer son application (souple ou rigide). Cela démontre qu'il est difficile de comprendre ce régime. Cette complexité a des conséquences juridiques sur la réparation du dommage, car du fait de la multitude des textes applicables à ce régime il sera parfois difficile de déterminer les dommages indemnifiables et d'encadrer les outils de protection du transporteur.

## PARTIE II. LES DIFFICULTES SUBSEQUENTES CONCERNANT LA REPARATION DES PREJUDICES RESULTANT DU RETARD

---

---

Dans la mesure où plusieurs régimes de responsabilité peuvent s'appliquer au transporteur maritime pour retard, il sera parfois difficile de déterminer les dommages indemnifiables (Titre 1), et d'encadrer les moyens de protection dont dispose le transporteur (Titre 2).

### TITRE 1. LA NECESSAIRE RECONNAISSANCE D'UN PREJUDICE SUBI PAR L'AYANT DROIT MARCHANDISE

---

Pour déterminer les dommages réparables dans le régime du retard, on peut tout d'abord donner une définition négative en excluant tous ceux qui ne donneront pas lieu à indemnisation (Chapitre 1), pour aller ensuite vers une définition positive en déterminant les dommages pouvant être réparés (Chapitre 2).

---

#### CHAPITRE 1. LES EXCLUSIONS PRELIMINAIRES

---

Tout d'abord, il faut comprendre que le retard n'est pas indemnifiable en soi (Section 1). Ensuite, une difficulté se pose pour la question des pertes et avaries car celles-ci créent une dualité de régime qui peut être difficile à comprendre (Section 2).

#### SECTION 1. LE RETARD UN DOMMAGE NON INDEMNISABLE EN SOI

---

L'exclusion du retard en tant que dommage à part entière est un principe qui se justifie assez bien au regard du droit maritime (I). Cependant, tous les principes ont des exceptions, il faudra donc envisager le cas des clauses pénales (II).

##### I. UNE EXCLUSION EN ADEQUATION AVEC LE DROIT MARITIME

Une autre conséquence directe du silence des textes est que l'on ne sait pas si le retard peut être considéré comme un préjudice en soi. Cela vient du fait que les textes de référence

(Convention de Bruxelles et loi de 1966 et décret de 1966) utilisent une formule qui ne permet de réparer que le dommage en lien avec la marchandise<sup>73</sup>. De fait, le retard ne peut être indemnisé en lui-même car il faut démontrer un préjudice. Sur ce point, la jurisprudence est constante et rappelle de manière systématique que, quand bien même il y aurait retard, le transporteur ne peut pas être condamné à réparation si aucun préjudice n'a été démontré<sup>74</sup>. De même, en regardant le droit commun, on constate que la décision serait la même dans la mesure où pour avoir droit à réparation il faut prouver un préjudice direct, prévisible et certain.

Cette non indemnisation du retard en lui-même paraît normale car finalement cela pourrait donner lieu à un enrichissement sans cause. De plus, cela ferait peser une responsabilité beaucoup trop lourde sur le transporteur d'autant plus que, comme on l'a déjà fait remarquer, le transport maritime est largement soumis aux aléas de la mer. Un retard léger est une chose courante et le fait de permettre l'indemnisation de tous les retards enregistrés sans dommages spécifiques, risquerait d'ouvrir la porte à un contentieux massif qu'il serait difficile de gérer.

De surcroît, il faut ajouter qu'au regard de la pratique il n'est pas nécessaire de vouloir à tout prix indemniser le retard sans preuve de préjudice, dans la mesure où le premier à être pénalisé des retards répétés serait le transporteur. Un transporteur en retard est un transporteur peu fiable, par conséquent le préjudice économique pour lui serait immédiat. Il n'y a donc aucune raison de rendre le retard indemnisable car cela ne rétablirait aucun équilibre dans les relations contractuelles. En revanche, si les cocontractants du transporteur souhaitent avoir quelques garanties supplémentaires, ils ont la possibilité d'intégrer une clause pénale au contrat de transport.

## II. UNE EXCEPTION CONTRACTUELLE : LES CLAUSES PENALES

Dans la mesure où le retard n'est pas indemnisable en lui-même, la seule possibilité pour l'ayant droit à la marchandise d'obtenir réparation est de prévoir contractuellement en amont une clause pénale.

---

<sup>73</sup> Pour plus de précisions sur les mentions utilisées exactement se reporter à l'étude faite dans la première partie.

<sup>74</sup> Voir dans ce sens CA Aix en Provence 4 juin 1991, *DMF* 1993.93 ; CA Paris 12 décembre 1979, *DMF* 1981, p.21.

Mais de telles clauses sont interdites en transport international routier au regard de la CMR. En effet, l'article 41 de cette dernière les prohibe expressément. Cette interdiction se comprend au regard de l'article 23§5 de la même convention qui dispose que l'ayant droit ne peut demander que la réparation d'un préjudice effectivement prouvé. En revanche, cette clause est valable dans les rapports avec le commissionnaire, que ce soit entre commissionnaires ou entre expéditeurs et commissionnaires<sup>75</sup>. Cependant, aucune disposition de droit maritime n'interdit formellement d'insérer une clause pénale au contrat ce qui laisse supposer qu'elles ont tout lieu de s'appliquer.

Cette clause aurait l'avantage d'obliger le transporteur à effectuer l'acheminement de la marchandise dans les délais les plus brefs<sup>76</sup>. Toutefois, il faut noter qu'elle devra être intégrée dans le contrat de transport et non dans le contrat de vente sous peine de ne pas être opposable au transporteur<sup>77</sup>.

Le retard n'est donc pas indemnisable en lui-même. Il faut désormais voir ce qu'il en est pour les pertes et avaries consécutives au retard.

## SECTION 2. L'EXCLUSION DES PERTES ET AVARIES : UNE DUALITE DE REGIME DIFFICILE A COMPRENDRE

---

Cette exclusion des pertes et avaries résultant du retard peut se comprendre au regard de la protection des intérêts marchandise (I), toutefois cette exclusion maintient une dualité de régime pouvant être critiquée (II).

### I. UNE EXCLUSION JUSTIFIEE PAR LA PROTECTION DES INTERETS MARCHANDISE

Le retard peut causer aux marchandises des pertes et avaries. Du fait de la prolongation du transport, les marchandises vont arriver défraîchies, moisies, et de manière plus générale dépréciées. Ce problème se rencontrera généralement pour les marchandises fragiles, dites périssables, telles que les aliments. Ce type de marchandise est souvent soumis à des dates limite de consommation et doit donc respecter des *transit time* très courts au risque d'arriver

---

<sup>75</sup> Cass. Com., 28 octobre 1980, n°78-14.625, Bull. civ.. IV. n°355.

<sup>76</sup> JB Racine, « Le retard dans le transport maritime de marchandise », *RTD Com.*, 2003, p.223, n°61.

<sup>77</sup> E. Pontavice et P. Corder, *Transport et affrètement maritimes*, p.105.

avarié et donc invendable. De ce fait, le transporteur de ces marchandises s'oblige non seulement à respecter des conditions strictes de transport en matière de conditionnement, mais aussi des délais très encadrés.

La question qui se pose donc est de savoir quel régime de responsabilité peut s'appliquer au transporteur dans cette situation ? Ce type de dommages doit-il être indemnisé au regard du retard ou bien au regard des pertes et avaries ? En général, la réponse est la même pour tous les transports, le transporteur et ses assureurs vont tenter d'attirer le préjudice sur le terrain du retard car la responsabilité du transporteur sera seulement limitée au montant du fret. Ce plafond de responsabilité spécial n'est pas prévu par les Règles de La Haye - Visby, en revanche cela est le cas dans les Règles de Hambourg et de Rotterdam. De même, les transports terrestres prévoient la même solution. Nous développerons cette question de la limitation de responsabilité dans le titre suivant.

Mais en maritime, ce type de dommage va être encadré par le régime des pertes et avaries<sup>78</sup>. Le transporteur devra donc assumer une présomption de responsabilité assortie des cas exceptés ainsi que d'une limitation de responsabilité. Ce sera à lui de démontrer qu'il n'a commis aucune faute pour dégager sa responsabilité. Ces dommages là sont facilement quantifiables et posent donc moins de problèmes en termes d'évaluation en comparaison aux dommages économiques.

Cette dualité du régime peut s'expliquer par un objectif de protection des intérêts marchandises. Or, si ce genre de pertes et avaries était traité sous l'angle du retard cela amoindrirait la protection des intérêts marchandises. Par la suite, cela pourrait avoir un effet négatif sur l'engagement et l'obligation de célérité que le transporteur doit assumer.

Cependant, cette exclusion peut être critiquée car parfois cette dualité de régime n'est pas équitable

## II. UNE DUALITE DES REGIMES CRITIQUABLE

Cette solution de la séparation de régime en cas de dommages consécutifs à un retard est la solution classique de la jurisprudence mais aussi des praticiens. Cependant, cette solution

---

<sup>78</sup> V. P. Veaux Fournerie et D. Veaux, Commerce maritime, Responsabilité du transporteur, Régime interne : règles de fond, Fasc 1266, n°98.

mériterait peut-être quelques alternatives car de nos jours les délais sont un enjeu majeur dans le transport de denrées périssables<sup>79</sup>. Aujourd'hui le retard est un dommage à part entière et souvent tout aussi important voire plus que les pertes et avaries. L'importance de ces délais trouve son illustration dans les contrats de service qui prévoient des pénalités très importantes en cas de non respect des délais d'embarquement et de livraison. Ces pénalités sont « souvent lourdes et n'ont pas grand-chose à voir avec les dédommagements traditionnels se limitant au montant du fret »<sup>80</sup>.

Ainsi, Philippe DELBECQUE a posé des questions très justes : « Faut-il faire du retard un préjudice comme un autre ? Faut-il continuer à assimiler les pertes et avaries liées au retard à des dommages ordinaires ? Ne serait-il pas plus opportun et plus conforme aux réalités économiques d'introduire des distinctions et de laisser une certaine place à la liberté contractuelle ?<sup>81</sup> ». A cet égard, on peut citer l'exemple de la Convention internationale en matière de transport ferroviaire de marchandises (RU-CIM)<sup>82</sup> qui traite les pertes et avaries résultant du retard sous l'angle du retard. Le plafond de responsabilité est limité à 4 fois le montant du fret sauf déclaration d'intérêt spécial à la livraison. Cela facilite grandement la gestion de ce contentieux.

Or aujourd'hui, il est difficile de ne pas reconnaître le même chef de responsabilité pour un dommage qui serait dû à un retard excessif ou une perte totale. En définitif, parfois le résultat est le même et le dommage provoqué aussi. Si ces situations sont semblables, elles peuvent avoir un traitement et un régime différent ce qui est difficilement concevable. Raymond Achard<sup>83</sup> a donné l'exemple de deux caisses de machines-outils dont la livraison dans les temps est impérative pour garantir le fonctionnement d'une fabrique. Si ces deux caisses ne sont pas livrées, devenant ainsi perdues, le dommage matériel ainsi que le dommage économique sera pris en compte pour la réparation du préjudice subi. Cependant,

---

<sup>79</sup> Sur ce sujet voir article d'Alain Tinayre, Réflexion sur le retard, *Études de droit maritime à l'aube du XXI<sup>e</sup> siècle, mélanges offerts à Pierre Bonassies*, Paris, Éd. Moreux, 2001, p. 387.

<sup>80</sup> <sup>80</sup> Philippe Delbecque, « La clause de non responsabilité pour retard n'exonère pas le transporteur des pertes et avaries consécutives au retard », *DMF*, 2004, n°647, obs. sous Cour de Cassation chb. Com. 19 mars 2002.

<sup>81</sup> Philippe Delbecque, « La clause de non responsabilité pour retard n'exonère pas le transporteur des pertes et avaries consécutives au retard », *DMF*, 2004, n°647, obs. sous Cour de Cassation chb. Com. 19 mars 2002.

<sup>82</sup> Les RU-CIM constituent l'appendice B de la Convention Relative aux Transports Internationaux Ferroviaires (COTIF) signé à Bernes le 9 mai 1980.

<sup>83</sup> Raymond ACHARD, « La responsabilité résultant du retard dans le transport international de marchandises par mer », *DMF* 1990.

si ces caisses arrivent avec plusieurs mois de retard le dommage économique sera traité sous l'angle du retard ce qui aura pour effet de n'appliquer aucun plafond de réparation. Cette conséquence est assez critiquable. Le transporteur n'aura alors aucun intérêt à rechercher les caisses car il sera plus avantageux pour lui qu'elles restent perdues.

M. Achard a pu extraire cet exemple de l'analyse faite par MM. Granado et Kindred<sup>84</sup> dans laquelle ils expliquent que les plafonds de réparation des Règles de La Haye ne s'appliquent au dommage économique résultant du retard que dans le cas où ce dommage économique est lié à un dommage matériel. En revanche, si ce dommage matériel est présenté tout seul, il ne pourra pas bénéficier des plafonds de responsabilité, ce qui semble absurde et démontre la nécessité de refondre le système de responsabilité.

Ainsi, l'apport des Règles de Hambourg et Rotterdam en la matière est considérable et permet de remettre un peu d'ordre et de logique à ce régime de responsabilité. Elles prévoient toutes deux un plafond de réparation autonome pour les dommages résultant du retard.

L'article 60 des règles de Hambourg prévoit ainsi que :

*« Sous réserve du paragraphe 2 de l'article 61, le montant de la réparation en cas de perte ou de dommage subi par les marchandises en raison d'un retard est calculé conformément à l'article 22 et la responsabilité pour le préjudice économique résultant d'un retard est limitée à un montant équivalent à deux fois et demi le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard. Le montant total payable en vertu du présent article et du paragraphe 1 de l'article 59 ne peut pas dépasser la limite qui serait fixée conformément au paragraphe 1 de l'article 59 pour la perte totale des marchandises concernées ».*

Ainsi, tous les dommages sont désormais pris en compte avec pour chacun sa limite de responsabilité. Cela maintient une dualité sur la réparation accordée entre les dommages matériels et économiques, mais cela se justifie par le fait que la limite de deux fois et demi le montant du fret serait trop dérisoire pour les pertes et avaries.

---

<sup>84</sup> MM. Granado et Kindred, Marine cargo delays, The law of the delay in carriage of general cargoes by sea, Lloyd's of London press Ltd, Londres 1990.

---

## CHAPITRE 2. LA DIFFICILE DETERMINATION DES DOMMAGES COUVERTS PAR LE REGIME DU RETARD

---

Il est difficile de donner une définition positive des dommages indemnisés dans le cadre du retard. Cette difficulté tient tout d'abord à la détermination de la notion de préjudice économique (Section1), qui fait appel à l'application du droit commun pour son encadrement (Section2).

### SECTION 1. LES DIFFICULTES LIEES A LA NOTION DE PREJUDICE ECONOMIQUE

---

La responsabilité du transporteur maritime pour retard et seulement pour retard peut donc se poser lorsque le dommage subi est indépendant de l'état de la marchandise, et constitue un dommage économique. Cela peut se matérialiser soit dans le fait de manquer une vente, soit dans le fait, pour le chargeur, de devoir indemniser le destinataire pour le retard, soit encore dans la fluctuation du cours de la valeur des marchandises... Le retard n'étant pas prévu par les textes, se pose la question de l'indemnisation du dommage.

**Le contexte du préjudice économique.** - La Convention de Bruxelles énonce limitativement les préjudices donnant lieu à réparation par le transporteur maritime. Il s'agit des « *pertes ou dommages causés aux marchandises ou les concernant* »<sup>85</sup>. La lecture de ce texte permet de comprendre que les préjudices liés à des avaries ou des pertes doivent être réparés. Dès lors, la question est de savoir si les dommages non matériels peuvent être inclus ou non ? L'utilisation de l'expression générale « les concernant » semble le permettre, c'est d'ailleurs dans ce sens que la Cour de cassation l'a interprété<sup>86</sup>. Les tribunaux anglo-saxons en ont d'ailleurs fait de même, ils admettent que le transporteur est responsable à la fois des dommages subis par la marchandise mais aussi des dommages économiques<sup>87</sup>. Aux Etats-Unis, une Cour d'appel de second circuit a suivi le même raisonnement dans l'affaire

---

<sup>85</sup> Conv. Bruxelles 25 août 1924, art. 4, § 5.

<sup>86</sup> Cass Com, 29 mai 1990, n°88-16.441, BT 1990, p.585.

<sup>87</sup> *Anglo saxon Petroleum Co Ltd v. Adamastos Shipping Co Ltd*, cite par E. du Pontavice dans "Transports marit. Et Affrètements" I.4.

« *Commercio Transito Int. Ltd V. Lykes Bros. Steamship Co Inc* »<sup>88</sup>. Au Canada, la Cour fédérale d'appel<sup>89</sup> va dans le même sens.

Les Règles de Rotterdam ont d'ailleurs pris acte de cette carence du texte, car les dommages économiques sont expressément visés à l'article 60.

Ce préjudice économique peut se manifester de différentes manières. Il peut s'agir du fait que les marchandises n'avaient une certaine valeur qu'à la condition d'être livrées avant la fin d'une saison<sup>90</sup>. Il peut également s'agir d'une indemnisation versée par le chargeur au destinataire de par le contrat passé entre eux<sup>91</sup>.

**La perte de valeur.** - Pour certains dommages économiques, il est difficile de savoir s'ils vont pouvoir être indemnisés. C'est le cas notamment pour la perte de valeur des marchandises du fait de la fluctuation des cours. Néanmoins, il est difficile d'imputer cette responsabilité au transporteur dans la mesure où il est étranger à ces fluctuations. A cet égard, le professeur Ripert considérait que « *Le transporteur comme l'assureur est étranger aux spéculations commerciales du chargeur. Il ne faut donc pas tenir compte dans l'indemnité pour retard de la perte éprouvée par la baisse des cours* »<sup>92</sup>.

Cependant, les tribunaux anglais dans l'affaire « *The Ardennes*<sup>93</sup> » ont conclu que ce préjudice devait être indemnisé. Pour certains auteurs<sup>94</sup>, il n'y a aucune raison pour que cette solution ne soit pas transposée en droit français. Mais aujourd'hui aucune réponse n'a été donnée par les tribunaux français en matière maritime pour ce type de préjudice. En revanche, en transport terrestre, la Cour de cassation, en 1980, s'est prononcée sur une baisse de cours due à un retard et a considéré que ce dommage était indemnisable à concurrence du prix du transport<sup>95</sup>. Cependant, cette décision a été rendue pour un transport ferroviaire et depuis

---

<sup>88</sup> Décision citée par Bonassies dans ses obsv. In *DMF* 1989 – 1962 n°87

<sup>89</sup> Affaire « *St Laurence Construction Ltd v. Federal Commerce and Navigation Co Ltd* », MM. Granado et Kindred, *Marine cargo delays, The law of the delay in carriage of general cargoes by sea*, Lloyd's of London press Ltd, Londres 1990, p.21-22

<sup>90</sup> CA Aix en Provence, 19 octobre 1988, *DMF* 1990, p.39 note Achard concernant des vêtements transportés.

<sup>91</sup> Cass. Com. 29 janvier 1973, *DMF* 1973 p. 132.

<sup>92</sup> G. Ripert, *Droit maritime*, éd. 1952, tome II, n°1704.

<sup>93</sup> *SS (Cargo Owners) v. SS Ardennes (Owners)*, 1951 1K. B. 55, cité par N. Gaskell, *Damages, delay and limitation of liability Under the Hamburg rules 1978*.

<sup>94</sup> JB Racine, « Le retard dans le transport maritime de marchandise », *RTD Com.* 2003, p.223 ; Raymond ACHARD, « La responsabilité résultant du retard dans le transport international de marchandises par mer », *DMF* 1990.

<sup>95</sup> Cass. Com. 17 avril 1980, n°78-15.627, *BT* 1980 p. 284 cité dans *Lamy Transport*, Tome 1, 2013 n°810.

aucune décision n'a confirmé cette position. Il faudrait donc que la Cour de cassation rende un arrêt en la matière afin de clore le débat.

Le dommage économique est donc, au regard de l'interprétation des textes, indemnisable. Il faut donc ensuite étudier le droit commun de la responsabilité et s'attacher aux critères qu'il énonce pour appréhender les dommages résultant du retard pouvant donner lieu à réparation.

## SECTION 2. L'ENCADREMENT DE LA NOTION PAR LE DROIT COMMUN

---

Dans la mesure où le retard n'est prévu par aucun texte, la détermination des dommages indemnisables va être traitée par le droit interne concerné. Par conséquent, il est nécessaire de connaître l'application du droit français en la matière. Le demandeur va devoir faire la preuve de son préjudice, ainsi que la preuve de la faute commise par le transporteur. Concernant le préjudice, celui-ci doit répondre à certaines caractéristiques afin de pouvoir être indemnisé.

**Les caractéristiques du préjudice.** - La première chose que devra faire le demandeur est de prouver son préjudice, en démontrant son caractère réel. Ensuite, le préjudice doit être direct en vertu de l'article 1151 du code civil<sup>96</sup>. Cela signifie que la victime doit démontrer un lien de causalité entre le dommage et le fait générateur. Le préjudice doit également être certain, c'est à dire qu'il ne peut être supposé, ce qui renvoie notamment à la notion de perte de chance. Enfin, le préjudice doit être prévisible en vertu de l'article 1150 du code civil<sup>97</sup>. En résumé, le préjudice doit être prouvé, direct, certain et prévisible.

*Un préjudice direct.* - Il faut que le préjudice soit direct au sens de l'article 1151 du Code civil, c'est à dire qu'il soit une « suite immédiate et directe de l'inexécution de la convention ». L'ayant droit à la marchandise devra alors établir un lien de causalité entre le fait générateur et le dommage.

---

<sup>96</sup> Art 1151 du code civil : « Dans le cas même où l'inexécution de la convention résulte du dol du débiteur, les dommages et intérêts ne doivent comprendre à l'égard de la perte éprouvée par le créancier et du gain dont il a été privé, que ce qui est une suite immédiate et directe de l'inexécution de la convention ».

<sup>97</sup> Article 1150 du code civil : « Le débiteur n'est tenu que des dommages et intérêts qui ont été prévus ou qu'on a pu prévoir lors du contrat, lorsque ce n'est point par son dol que l'obligation n'est point exécutée ».

*Un préjudice certain.* - Le caractère certain du préjudice signifie que celui-ci ne peut être hypothétique et qu'il a une certaine matérialité. Cela soulève donc la question de la perte de chance. Ce préjudice devait-il être indemnisé dans la mesure où il s'agit simplement de la perte de quelque chose qui devait arriver dans le futur ? La jurisprudence a donné une réponse positive avec un arrêt de la CA d'Aix en Provence du 19 octobre 1988.

*Un préjudice prévisible.* - Le préjudice doit être prévisible. Il s'agit de la prévisibilité au moment de la conclusion du contrat et cela doit s'apprécier au regard du « bon transporteur maritime »<sup>98</sup>. Cela permet au transporteur de limiter sa responsabilité à ce qu'il a pu prévoir et à ce pour quoi il s'est engagé au moment de la conclusion du contrat.

Pour apprécier ce caractère prévisible, les parties peuvent aménager la responsabilité du transporteur en énonçant les situations dans lesquelles il sera responsable. Le fait que le transporteur ait simplement été averti de l'usage auquel était destinée la marchandise, peut suffire à engager sa responsabilité. L'affaire « *Tillia* » en constitue un bon exemple. En l'espèce, il s'agissait d'un retard pour du matériel destiné à une foire internationale, et le retard a entraîné de nombreuses dépenses supplémentaires pour le destinataire. Par conséquent, la Cour de Paris a considéré que dans la mesure où le transporteur savait à quoi ce matériel était destiné, le caractère prévisible du dommage était démontré<sup>99</sup>.

Dans le cas où le transporteur n'a pas été averti, il faut se demander quels peuvent être les dommages considérés comme prévisibles. On peut alors proposer une distinction entre ceux relevant de l'économie générale du contrat de transport et ceux qui n'en relèvent pas. Les premiers pourront être considérés comme prévisibles. Par exemple, pour les denrées périssables, les dommages causés à la marchandise peuvent être considérés comme relevant de l'économie générale dans la mesure où le transporteur doit les délivrer en bon état.

Le caractère prévisible variera largement en fonction de l'espèce, mais de manière générale on peut considérer que les dommages ayant un impact négatif sur l'avenir des marchandises seront prévisibles. Si par la suite les marchandises ont plus de mal à se vendre, ou doivent subir certaines réparations, ou encore ont été dépréciées, impactant ainsi la valeur initiale

---

<sup>98</sup> Cette expression étant formée à partir de celle de bon père de famille présente en droit civil.

<sup>99</sup> Cour de cass. chb. Com. 29 mai 1990.

escomptée par le réceptionnaire, cela pourra être jugé prévisible<sup>100</sup>. Donc dans le cas de marchandises transportées en vue d'être revendues, le préjudice commercial résultant du retard doit être considéré comme prévisible.

Une fois l'analyse des dommages devant être réparés par le transporteur faite, il faut voir dans quelles conditions et selon quels moyens le transporteur va avoir l'opportunité d'écarter sa responsabilité.

## TITRE 2. LES OUTILS DE PROTECTION MIS A LA DISPOSITION DU TRANSPORTEUR

---

Dans le cas où la responsabilité du transporteur serait engagée pour un retard à livraison, celui-ci dispose de mécanismes contractuels et légaux lui permettant de s'exonérer. Il pourra ainsi prévoir des clauses limitatives ou exonératoires dans le contrat de transport, celles-ci étant soumises à certaines conditions (Chapitre 1). Au delà, il disposera d'outils législatifs qui, bien qu'éparses, lui seront très utiles (Chapitre 2).

### CHAPITRE 1. L'UTILISATION CONDITIONNELLE DES CLAUSES LIMITATIVES OU EXONERATOIRES DE RESPONSABILITE

---

La validité et l'application de ces clauses différeront en fonction du droit applicable. Ainsi, si le dommage résultant du retard consiste uniquement en un dommage économique, c'est le droit commun des contrats qui va s'appliquer (section 1). Mais, si le retard aboutit à des pertes et avaries, il faudra faire application des textes spéciaux sur la responsabilité du transporteur maritime (section 2).

#### SECTION 1. UNE APPLICATION ENCADREE AU REGARD DU DROIT COMMUN POUR LES DOMMAGES ECONOMIQUES

---

---

<sup>100</sup> JB Racine, « Le retard dans le transport maritime de marchandise », *RTD Com.* 2003, p.223 .

En se reportant au droit commun français des contrats, on peut constater que les clauses limitatives ou exonératoires de responsabilité sont parfaitement valables (I). Cependant, il y a des conditions d'application dont certaines relèvent d'une spécificité maritime (II).

### I. UNE APPLICATION EN PRINCIPE VALABLE

Les clauses conclues par le transporteur au contrat de transport maritime, pour limiter ou exclure sa responsabilité en cas de retard, sont nombreuses et peuvent prendre différentes formes. Elles n'ont pas nécessairement pour objet les obligations en elles-mêmes mais le comportement de la personne qui s'oblige. Ces clauses peuvent être de deux natures. Les premières seront relatives aux obligations, et permettent de déterminer exactement ce à quoi s'engage les cocontractants (je suis ou ne suis pas obligé). Les secondes seront relatives à la responsabilité et permettent de déterminer quelle sanction sera applicable, visant ainsi l'inexécution du contrat (je suis obligé mais pas responsable)<sup>101</sup>.

Par conséquent, ces clauses peuvent ne pas écarter de manière directe la responsabilité du transporteur tout en conservant le même effet. Par exemple, le transporteur peut prévoir qu'il ne s'engage pas à acheminer la marchandise dans des délais spécifiques afin de ne pas s'imposer de contrainte de temps et donc une obligation de célérité. Le transporteur a également la possibilité de limiter sa responsabilité en cas de retard à un certain montant, ou encore de l'écarter pour les dommages résultant du retard. Ces clauses ne sont pas à l'avantage de l'ayant droit car elles lui sont bien souvent imposées.

Dans la mesure où les dommages économiques consécutifs au retard ne sont pas prévus par les textes spécifiques au droit maritime, le droit commun des contrats va s'appliquer. C'est donc ce droit qui va régir l'applicabilité et la validité de ces clauses. Celles-ci sont en principe valables cependant, la jurisprudence a, au fil des années, encadré fermement ce régime en posant des conditions de validité. L'un des arrêts les plus célèbres en la matière est l'arrêt Chronopost que nous verrons ci-dessous.

Ces clauses ont donc été acceptées par la jurisprudence au travers de plusieurs arrêts<sup>102</sup>. Cependant, elles ne sont valables que dans la mesure où elles ont vocation à s'appliquer au

---

<sup>101</sup> *Lamy droit du contrat*, Partie III, Section 1, n°385-15.

<sup>102</sup> CA Aix en Provence, 3 mars 1992, *JCP* 1992, IV, 1582

dommage économique résultant du retard. Concernant les pertes et avaries, elles ne s'appliqueront pas car elles sont formellement prohibées par les textes<sup>103</sup> et rendues nulles par la jurisprudence<sup>104</sup>.

Il faut noter que cette application du droit commun est assez bienvenue dans la mesure où la même solution est adoptée pour les transports terrestres sous le visa de l'article L133-2 du code de commerce. Cet article n'est pas d'ordre public et n'interdit pas de stipuler des clauses limitant ou excluant la responsabilité du transporteur en cas de retard. Il y a donc une certaine uniformité sur ce point, bien que le fondement juridique ne soit pas le même.

Cependant, il est des cas où l'application de ces clauses doit être écartée.

## II. UNE APPLICATION ENCADREE

Bien que ces clauses au regard du droit commun trouvent matière à s'appliquer pleinement, la jurisprudence a encadré leur application et a fixé des conditions de validité (A). L'une de ces décisions est l'arrêt Chronopost, pour lequel il est opportun de se demander s'il a vocation à s'étendre au retard en transport maritime (B).

### A. LA MISE EN PLACE PRETORIENNE DE CONDITIONS DE VALIDITE

On peut déjà remarquer que ces clauses n'auront pas vocation à s'appliquer lorsque le dommage ne trouve pas sa cause dans le retard du transporteur.

**Le consentement du chargeur.** - Ces clauses doivent être acceptées par le chargeur. Il faut donc que celui-ci ait eu pleinement connaissance de l'existence de la clause au connaissance sans quoi elle sera inapplicable. C'est le cas notamment lorsque le chargeur n'a pas signé le connaissance dans lequel la clause figurait<sup>105</sup>. Ces clauses lui seront également inopposables s'il n'a pas vu le connaissance avant de s'engager, dans la mesure où celui-ci

---

<sup>103</sup> Convention de Bruxelles de 1924 article 3.8 ; Code des transport article 5422-15.

<sup>104</sup> Cass. Com 19 mars 2002, n°99-21.177, *BTL* 2002, p.242.

<sup>105</sup> CA Aix en Provence, 19 octobre 1988, *DMF* 1990.39 ; plus récemment CA Paris, 5è chb. 15 janvier 1997, *BTL* 1997 p.200, en l'espèce cette clause figurait sur une feuille détachée et non sur la note de chargement ce qui par conséquent rend impossible pour la personne à qui on l'oppose la possibilité de connaître l'existence de cette clause.

était endossé au nom d'une banque dans le cadre d'un crédit documentaire<sup>106</sup>. Cette clause étant contractuelle, il est logique qu'elle soit soumise à la volonté réciproque des parties.

**Le dol et la faute lourde.** - Ensuite, ces clauses peuvent être inopérantes en cas de dol ou de faute lourde commise par le transporteur. C'est ici une application classique du droit commun qui trouve son illustration dans de nombreux arrêts<sup>107</sup>. Cependant, il faut noter que ce contentieux étant soumis au droit commun de la responsabilité, la jurisprudence retient le concept de faute lourde et non de faute inexcusable que le code de commerce a consacré depuis le 8 décembre 2009 à l'article L133-8. La différence entre ces deux notions est que, dans la faute inexcusable, s'ajoute un élément psychologique. La personne commet l'action avec la conscience de la probabilité qu'un dommage pourrait survenir. Cette notion restreint donc fortement la reconnaissance de culpabilité du transporteur. C'est la raison pour laquelle il est plus opportun de garder la notion de faute lourde pour l'appréciation de l'application de ces clauses bien que l'utilisation de la faute inexcusable favoriserait l'unicité du régime.

**La notion d'obligation essentielle.** – La dernière limite à la validité de ces clauses insérées au contrat est qu'elles ne doivent pas faire disparaître l'obligation essentielle du contrat. Or, dans le cas où le transporteur acheminerait la marchandise dans des délais déraisonnables, ou excessivement longs, cela reviendrait à contrevenir à l'obligation de diligence générale du transporteur. Or, cette obligation peut être considérée comme une obligation essentielle au contrat de transport car, le transporteur s'engage à transporter la marchandise de « *façon appropriée et soigneuse* ». En arrivant excessivement en retard, il contrevient à cette obligation, invalidant de ce fait la clause. Celle-ci ne pourrait s'appliquer que dans le cas d'un retard raisonnable.

Cependant, dans le cas où un délai a été convenu entre les parties, même si le retard est raisonnable, ces clauses ne devraient pas s'appliquer. Il ne serait pas logique que d'un côté le transporteur s'engage à transporter selon un certain délai, celui-ci constituant une condition sine qua non de la réalisation du contrat, et que de l'autre, le transporteur limite ou exclut sa

---

<sup>106</sup> CA Paris, 5 octobre 1995, *BTL* 1995, p.810.

<sup>107</sup> CA Lyon 31 octobre 1980, *DMF* 1981.670 ; CA Rouen 18 février 1999, *DMF* 2000 p.231. ; TC Marseille 3 juillet 1990, *DMF* 1992.153.

responsabilité en cas de retard. Cela rejoint l'argumentation développée dans la jurisprudence Chronopost.

**L'utilisation de la notion de faute lourde.** - En France, cette solution a également été retenue en passant par le concept de faute lourde<sup>108</sup>. Ainsi, le fait de délivrer la marchandise dans un délai déraisonnable a été considéré comme constituant une faute lourde, annulant alors l'application de la clause exonératoire en cause. Le fait pour le transporteur de ne pas acheminer la marchandise dans des délais raisonnables constitue une faute lourde car il ne respecte pas son obligation d'acheminer la marchandise de façon « appropriée et soigneuse »<sup>109</sup>.

Il est possible de se demander si cette solution n'est pas un peu sévère et s'il ne faudrait pas prévoir une graduation afin de ne reconnaître la faute lourde que lorsque le retard est *manifestement* déraisonnable.

M. Racine<sup>110</sup> soutient un avis contraire. Selon lui, un retard excessif doit s'analyser comme « *un manquement grave aux obligations du transporteur* ». Il part du principe que l'acheminement dans un délai raisonnable fait partie des obligations essentielles au contrat de transport. Par conséquent, en ne la respectant pas, le transporteur commet une faute lourde.

Cependant, les deux solutions ne sont pas incompatibles. La solution prônée par M. Racine est exacte et doit être maintenue mais peut être tempérée avec un seuil de graduation de l'excès de retard. L'auteur le reconnaît d'ailleurs, ce raisonnement met totalement en échec les clauses venant alléger la responsabilité du transporteur dans le cadre du retard dès lors que le retard est déraisonnable. Mais selon lui, cela se justifie au regard de deux arguments. Le premier est que ces clauses ont été prévues afin de permettre au transporteur de ne pas s'engager sur un délai déterminé. Néanmoins, cela ne doit pas pour autant lui permettre de livrer dans des délais outranciers. On peut donc considérer que cette solution est un « garde fou » aux dérives potentielles de ces clauses. Le second argument est que, quand bien même

---

<sup>108</sup> CA Lyon 31 octobre 1980, DMF 1981.670.

<sup>109</sup> Article 3 al 2 de la convention de Bruxelles de 1924 et article 38 du décret n°66-1078 de 1966.

<sup>110</sup> JB Racine, voir texte précité.

les clauses ne s'appliqueraient pas, le transporteur serait alors confronté aux limitations légales de responsabilité, ce qui en soit n'est pas trop contraignant pour lui.

Néanmoins, la principale critique de cette solution est que l'on se demande dans quels cas ces clauses vont rester valides ? Elles ne peuvent pas s'appliquer lorsque le délai est déraisonnable donc logiquement elles ne s'appliqueront qu'en cas de délai raisonnable. Mais dans ce cas là, la responsabilité du chargeur n'est pas engagée, sauf le cas où des délais ont été prévu et que ceux-ci sont impératifs. Ce qui signifie qu'en réalité ces clauses n'ont vocation à s'appliquer qu'en cas de retard raisonnable, et lorsqu'un délai est convenu. Peu de situations seraient donc concernées.

### *B. VERS UNE APPLICATION DE LA JURISPRUDENCE CHRONOPOST AU TRANSPORT MARITIME ?*

**Quid de la jurisprudence Chronopost.** – En 1996, la Cour de cassation<sup>111</sup> a rendu un arrêt révolutionnaire remettant en cause l'application des clauses limitatives de responsabilité. Cet arrêt concernait les entreprises de messagerie, pour lesquelles, la célérité est le mot d'ordre de leur organisation. La société Chronopost avait inséré, dans ses conditions générales, une clause limitative de responsabilité en cas de retard à la livraison. Cette démarche était une aberration pour une entreprise expressiste dont l'offre commerciale est basée sur la rapidité et la ponctualité. Par conséquent, la Cour de cassation a annulé cette clause en la considérant non écrite. Selon elle, l'acheminement dans les délais convenus constituait « l'obligation essentielle » au contrat de messagerie et en limitant sa responsabilité en cas de retard, la société Chronopost privait le contrat de cause. Cette décision se basait sur l'article 1131 du Code civil<sup>112</sup>. Cependant, afin que cette décision ait un impact réel, la Cour avait conclu que cela n'entraînait pas la nullité du contrat qui restait valable. En conséquence, le transporteur devait indemniser son cocontractant de l'ensemble de son préjudice.

On pouvait alors se demander si cette décision allait amorcer « *un virage destiné à envahir le droit du retard dans son ensemble ?* »<sup>113</sup>. Cela semble peu probable, dans la mesure où le cas

---

<sup>111</sup> Cass. Com. 22 octobre 1996, BC IV n°261 ; D. 1997-121 note A. Sériaux ; JCP 1997.II.22881 note Cohen.

<sup>112</sup> Art 1331 CC : « L'obligation sans cause, ou sur une fausse cause, ou sur une cause illicite, ne peut avoir aucun effet ».

<sup>113</sup> d'Alain Tinayre, Réflexion sur le retard, *Études de droit maritime à l'aube du XXIe siècle, mélanges offerts à Pierre Bonassies*, Paris, Éd. Moreux, 2001, p. 387

des sociétés expressistes est particulier, leur engagement portant principalement sur la rapidité de l'acheminement de la marchandise. Ils s'engagent dans des délais déterminés et très courts. Or, en matière maritime, le transport est beaucoup plus lent et de ce fait l'obligation de célérité ne constitue pas l'obligation principale du transporteur. Son obligation essentielle se trouverait plutôt dans le fait d'apporter à la marchandise le plus grand soin possible pour son transport, raison pour laquelle les clauses limitatives ou élusives de responsabilité sont, en matière de pertes et avaries, interdites.

En revanche, l'application de la jurisprudence Chronopost pourrait être envisagée dans le cas où le transporteur s'est engagé à respecter un délai impératif, mettant ainsi à sa charge une obligation de célérité. Il pourrait alors être envisagé que la clause limitative de responsabilité soit déclarée sans cause. Cependant, il est peu probable que les tribunaux utilisent cette méthode pour déclarer nulles ces clauses, la notion de faute lourde, précédemment développée, semblant plus adaptée.

## SECTION 2. UNE APPLICATION EN PRINCIPE INTERDITE POUR LES PERTES ET AVARIES AU REGARD DU DROIT SPECIAL

---

**Le cadre général.** – Le régime des pertes et avaries est régi par les textes de droit maritime. Ainsi, dans le cadre de ce droit spécial, il faut se demander ce que ces textes ont prévu. Certains agissent sur le contenu des obligations du transporteur, et donc indirectement sur sa responsabilité, quand d'autres agissent directement sur sa responsabilité en l'exonérant dans certaines situations. Ce sont ces dernières qui sont formellement interdites par les textes de droit maritime. Pour les autres, il semble qu'elles soient valables dans les limites fixées par la jurisprudence, c'est-à-dire tant que le transporteur n'a pas commis un manquement à son devoir de diligence générale<sup>114</sup>.

**L'interdiction de principe prévue par les textes.** – Dans l'analyse des textes s'appliquant de manière spéciale au droit maritime, il faut en premier lieu, regarder les Règles de La Haye-Visby qui demeurent le texte de référence en la matière, les textes français de 1966 s'en étant largement inspirés. L'article 3-8 de la convention interdit formellement les clauses exonérant la responsabilité du transporteur maritime :

---

<sup>114</sup> Lamy Droit du contrat, 2013, n°385-15.

*« Toute clause, convention ou accord dans un contrat de transport exonérant le transporteur ou le navire de responsabilité pour perte ou dommage concernant des marchandises provenant de négligence, 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 ».*

L'article 19 de la loi 18 juin 1966 reprend la même idée et va même plus loin car il interdit les clauses exonératoires ainsi que les clauses limitatives de responsabilité. La Convention de Bruxelles a quant à elle oublié de traiter le cas des clauses limitatives.

Selon nous, la rédaction de cet article est stricte et ne semble pas pouvoir être ouverte aux dommages économiques. De plus, la jurisprudence n'a toujours pas fait d'application de l'article 3-8 des Règles de La Haye - Visby au préjudice commercial résultant du retard. C'est la raison pour laquelle le droit commun s'appliquera dans cette dernière situation. Ensuite une distinction peut être faite entre les clauses limitatives et exonératoires de responsabilité, leur interdiction de principe ne se fondant pas sur les mêmes arguments.

**Les clauses exonératoires de responsabilité.** – La jurisprudence a appliqué l'interdiction des clauses exonérant le transporteur en cas de pertes et avaries consécutives au retard. La Cour de cassation l'a fait dans une décision de 2002<sup>115</sup>, validant ainsi les acquis des tribunaux du fond<sup>116</sup>. Tous ces arrêts ont fait une stricte application de la lettre des textes. Il faut ajouter que ces dispositions participent au régime de responsabilité du transporteur maritime et sont toutes considérées d'ordre public<sup>117</sup>.

Cela concerne les clauses qui viennent exonérer le transporteur lorsque celui-ci est reconnu responsable des dommages. Mais la situation pourrait être différente pour les clauses venant limiter le champ de ses obligations. Cela l'exonère de manière indirecte car, si de telles clauses prévoient que le transporteur n'est pas obligé d'exécuter certaines tâches, il ne peut être responsable. Mais, le mot exonération ne peut s'appliquer ici. Sa responsabilité sera alors « limitée » dans son champ, nous ne parlons pas encore ici de limitation dans l'indemnité que le transporteur devra verser en cas de reconnaissance de culpabilité.

---

115 Cass. Com . 19 mars 2002, n°99.21-177, BTL 2002 p.242.

116 CA Versailles 12è chb. 30 septembre 1999, BTL 1999.745 ; CA Versailles, 2è chb. 3 avril 1998 RG5016/96, CGM Sudc/Saprim ; CA Aix en Provence, 2è chb. 10 janvier 1992, Gan c/ Zim Container Service.

117 Cass. com., 7 déc. 1983, no 81-14.489, BT 1984, p. 414 ; Cass. com., 25 sept. 1984, no 81-15.526, Rev. Scapel 1986, p. 22.

**Exemple de clauses déclarées nulles.** – Au fil du temps, la jurisprudence a pu apprécier de nombreuses clauses qu'elle a déclaré nulles, ne permettant pas au transporteur de s'exonérer de sa responsabilité. Il en a ainsi été pour une clause écartant la responsabilité du transporteur en cas de défaillance du système de réfrigération du conteneur<sup>118</sup>, ou dans le cas où le conteneur arriverait à destination avec ses scellés intacts<sup>119</sup>, ou bien encore en cas de différence de qualité, de calibre et de condition des oignons transportés<sup>120</sup>.

**Les clauses autorisées.** – Certaines clauses, en revanche, ont été validées par la jurisprudence. Il en est ainsi pour les clauses prévoyant que les délais prévus dans le connaissement ne sont qu'indicatifs<sup>121</sup>, agissant dès lors sur l'obligation à la charge du transporteur. Ce dernier prévoit simplement qu'il ne s'engage pas dans une obligation de célérité. Mais il n'échappe pas pour autant à toute responsabilité et reste engagé dans son obligation principale de due diligence.

**Les clauses limitatives de responsabilité.** – Ces clauses ne sont pas prévues et donc interdites directement par les Règles de La Haye. Néanmoins, elles sont prohibées par la loi du 18 juin 1966. Cet oubli de la convention, à notre sens, n'en est pas un car, en comparaison à la loi de 1966, on peut considérer que les deux textes ont prévu la même chose. L'interdiction posée par la loi de 1966<sup>122</sup> est exprimée dans les termes suivants à l'article 29.c :

*« Est nulle et de nul effet toute clause ayant directement ou indirectement pour objet ou pour effet :*

*a) De soustraire le transporteur à la responsabilité définie à l'article 27 ;*

*(...)*

*c) Ou de limiter sa responsabilité à une somme inférieure à celle fixée en application de l'article 28 ».*

Le renvoi à l'article 28 correspond aux plafonds de responsabilité légalement prévus par la loi pour le transporteur, qui doivent être calculés en fonction des marchandises transportées. Ainsi, la loi de 1966 interdit les limitations seulement si elles sont inférieures aux limites

---

118 CA Aix-en-Provence, 2e ch., 21 sept. 2000, Marfret c/ Helvetia, Rev. Scapel 2000, p. 161.

119 CA Paris, 5e ch., 27 oct. 1995, Arnal et fils c/ Besnier et a.

120 Cass. com., 7 déc. 1983, no 81-14.489, BT 1984, p. 414 ; Cass. com., 25 sept. 1984, no 81-15.526, Rev. Scapel 1986, p. 22.

121 Voir P. Bonassies, DMF 1991.146.

122 Article 5422-15 du code des transports.

légales, *a contrario* la situation où des plafonds supérieurs seraient prévus est autorisée. Cependant, il faut noter que dans la pratique cela est rarement le cas. Si nous revenons à l'analyse des Règles de La Haye-Visby, on peut facilement expliquer le fait qu'elles n'ont pas prévu l'interdiction des clauses limitatives car elles prévoient aussi un plafond de responsabilité pour le transporteur à l'article 2.b. Ces règles étant impératives, cela signifie que le transporteur ne peut aménager sa responsabilité pour pertes et avaries en allant en deçà de la limite légalement fixée.

Néanmoins, dans la mesure où ces clauses ne sont pas directement interdites, et qu'il n'est pas non plus précisé que le transporteur ne peut pas prévoir de clause limitative de responsabilité, allant en dessous des plafonds prévus par les Règles de La Haye-Visby, le transporteur peut essayer de prévoir des plafonds plus bas, même pour les pertes et avaries. La seule chose qu'il risque est de voir cette clause déclarée nulle au profit de l'application des plafonds légalement prévus.

Mais à la lecture de l'article 79 des Règles de Rotterdam, nous pouvons nous rendre compte que cette carence a été comblée car désormais :

*« 1. Sauf disposition contraire de la présente Convention, toute clause d'un contrat de transport est réputée non écrite dans la mesure où elle :*

*a) Écarte ou limite directement ou indirectement les obligations du transporteur ou d'une partie exécutante maritime prévues dans la présente Convention*

*(...) ».*

De manière générale, les clauses limitatives ou exonératoires de responsabilité pour le transporteur maritime sont assez bien encadrées et ne permettent pas au transporteur de réduire sa responsabilité comme une « peau de chagrin ». Il y a donc de fortes limites qui ont été posées à la volonté contractuelle surtout en droit spécial, cela étant néanmoins contrebalancé par la présence d'outils législatifs venant donner des garanties supplémentaires au transporteur maritime.

---

## CHAPITRE 2. DES OUTILS LEGISLATIFS MANQUANT D'UNICITE

---

Le transporteur, au regard des dispositions législatives pourra exclure ou limiter sa responsabilité. Les exclusions légales connaissent une dualité entre celles de droit commun, plus restrictives, et celles de droit maritime, plus adaptées (Section 1). Quant aux limitations, leur régime demeure incomplet (Section 2).

---

### SECTION 1. LA PLURALITE DES REGIMES D'EXCLUSION DE RESPONSABILITE

---

En droit des contrats, lorsqu'une personne ne peut exécuter correctement son obligation, elle est responsable à moins qu'elle ne démontre qu'une cause extérieure est intervenue. Il s'agit des causes exonératoires de responsabilité qui, pour le débiteur d'une obligation contractuelle de droit commun, se résume à deux faits : la force majeure et le fait de la victime. Le code de commerce a quant à lui prévu en ses articles L133-1 et L133-2 deux causes exonératoires que sont le vice propre de la marchandise et la force majeure.

Il existe en droit maritime une spécificité propre à la matière concernant le régime de responsabilité du transporteur. Il s'agit des cas exceptés. Les Règles de La Haye-Visby en ont prévu dix-huit, la loi française en prévoyant seulement neuf. Cette différence ne signifie pas que la loi française en a transposé moins, cela témoigne simplement de « *l'opposition de la méthode, et des styles législatifs, français et anglais* »<sup>123</sup>. MM Bonassies et Scapel ont ainsi procédé à leur classification en trois catégories :

- Les évènements extérieurs non imputables au transporteur ;
- La faute du chargeur, le fait de la marchandise, cas exceptés ;
- Les cas exceptés tenant à des circonstances liées à l'exploitation du navire.

La différence entre ces régimes s'explique largement par la spécificité du transport maritime qui connaît des situations que le droit commun ne peut envisager et n'a donc pas vocation à régir.

---

<sup>123</sup> P. Bonassies et C. Scapel, *Traité de Droit maritime*, 2<sup>e</sup> éd. 2010, LGDJ, n°1072 p.732.

L'objectif de cette partie n'est pas d'étudier en profondeur les cas exceptés, d'autres études plus documentées ayant été faites<sup>124</sup>.

**La dualité prégnante de régime en fonction du type de dommage.** - Ce qui nous intéresse ici est l'application de ces cas exceptés au cas de la responsabilité pour retard car, une fois de plus, l'application n'est pas simple. Comme nous venons de le souligner, le droit commun est mal adapté en la matière dans la mesure où il ne prévoit que deux cas pouvant exonérer le transporteur maritime. Le problème est que le retard est soumis pour partie au droit commun. Ainsi, le régime peut se diviser de la manière suivante :

- Application du droit maritime spécial pour les pertes et avaries consécutives au retard ;
- Application alternative entre le droit maritime et le droit commun pour les dommages économiques.

**Une dualité de régime inappropriée.** – Cette application du droit commun est due au fait que le dommage économique doit être apprécié selon les Règles de droit interne. La question qui se pose ensuite est de savoir si tout le contentieux doit rester soumis au droit commun ou si les juges doivent lui appliquer le droit maritime ? La différence entre les deux régimes est considérable cependant, pour le moment, la jurisprudence ne s'est pas encore positionnée sur la question. Nous supposons qu'il serait logique de considérer que le droit commun devrait être écarté. L'application du droit commun semble logique pour ce qui est de la détermination des dommages indemnifiables. En revanche, concernant le régime de responsabilité du transporteur, il serait de bon ton de considérer que les textes de droit maritime ont vocation à s'appliquer pour déterminer les causes exonératoires du transporteur.

**La nécessité d'un nouveau texte.** - Cette question de droit ne peut pas rester en suspend. En ce sens, les Règles de Hambourg constituaient une véritable avancée car elles prévoyaient deux cas exceptés spécifiques au retard. Le premier est cité à l'article 5.4.a, il s'agit de l'incendie. Le second est cité à l'article 5.6, il s'agit du sauvetage.

---

<sup>124</sup> Nous visons ici notamment les travaux d'un groupe d'étudiants de l'Université de Bretagne occidentale pour une présentation synthétique des cas exceptés de la Convention de 1924, DMF 2005.908.

Cependant, les Règles de Rotterdam ont totalement abandonné cette idée et soumettent le retard aux mêmes cas exceptés que pour les pertes et avaries, à la seule exception de la faute nautique qui disparaît définitivement. A notre sens, cette solution adoptée par les Règles de Rotterdam a deux avantages. D'une part, elle permet de clarifier la situation relative aux causes exonératoires, d'origine légale, applicables au transporteur pour sa responsabilité en cas de retard. D'autre part, elle favorise une unification du régime du retard avec les pertes et avaries ce qui, en définitive, constitue une nécessaire simplification du droit applicable.

Il ne reste désormais qu'à souhaiter que cette solution soit ensuite adoptée par le droit français quand bien même les Règles de Rotterdam ne seraient pas ratifiées. Pour se faire, il faudrait que la jurisprudence prenne position sur la question. Ce régime est donc actuellement compliqué. Le même constat peut être fait pour le régime de limitation de responsabilité dans la mesure où il comporte certaines carences.

## SECTION 2. UN REGIME LEGAL DE LIMITATION DE RESPONSABILITE INCOMPLET

---

Le régime légal de limitation de responsabilité est incomplet dans le sens où le fait de lui appliquer les mêmes principes et les mêmes règles que pour les pertes et avaries peut parfois conduire à des situations manquant de cohérence. Il est donc nécessaire dans un premier temps de présenter ce régime et ses limites (I) pour ensuite expliquer dans quels cas ces plafonds pourront être supprimés (II).

### I. L'APPLICATION DES PLAFONDS

Actuellement, le régime des limitations légales de responsabilité du transporteur pour retard se positionne sur les plafonds pour pertes et avaries ce qui semble assez inadéquate (A). C'est dans ce sens que l'apport des Règles de Hambourg est important car il met en place des plafonds propres pour ce contentieux (B).

## *A. UNE APPLICATION DES PLAFONDS POUR PERTES ET AVARIES INADEQUATE*

Le régime actuel se base sur les Règles de La Haye-Visby et sur la loi du 18 juin 1966. Par conséquent, les seuls plafonds prévus dans ces textes sont ceux relatifs aux pertes et avaries et correspondent à 666,67 DTS par colis ou 2 DTS par kilo<sup>125</sup>.

Lorsque le retard cause des pertes et avaries, l'application de ces plafonds sera tout à fait normale. En revanche, la question s'est posée de savoir si pour les dommages économiques résultant du retard, ces mêmes plafonds devaient s'appliquer. D'un côté, il serait déraisonnable de n'appliquer aucune limite pour ce genre de dommage au prétexte que les textes ne les ont pas prévu. Ce serait ici un effet pervers important du silence des textes. D'un autre côté, l'application des plafonds de responsabilité pour pertes et avaries semblent inadéquates à ce genre de dommage.

Longtemps, la question ne s'est pas posée car les plafonds de responsabilité étaient très bas<sup>126</sup>. Par conséquent, c'est à peine si le dommage matériel causé à la marchandise pouvait être indemnisé en son entier. Mais par la suite, les plafonds ont été augmentés permettant alors à la jurisprudence de se poser la question de leur application au préjudice économique<sup>127</sup>.

L'arrêt ayant traité la question est celui de la Cour de cassation du 29 mai 1990, dénommé « Tillia »<sup>128</sup>. La Cour suprême a ici décidé d'appliquer les plafonds de l'article 4-5 des Règles de La Haye-Visby, au préjudice commercial consécutif au retard, indépendamment de toutes pertes et avaries. De fait, ce plafond peut s'appliquer de manière autonome pour le dommage économique, ce qui est une interprétation extensive de la convention. Cet arrêt marque le point d'ancrage de la jurisprudence concernant l'applicabilité de la Convention de Bruxelles en matière de retard.

---

<sup>125</sup> Art 4.5 Convention de Bruxelles amendé par le protocole de 1968 et de 1979 ; article 28 de la loi de 1966 effectue un renvoi express à la limitation prévue par la Convention de 1924 telle que modifiée par le Protocole de 1979.

<sup>126</sup> 100 GBP dans la première version de 1924 de la convention de Bruxelles.

<sup>127</sup> R. Achard, La responsabilité résultant du retard dans le transport international de marchandise par mer, obs. Cour de cassation, Chb. Com, 29 mai 1990 *DMF* 1990.500.

<sup>128</sup> Cour de cassation, Chb. Com, 29 mai 1990, cité par R. Achard, La responsabilité résultant du retard dans le transport international de marchandise par mer, *DMF* 1990.500.

Bien que cette décision soit la plus sage qui eut pu être adoptée à l'époque, elle n'en demeure pas moins critiquable.

### *B. LA NECESSITE DE PLAFONDS DE LIMITATION PROPRES: LES APPORTS DES REGLES DE HAMBOURG*

Pour commencer, il faut rappeler que la loi de 1966 ne s'applique pas, du fait de sa rédaction restrictive, au dommage économique résultant du retard. Ainsi, en consacrant l'application de l'article 4.5 de la convention internationale au régime économique, la jurisprudence conforte un peu plus l'éclatement du régime. Le dommage économique est régi par le droit commun, mais, concernant les limitations de responsabilité, il faut appliquer le droit spécial.

Ensuite, l'application de ce plafond au préjudice économique semble inadaptée. La limitation se fait en fonction de la quantité de marchandise « perdues ou avariés ». En l'occurrence, pour le retard, on parlera de marchandises retardées. Mais dans le cas du préjudice économique, ce plafond semble assez mal choisi car il n'a finalement aucun lien avec le préjudice.

C'est la raison pour laquelle, l'apport des Règles de Hambourg en la matière est, une fois de plus, notable. L'article 6-1-b met en place une limitation spéciale pour les préjudices résultant du retard, correspondant à « *deux fois et demi le prix du fret payable pour les marchandises ayant subies le retard, mais n'excédant pas le montant total du fret payable en vertu du contrat de transport de marchandise par mer* ».

Les Règles de Rotterdam ont repris cet apport dans leur article 60 dans les termes suivants :

*« La responsabilité pour le préjudice économique résultant d'un retard est limitée à un montant équivalent à deux fois et demi le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard ».*

Cette limitation ne peut pas dépasser le montant du fret total, comme pour Hambourg.

Ce plafond de responsabilité semble réellement adapté au préjudice économique et à la situation du retard. Il permet à l'ayant droit d'obtenir une réparation assez conséquente, sans pour autant alourdir à outrance la responsabilité du transporteur.

Pour autant, il reste des cas où ces plafonds ne vont pas s'appliquer et vont devoir être écartés afin de garantir une réparation intégrale à l'ayant droit à la marchandise.

## II. L'EXCLUSION DES PLAFONDS DE RESPONSABILITE

Dans le cas où les plafonds de limitation de responsabilité s'appliqueraient, l'ayant droit marchandise a encore la possibilité de les écarter en prévoyant une déclaration d'intérêt spécial à la livraison (A) ou en démontrant que le transporteur a commis une faute inexcusable (B).

### A. LA DECLARATION D'INTERET SPECIAL A LA LIVRAISON

Dans l'intérêt de la victime, il vaut mieux écarter les plafonds de responsabilité. Pour les pertes et avaries, il existe le mécanisme de la déclaration de valeur qui octroie, à l'ayant droit, la possibilité de déclarer la valeur réelle de la marchandise. En cas de dommages, l'ayant droit pourra obtenir la réparation intégrale de son préjudice au regard du coût réel de la marchandise. Ce mécanisme est utile pour les marchandises de grande valeur pour lesquelles, l'application du plafond légal de responsabilité entrainerait une réparation insuffisante et dérisoire.

Cependant, celle-ci n'a pas vocation à s'appliquer au retard dans la mesure où la valeur de la marchandise est indépendante du dommage commercial. Par conséquent, il faudrait plutôt prévoir une déclaration d'intérêt spécial à la livraison dont le but est d'indiquer au transporteur qu'il est impératif que le transport respecte un délai précis. Le but est de faire comprendre au transporteur que si la marchandise n'arrive pas avant la date prévue, il en résultera automatiquement un préjudice car l'intérêt du transport réside dans le respect des dates. De ce fait, le transporteur étant averti, l'ayant droit pourra voir son dommage intégralement réparé.

Il s'agit là du premier moyen d'écarter l'application des limitations légales de responsabilité. La démonstration de la faute inexcusable constitue le second.

### B. LA DEMONSTRATION DE LA FAUTE INEXCUSABLE

A l'origine, un arrêt de 1960 de la Cour de cassation<sup>129</sup> a considéré que seul le dol, et non la faute lourde, permettait d'écarter la limitation légale de responsabilité prévue par les textes.

---

<sup>129</sup> Cass, chb. Réunies 11 mars 1960, DMF 1960.331.

Par la suite, la même solution a été adoptée pour la loi de 1966 dans son texte original<sup>130</sup>. Puis, le Protocole de 1968 est venu ajouter la faute inexcusable définie comme « *la faute commise témérement et avec la conscience qu'un dommage en résulterait* »<sup>131</sup>. Ensuite, c'est la loi du 23 décembre 1986, qui a inclus la faute inexcusable en modifiant l'article 28 de la loi de 1966. Aujourd'hui, dans l'ordre interne, elle a été intégrée au code de commerce à l'article L133-8 par une loi de 2009<sup>132</sup>.

Cette faute inexcusable a été reconnue pour la première fois en droit international des transports en matière aérienne par le Protocole de La Haye de 1955 modifiant la Convention de Varsovie de 1929. Par la suite, les conventions internationales, qui ont repris cette notion, ont plus ou moins adopté la même définition.

Cette faute inexcusable est appréciée de manière objective en transport maritime<sup>133</sup> contrairement aux transports terrestres pour lesquels l'appréciation se fait plutôt de manière subjective.

L'ayant droit marchandise devra donc démontrer la faute inexcusable ou le dol du transporteur s'il veut obtenir une réparation intégrale non soumise aux plafonds légaux de responsabilité. Cependant, l'élément intentionnel rajouté à cette notion de faute inexcusable (comparé à la faute lourde) rend, il faut bien l'admettre, sa démonstration assez compliquée. Ainsi, nous pouvons affirmer que le transporteur bénéficie ici d'une grande protection car sa responsabilité ira rarement au delà des limites légales de responsabilité. Ce qui semble, selon nous, assez équilibré au regard des risques auxquels il s'expose à chaque traversée. A charge ensuite à l'ayant droit de prendre les dispositions nécessaires si sa marchandise ou le respect des délais ont une certaine importance.

---

<sup>130</sup> Cass. 18 mars 1986, *DMF* 1987.137.

<sup>131</sup> Art 2.e Protocole de 1968.

<sup>132</sup> Loi n°2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports.

<sup>133</sup> Pour aller plus loin sur l'évolution jurisprudentielle voir P. Bonassies et C. Scapel, *Traité de droit maritime*, 2<sup>e</sup> éd., 2010, n°432 et suivants.

## CONCLUSION

---

Dans l'ensemble, il est possible de conclure que le régime du retard a de nombreuses carences et s'est complexifié au fil des années du fait du silence des textes. Ainsi, c'est la jurisprudence qui a dû combler de nombreux silences, ce qui est en fait un régime composite bien que les jurisprudences des différents pays soient cohérentes entre elles. Par conséquent, le seul moyen de remédier à cette situation est de rédiger une nouvelle convention prenant pleinement en compte le régime du retard. Mais, devant l'échec des Règles de Hambourg et la situation d'attente des Règles de Rotterdam, on peut se demander si l'adoption d'un nouveau texte est envisageable.

Bien que le retard soit en quelque sorte le « mal-aimé » du transport maritime, il faut constater qu'il est assez bien géré. Certes, le système n'est pas parfait, mais tout le monde semble s'y être habitué et bien le maîtriser. Le même phénomène se constate en droit aérien avec la Convention de Varsovie qui malgré ses grandes carences, continue à servir de référence avec ses 70 ans de jurisprudence bien entérinés. Il faudra voir, dans les années à venir, si le même constat n'est pas à faire pour le retard en transport maritime.

# BIBLIOGRAPHIE

---

---

---

## I. TRAITES, MANUELS ET LIVRES

---

- Baudelaire, Les Fleurs du Mal, L'Horloge, Poche, 1972
- P. Bonassies et C. Scapel, Traité de Droit maritime, 2è éd. 2010, LGDJ, n°1072 p.73
- M. Ganado et HM. Kindred dans Maritime Cargo Delays, The Law of Delays in the carriage of général cargoes by sea, Lloyd's of London Press, LTD 1990.1
- Lamy Transport, 2013, Tome II
- Lamy droit du contrat, 2013
- Lamy Logistique, Partie 4, Transports
- E. Pontavice et P. Cordier, Transport et affrètement maritimes, p.105
- M. Rémond-Gouillaud, Droit maritime, Pédone, 1993, 2è éd., p.72
- G. Ripert, Droit maritime, Edition de 1952, Tome II
- R. Rodière, Traité général de droit maritime, Tome II, n°598, Dalloz, 1968

---

## II. THESES ET MEMOIRES

---

- Bertille Tupin, Le retard à la livraison en droit maritime, Mémoire pour le DESS « Droit des transports maritimes et aériens option maritime », Faculté de droit d'Aix en Provence - Marseille, 1992

---

## III. ARTICLES

---

- R. ACHARD, « La responsabilité résultant du retard dans le transport international de marchandises par mer », DMF 1990
- F. Berlingieri et P. Delbecque, Analyse des critiques aux Règles de Rotterdam, DMF, 2011, n°731
- P. Bonassies, DMF, 1991.145
- P. Bonassies, DMF 1991.146
- P. Bonassies dans ses observations in DMF 1989 – 1962 n°87

- P. Delbecque, La clause de non responsabilité pour retard n'exonère pas le transporteur des pertes et avaries consécutives au retard , DMF, 2004, n°647, obs. sous Cour de Cassation chb. Com. 19 mars 2002
- JB Racine, Le retard dans le transport maritime de marchandises, RTD Com., 2003, p.223
- A. Sériaux, La faute du transporteur, Préface de P. Bonassies, 2è éd., Economica, 1998, n°19, p.16
- A Tinayre, Réflexion sur le retard, Études de droit maritime à l'aube du XXIe siècle, mélanges offerts à Pierre Bonassies, Paris, Éd. Moreux, 2001, p. 387.
- P. Veaux Fournier et D. Veaux, Commerce maritime, Responsabilité du transporteur, Régime interne : règles de fond, Fasc 1266, n°100
- The travaux préparatoires of The Hague rules and of the Hagues-Visby rules, CMI 1997.360 et s
- Revue Scapel 1976.14
- DMF, 2004, p. 543 observations de Ph. Pestel-Debord

---

#### IV. COMMENTAIRES DE JURISPRUDENCE

---

- CA Paris, 4 octobre 1996, JCP, 1997.II.22811, note G. Paisant et Ph. Brun.
- CA Paris 24 mars 2004, DMF, 2004, p. 543 observations de Ph. Pestel-Debord
- Claire Humann, De la difficile mise en jeu de la responsabilité pour cause de retard, Obs Cour de Cassation Chb. Com. , 3 juin 2009 n°08/17386, DMF 2010.710
- Marie Tilche, Pas de délai pas de retard, BTL 2007.3185, obs. C. Rouen, 2è chb., 7 mars 2007

---

#### V. SITES INTERNET

---

- CNUCED : <http://www.uncitral.org/uncitral/fr/index.html>

## TABLE DES JURISPRUDENCES

---

- SS (Cargo Owners) v. SS Ardennes (Owners), 1951 1K. B. 55
- Cass, chb. Réunies 11 mars 1960, *DMF* 1960.331
- Cass. Com. 29 janvier 1973, *DMF* 1973 p. 132
- CA Paris 12 décembre 1979, *DMF* 1981, p.21
- Cass. Com.17 avril 1980, n°78-15.627, *BT* 1980 p. 284
- Cass. Com., 28 octobre 1980, n°78-14.625, Bull. civ.. IV. n°355
- CA Lyon 31 octobre 1980, *DMF*, 1981-670.
- Tribunal de commerce de Paris, 19 janv. 1982, *DMF*, 1982.686
- CA Paris 20 avril 1982, *BT*, 1983.369
- CA Aix en Provence, 29 nov 1983, Note de V. G Légier, *RFD aérien*, 1985.478.
- Cass. com., 7 déc. 1983, no 81-14.489, *BT* 1984, p. 414
- Cass. com., 25 sept. 1984, no 81-15.526, *Rev. Scapel* 1986, p. 22
- Cass. 18 mars 1986, *DMF* 1987.137
- CA Aix en Provence , 19 octobre 1988, *DMF* 1990
- C. cass, 29 mai 1990, n°88-16.441, *DMF*, 1990.682
- T. com. Marseille, 3 juillet 1990, *DMF*, 1992, p. 153
- CA Aix en Provence, 4 juin 1991, *DMF*, 1999.93.
- CA Aix en Provence, 2è chb. 10 janvier 1992, *Gan c/ Zim Container Service*
- CA Aix en Provence, 3 mars 1992, *JCP* 1992, IV, 1582
- Cass. Com 21 février 1995, *BTL*, 1995, p.780CA Paris 5 oct. 1995, *BT* 1995.810
- CA Paris, 5 octobre 1995, *BTL* 1995, p.810
- CA Paris, 5e ch., 27 oct. 1995, *Arnal et fils c/ Besnier et a.*
- Cass. Com. 22 octobre 1996, *BC IV* n°261
- CA Paris, 5è chb. 15 janvier 1997, *BTL* 1997 p.200
- CA Versailles, 2è chb. 3 avril 1998 RG5016/96, *CGM Sudc/Saprim*
- CA Rouen 18 février 1999, *DMF* 2000 p.231
- CA Versailles 12è chb. 30 septembre 1999, *BTL* 1999.745
- CA Aix en Provence, 2 décembre 1999, , n°96.433, *BTL*, 2000.
- CA Aix-en-Provence, 2e ch., 21 sept. 2000 *Marfret c/ Helvetia*, *Rev. Scapel* 2000, p. 161

- CA Rouen, 15 novembre 2001, *Juris-Data* n°2001-184444
- Cass. Com 19 mars 2002, n°99-21.177, *BTL* 2002, p.24
- CA Rouen, 29 janvier 2004, *Juris-Data* n°2004-246379
- Cour de Cass. Chb Com. 15 novembre 2005, pourvoi n°04-16.099, publié au *BTL* 2005 p.786
- CA Paris, pôle 5, ch 4, 28 mars 2012, RG 09/22569, SA Alma Services c/ SAS Deugro France, *BTL*, 2012, p. 536

---

## TABLE DES ANNEXES

---

- Annexe 1. Tableau récapitulatif du droit applicable au régime du retard en transport maritime
- Annexe 2. Tableau récapitulatif de la responsabilité du transporteur maritime
- Annexe 3. Droit applicable aux clauses limitatives et exonératoires de responsabilité

ANNEXE 1. TABLEAU RÉCAPITULATIF DU DROIT APPLICABLE AU RÉGIME DU  
RETARD EN TRANSPORT MARITIME

---

<b>DROIT APPLICABLE AU RÉGIME DU RETARD EN TRANSPORT MARITIME</b>		
	<b>PERTES ET AVARIES</b>	<b>DOMMAGE ECONOMIQUE</b>
<b>TRANSPORT INTERNATIONAL</b>	REGLES DE LA HAYE - VISBY	REGLES DE LA HAYE – VISBY AVEC UNE INTERPRETATION EXTENSIVE DE LA JURISPRUDENCE
<b>TRANSPORT INTERNE</b>	LOI DU 18 JUIN 1996 ET DECRET DU 31 DECEMBRE 1966	DROIT COMMUN FRANCAIS

ANNEXE 2. TABLEAU RÉCAPITULATIF DE LA RESPONSABILITÉ DU  
TRANSPORTEUR MARITIME

---

<b>RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR MARITIME</b>		
<b>DELAI CONVENU IMPERATIF</b>	<b>DELAI CONVENU NON IMPERATIF</b>	<b>PAS DE DELAI CONVENU</b>
OBLIGATION DE RESULTAT	OBLIGATION DE MOYEN RENFORCEE  (APPRECIATION PLUS SEVERE DU CARACTERE DERAISONNABLE DU RETARD)	OBLIGATION DE MOYEN RENFORCEE  (APPRECIATION PLUS SOUPLE DU CARACTERE DERAISONNABLE DU RETARD)

ANNEXE 3. DROIT APPLICABLE AUX CLAUSES LIMITATIVES ET  
EXONÉRATOIRES DE RESPONSABILITÉ

---

<b>DROIT APPLICABLE AUX CLAUSES LIMITATIVES ET EXONERATOIRES DE RESPONSABILITE</b>		
	<b>CLAUSES EXONERATOIRES</b>	<b>CLAUSES LIMITATIVES</b>
<b>DOMMAGE ECONOMIQUE</b>	DROIT COMMUN ↓ VALIDES MAIS SOUMISES A CERTAINES CONDITIONS	DROIT COMMUN ↓ VALIDES MAIS SOUMISES A CERTAINES CONDITIONS
	DROIT MARITIME ↓ NULLES - INTERDICTION EXPRES PAR L'ART 3-8 DE LA CONVENTION DE 1924 ET L'ART 29 DE LA LOI DE 1966	DROIT MARITIME ↓ NULLES - INTERDICTION EXPRES PAR L'ART 29c DE LA LOI DE 1966 ET INTERDICTION DEDUITE DE L'ART 2b DE LA CONVENTION DE 1924
<b>PERTES ET AVARIES</b>		

## TABLE DES MATIERES

---

---

<b>Table des abréviations .....</b>	<b>5</b>
<b>Introduction.....</b>	<b>8</b>
<b>Partie 1. Le contexte juridique du retard: un régime hétérogéné compliqué .....</b>	<b>15</b>
Titre 1. Une complexité résultant du silence des textes.....	15
Chapitre 1. Le silence volontaire des Règles de La Haye - Visby.....	15
Section 1. Les motivations des rédacteurs .....	15
I. Des positions divergentes .....	16
II. Un silence « entendu » comme une solution de compromis.....	16
Section 2. Les applications jurisprudentielles .....	19
I. Une carence comblée par les tribunaux français.....	19
II. Une solution uniforme avec la jurisprudence des pays de Common Law .....	21
Chapitre 2. Une dualité de régime pour les transports internes due à la rédaction restrictive des textes .....	22
Section 1. La mise en place d'un système dual dans le contentieux du retard en droit interne.....	23
I. Analyse de la lettre du textE.....	23
II. L'application alternative des régimes par la jurisprudence fondée sur la nature du dommage.....	24
Section 2. Les critiques d'une telle solution.....	25
I. L'application subsidiaire du régime de droit commun.....	26
II. Vers l'application des textes français au retard .....	26
Titre 2. Une originalité importante: la détermination du régime de responsabilité par le fait générateur.....	27
Chapitre 1. Les conséquences de la fixation d'un délai : un durcissement de la responsabilité du transporteur .....	27
Section 1. Les conditions de fixation d'un délai.....	28
I. L'absence de délai légalement prévu.....	28
II. Un accord nécessairement contractuel soumis à certaines conditions .....	29
Section 2. L'appréciation du dépassement du délai .....	31
I. La question de l'impérativité du délai.....	32

II. Les conséquences sur la responsabilité du transporteur .....	32
Chapitre 2. Les conséquences de l'absence de délai: la souplesse du régime de responsabilité du transporteur .....	34
Section 1. Une clémence prétorienne sujette à controverse.....	34
I. Une clémence pouvant se justifier par l'absence de délai.....	34
II. Une clémence inéquitable et désuète .....	35
A. Un argument inéquitable au regard des autres modes de transport .....	35
B. Un argument devenu obsolète au regard des nouvelles technologies.....	36
Section 2. La présence d'outils contrebalançant cette souplesse .....	37
I. Le critère de retard raisonnable : le rappel de la bonne foi contractuelle ..	37
A. Une construction prétorienne bienvenue .....	37
B. Un oubli important dans les Règles de Rotterdam.....	39
II. Les moyens à disposition de l'ayant droit marchandise.....	40
A. La faute du transporteur à l'origine du retard .....	40
B. L'utilisation du retard à l'enlèvement de la marchandise.....	41
<b>Partie II. Les difficultés subseqentes concernant la réparation des préjudices résultant du retard.....</b>	<b>43</b>
Titre 1. La nécessaire reconnaissance d'un préjudice subi par l'ayant droit marchandise ...	43
Chapitre 1. Les exclusions préliminaires .....	43
Section 1. Le retard un dommage non indemnisable en soi .....	43
I. Une exclusion en adéquation avec le droit maritime .....	43
II. Une exception contractuelle : les clauses pénales.....	44
Section 2. L'exclusion des pertes et avaries : une dualité de régime difficile à comprendre.....	45
I. Une exclusion justifiée par la protection des intérêts marchandise.....	45
II. Une dualité des régimes critiquable.....	46
Chapitre 2. La difficile détermination des dommages couverts par le régime du retard.	49
Section 1. Les difficultés liées à la notion de préjudice économique .....	49
Section 2. L'encadrement de la notion par le droit commun.....	51
Titre 2. Les outils de protection mis à la disposition du transporteur .....	53
Chapitre 1. L'utilisation conditionnelle des clauses limitatives ou exonératoires de responsabilité .....	53
Section 1. Une application encadrée au regard du droit commun pour les dommages économiques .....	53

I. Une application en principe valable.....	54
II. Une application encadrée.....	55
A. La mise en place prétorienne de conditions de validité.....	55
B. Vers une application de la jurisprudence Chronopost au transport maritime ? .....	58
Section 2. Une application en principe interdite pour les pertes et avaries au regard du droit spécial .....	59
Chapitre 2. Des outils législatifs manquant d'unicité .....	63
Section 1. La pluralité des régimes d'exclusion de responsabilité.....	63
Section 2. Un régime légal de limitation de responsabilité incomplet .....	65
I. L'APPLICATION DES plafonds .....	65
A. Une application des plafonds pour pertes et avaries inadéquate.....	66
B. La nécessité de plafonds de limitation PROPRES: les apports des Règles de Hambourg .....	67
II. L'exclusion des plafonds de responsabilité.....	68
A. La déclaration d'intérêt spécial à la livraison .....	68
B. La démonstration de la faute inexcusable.....	68
<b>Conclusion.....</b>	<b>70</b>
<b>Bibliographie .....</b>	<b>71</b>
I. Traités, manuels et livres .....	71
II. Thèses et mémoires.....	71
III. Articles .....	71
IV. Commentaires de jurisprudence .....	72
V. Sites internet.....	72
<b>Table des jurisprudences.....</b>	<b>73</b>
Table des annexes.....	75
Annexe 1. Tableau récapitulatif du droit applicable au régime du retard en transport maritime .....	76
Annexe 2. Tableau récapitulatif de la responsabilité du transporteur maritime ..	77
Annexe 3. Droit applicable aux clauses limitatives et exonératoires de responsabilité.....	78

Aujourd'hui l'économie est une composante importante de notre société et les acteurs qui y évoluent sont de plus en plus exigeants. Ainsi, tout le système est tourné vers la recherche de la rapidité et les retards sont de moins en moins tolérés. Dans ce contexte, le transport maritime est soumis à des exigences toujours plus difficiles à respecter. Cette étude portera sur le retard dans le transport de marchandise par mer. L'encadrement de ce régime est difficile à appréhender car repose sur le silence des textes applicables en la matière ainsi que sur l'interprétation jurisprudentielle. Il faudra alors comprendre comment ce régime s'articule pour essayer ensuite de mieux cerner les contours et conséquences du retard pour le transporteur maritime dans le cadre du contrat de transport de marchandises.

Mots-clés : Conséquences - Contrat de transport - Dommages matériels et économiques - Exonération et limitation de responsabilité - Marchandises - Règles de Hambourg - Règles de La Haye - Visby - Règles de Rotterdam - Retard - Responsabilité - Silence des textes - Transporteur maritime.

\*

\* \*

Today the economy is an important part of our society and the actors who inhabit it are increasingly demanding. Thus, the entire system is turned to the pursuit of speed and delays are less tolerated. In this context, the shipping is subjected to requirements increasingly difficult to meet. This study will investigate the delay in the carriage of goods by sea. The frame of this scheme is difficult to understand because based on the silence of the relevant legislation in this area as well as judicial interpretation. So, it will be necessary to understand how this system is organized and then try to identify the contours and consequences of delay for the carrier in the contract of carriage of goods.

Key Words : COnséquences - Contract of carriage - Physical and economic damage - Disclaimer and limitation of liability - Goods - Hamburg Rules - Rotterdam Rules - Hague-Visby Rules - Delay - Liability - Lack of texts - Maritime carrier.