



HAL
open science

Du bénéfice de la limitation de responsabilité aux contractants du propriétaire de navire

Natalia Gaucher-Mbodji

► **To cite this version:**

Natalia Gaucher-Mbodji. Du bénéfice de la limitation de responsabilité aux contractants du propriétaire de navire. Le Droit Maritime Français, 2016. hal-02491437

HAL Id: hal-02491437

<https://hal.science/hal-02491437>

Submitted on 26 Feb 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

DU BENEFICE DE LA LIMITATION DE RESPONSABILITE AUX CONTRACTANTS
DU PROPRIETAIRE DE NAVIRE

ARRÊT (traduction¹)

Cour Fédérale du Canada, 7 mars 2016, *J.D. Irving, Limited v. Siemens Canada Limited, Maritime Marine Consultants (2003) Inc., BMT Marine and Offshore Surveys Ltd., et al.*, 2016 FC 287²
Ottawa, Ontario, March 7, 2016 – The Honourable Madam Justice Strickland.

[1] Un jugement a été rendu dans cette affaire le 22 janvier 2016 (2016 FC 69). Cependant, comme indiqué au par. 329 de cette décision, et étant donné mes conclusions sur la question de l'imprudence, il restait à préciser si MMC et Bremmer demandaient encore que soit jugée la question de savoir s'ils sont des personnes dont les faits, négligences et fautes entraînent la responsabilité de JDI, propriétaire, au sens de l'article 1(4) de la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes de 1976 telle qu'amendée par le Protocole de 1996 (la « Convention de 1976 »), et par conséquent, s'ils sont admis à limiter leur responsabilité.

[2] La question traitée ici de manière complémentaire est donc de savoir si MMC et Bremmer bénéficient de la limitation de responsabilité selon l'article 1(4) de la Convention de 1976, qui dispose :

Si l'une quelconque des créances prévues à l'art. 2 est formée contre toute personne dont les faits, négligences et fautes entraînent la responsabilité du propriétaire ou de l'assistant, cette personne est en droit de se prévaloir de la limitation de la responsabilité prévue dans la présente Convention.

[3] N'est pas contestée la qualité de JDI en tant que « propriétaire » au sens de l'article 1(2) de la Convention de 1976. MMC et Bremmer soutiennent qu'ils sont des personnes dont les faits, négligences et fautes entraînent la responsabilité de JDI, propriétaire, et sont par conséquent admis à limiter leur responsabilité. À cet effet, MMC et Bremmer interprètent l'article 1(4) en cela qu'il étend aux contractants indépendants (*independent contractors*)³ la catégorie des personnes admises à limiter leur responsabilité, dès lors que le propriétaire est légalement responsable des actions de ces contractants indépendants.

[4] Cette interprétation est fondée en premier lieu sur l'extrait suivant du traité de Patrick Griggs, *Limitation of Liability for Maritime Claims*, 4^e éd., Londres, Lloyds, 2005, n^o 13 :

L'article 1(4) de la Convention de 1976 étend le droit à limitation de responsabilité à « toute personne dont les faits, négligences et fautes entraînent la responsabilité du propriétaire ou de l'assistant... »

Cette rédaction apparaît étendre la catégorie des personnes admises à limiter leur responsabilité. L'article 6(2) de la Convention de 1957 et la section 3(2) de l'acte de 1958 [*Merchant Shipping Act*] accordaient ce droit aux « Capitaine, membres de l'équipage et autres *préposés* du propriétaire... agissant dans l'exercice de leurs fonctions ». Cependant, l'article 1(4) de la Convention de 1976 est

¹ Arrêt complémentaire à celui rendu le 22 janvier 2016, réf. : 2016 FC 69. L'extrait ici reproduit est traduit de l'anglais par nos soins. L'auteur tient à témoigner sa reconnaissance envers ses enseignants, notamment M. le Professeur Bonassies ; qu'ils voient en cette première publication un fruit de leur investissement.

² <http://www.canlii.org/en/ca/ctf/doc/2016/2016fc287/2016fc287.pdf>.

³ La traduction d'*independent contractor* sera ici littérale ; au sens de cette décision, l'*independent contractor* est un contractant « tiers » au contrat principal (*third party contractors or others*, par. 30), qui ne dépend pas de son contractant (par. 12-13). Pour la comparaison de cette notion avec le droit français, v. *infra*, par. 3.

apparemment assez large pour inclure les agents et contractants indépendants tels que les manutentionnaires, dès lors que le propriétaire est légalement responsable de leurs actes.

Ce qui est entendu par le terme « responsable » n'est pas clair. Selon une interprétation restrictive, ce terme pourrait signifier que, par exemple, un manutentionnaire devrait démontrer, contrairement à la solution donnée dans l'affaire du *White Rose*, qu'il est un « préposé » du propriétaire avant de se prévaloir d'un droit indépendant à limiter sa responsabilité. Selon une interprétation plus large, il pourrait suffire au manutentionnaire de montrer que le propriétaire était « responsable » de son fait.

Dans le cas de réclamations pour des dommages à la marchandise, l'art. III, règle 1 de la Convention de Bruxelles de 1924 modifiée fait peser sur le propriétaire une obligation de diligence raisonnable qui intervient avant et au commencement du voyage, qui consiste à mettre le navire en état de navigabilité. Dans l'affaire du *Muncaster Castle* [[1961] 1, *Lloyd's Rep.* 57], la Chambre des Lords a retenu que, dans le cadre de cette obligation, le propriétaire est responsable si le navire n'était pas en état de navigabilité en raison d'actes ou d'omissions d'un tiers contractant qu'il aurait engagé. Il devrait s'ensuivre qu'un tiers contractant qui est à l'origine du défaut de navigabilité du navire par son acte, sa négligence ou son omission, s'il est poursuivi par les propriétaires de la marchandise endommagée, sera admis à limiter sa responsabilité sur le fondement de la Convention de 1976.

[5] MMC et Bremmer, au-delà de cela, relèvent que la conception selon laquelle l'obligation de mettre le navire en état de navigabilité ne peut faire l'objet d'une délégation a été soutenue par la Cour Suprême du Canada dans *Wire Rope Industries Ltd v British Columbia Marine Shipbuilders Ltd*, [1982] 1 SCR 363 [*Wire Rope*]. [...]

[7] En se fondant sur les principes exposés dans les affaires *Muncaster Castle* et *Wire Rope*, MMC et Bremmer font valoir qu'un contractant indépendant ou un expert qui serait à l'origine de l'innavigabilité du navire par son action, sa négligence ou son omission, engage la responsabilité personnelle du propriétaire, qui dans cette affaire est JDI.

[8] - [9] *Développement de cet argument.*

[10] Je voudrais soulever tout d'abord qu'il est clairement prouvé que MMC a passé un contrat avec JDI, par l'intermédiaire d'un bon de commande d'Irving Equipement⁴ ; que, selon ce contrat, MMC devait fournir des services d'architecture navale relatifs au déplacement de la marchandise ; que, au-delà de ce contrat, JDI et MMC entretenaient des relations commerciales depuis longtemps, par lesquelles MMC délivrait des services d'expertise que JDI ne pouvait réaliser en interne ; que MMC et Bremmer étaient considérés par JDI comme faisant partie de son équipe. Il n'est pas discuté non plus que MMC et Bremmer ont été requis pour des prestations de conseil sur le caractère approprié ainsi que sur l'utilisation du « SPM 125 » pour un chargement et un transport sécurisés des rotors basse pression.

[11] Cependant, selon mon opinion, cela ne suffit pas à faire de MMC et de Bremmer des personnes dont les faits, négligences et fautes entraînent la responsabilité de JDI, propriétaire, au sens de l'article 1(4).

[12] MMC est une société indépendante, à l'inverse d'Atlantic Towing ou d'Irving Equipment qui sont des divisions de JDI. Il n'y a aucune preuve ni argument selon lesquels Bremmer aurait été retenu par JDI au nom de ce dernier, ou qu'il était un employé de JDI. Aucun argument n'est soulevé non plus, selon lequel Bremmer, un moment donné, aurait agi autrement qu'en sa qualité

⁴ Filiale de JDI.

de dirigeant de MMC. Il semble plutôt que MMC a agi en tant que contractant indépendant, afin de fournir des services d'architecture navale à JDI.

[13] Il est bien connu que la relation entre un employeur et un contractant indépendant, au contraire de la relation entre un employeur et un employé, préposé (*servant*) ou agent, ne fait pas naître d'action sur le fondement de la responsabilité pour autrui. Dans cette affaire, JDI et MMC conclurent un contrat de prestation de services. MMC fournit des services d'architecture navale que JDI ne pouvait réaliser en interne. JDI ne supervisait ni ne contrôlait le travail de MMC. MMC est une société indépendante gérant son activité à son propre compte. En résumé, la nature de la relation entre JDI et MMC n'entraîne pas dans le champ de la responsabilité pour autrui. Par conséquent, et alors même que MMC aurait pu avoir été retenue par JDI plusieurs fois auparavant, et que JDI aurait compté sur les services de MMC pour la fourniture de services d'architecture navale, en droit canadien cela n'est pas suffisant à rendre JDI responsable des actes ou omissions de MMC (*671122 Ontario Ltd v Sagaz Industries Canada Inc*, 2001 SCC 59 aux par. 46-47 ; *1292644 Ontario Inc (Connor Homes) v Canada (National Revenue)*, 2013 FCA 85 aux par. 23, 39-41 ; *KLB v British Columbia*, 2003 SCC 51).

[14] Par conséquent, de mon point de vue, le simple fait que JDI ait contracté avec MMC afin de fournir des services d'architecture navale qui s'attachaient soit à une partie nécessaire, soit à l'intégralité, soit à une fonction centrale du déplacement de la marchandise, ne suffit pas à fonder la responsabilité légale décrite à l'article 1(4).

[15] - [19] : *interprétations doctrinales divergentes*.

[20] À mon sens, en raison de l'ambiguïté résultant des termes de l'article 1(4) de la Convention et des diverses interprétations possibles de cet article, démontrées dans les textes cités *supra*, il est nécessaire d'examiner les Travaux Préparatoires à la Convention LLMC de 1976 et du Protocole de 1996 (les *travaux*), tels que compilés par le Comité Maritime International (CMI), afin de rechercher l'intention des États Membres vis-à-vis de l'article 1(4) dans le contexte et le but de la Convention de 1976.

[21-29] : *étude des travaux préparatoires*.

[30] Selon moi, les *travaux* ne donnent pas de solution claire. Nous pouvons tout de même en tirer la certitude qu'il n'y avait aucune intention explicite d'étendre aux contractants indépendants la catégorie de personnes admises à limiter leur responsabilité au sens de l'article 1(4). Au contraire, les *travaux* conduisent à penser que l'article 1(4) est sous-tendu par l'idée selon laquelle le terme « responsabilité » demeure rattaché à la responsabilité pour autrui du propriétaire, et qu'une interprétation restrictive en était envisagée. Cela pourrait peut-être s'étendre à la protection des pilotes selon des conditions particulières, mais il n'apparaît pas que les rédacteurs aient voulu étendre plus la catégorie de personnes visées par l'article 1(4). Les *travaux* ne révèlent en outre aucune volonté d'étendre l'article 1(4) aux contractants tiers ou autres sur le fondement d'une référence à une obligation de diligence raisonnable du propriétaire de maintenir le navire en état de navigabilité au sens de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, modifiée par les Protocoles du 23 février 1968 et du 21 décembre 1979.

[30] - [36] *Démonstration*.

[37] - [38] Réponse à l'argument d'un éventuel manquement de JDI à son obligation de maintenir la navigabilité du navire : argument allégué sans preuve et, semble-t-il, sans importance d'un point de vue théorique.

[39] En résumé, pour toutes ces raisons, je ne suis pas convaincue que MMC et Bremmer, en tant que contractants indépendants, sont des personnes dont les faits, négligences et fautes entraînent la responsabilité de JDI, propriétaire, au sens de l'article 1(4). Par conséquent, MMC et Bremmer ne bénéficient pas du droit à limiter leur responsabilité au sens de la Convention de 1976.

OBSERVATIONS

1. La rénovation de la station nucléaire canadienne de Point Lepreau, premier projet au monde de modernisation d'une station à réacteur de type CANDU⁵, donne matière à répondre à un problème d'importance considérable : la portée de l'article 1.4 de la Convention de 1976 sur les créances maritimes, qui ouvre le bénéfice de la limitation de responsabilité à des contractants ou partenaires du propriétaire de navire : « *Si l'une quelconque des créances prévues à l'art. 2 est formée contre toute personne dont les faits, négligences et fautes entraînent la responsabilité du propriétaire ou de l'assistant, cette personne est en droit de se prévaloir de la limitation de la responsabilité prévue dans la présente Convention* ».

Dans quelles conditions le contractant du propriétaire ou exploitant de navire peut-il bénéficier de la limitation de responsabilité au sens de l'art. 1.4. de la Convention de 1976 ? La réponse donnée par l'arrêt ici commenté est remarquable à deux égards : d'une part en ce que, à notre connaissance, il n'existait aucun précédent relatif à la portée de cet article (ni en Common Law, ni, en ce qui nous concerne, en droit français) ; d'autre part, en ce que la solution retenue s'oppose à une doctrine très majoritaire.

La société J.D. Irving (ci-après « JDI ») avait été chargée par la société Siemens, opérateur principal, du transport de trois rotors basse pression du port de Saint John à la station nucléaire de Point Lepreau. Le transport devait s'effectuer par mer⁶. JDI affréta dès lors une barge, et chargea la société MMC de prestations d'architecture navale, afin de définir les conditions nécessaires au chargement des rotors et à leur acheminement vers la station. Le 15 octobre 2008, lors du chargement, deux rotors tombèrent dans les eaux du port de Saint John.

Siemens engagea une action contre JDI et toutes les sociétés impliquées, directement ou indirectement, dans l'opération. Dans une première décision⁷, la Cour Fédérale du Canada reconnut à JDI le bénéfice de la limitation de responsabilité au titre du *Marine Liability Act*, qui transpose la Convention de 1976 sur les créances maritimes. La décision ici commentée complète ce premier jugement, en statuant sur le bénéfice de la limitation de responsabilité à MMC, sous-contractant – et par incidence, à Bremmer, actionnaire principal de MMC.

La Cour Fédérale, après une analyse de bon sens, retient que MMC ne peut se prévaloir de sa seule qualité de contractant du propriétaire ou exploitant de navire au sens de la Convention de 1976, pour invoquer le droit à limitation de responsabilité dans les conditions de l'art. 1.4 de la Convention.

⁵ CANDU : CANada Deuterium Uranium, réacteurs nucléaires fonctionnant au deutérium (« eau lourde »). Les réacteurs de type CANDU ont été créés au Canada et mis en service à partir des années 1970.

⁶ Pour une vue d'ensemble des contrats intervenus dans cette opération, v. les par. 1 à 8 de la première décision, rendue par la Cour Fédérale le 22 janvier 2016 (2016 FC 69).

⁷ Cour Fédérale du Canada, 22 janvier 2016, 2016 FC 69.

2. La Cour Fédérale canadienne considère qu'établir un lien contractuel avec le propriétaire ou exploitant au sens de la Convention de 1976 ne permet pas en lui-même à une société de se prévaloir du bénéfice de l'article 1.4 de cette Convention. Une société ne peut donc être reconnue comme « personne dont les faits, négligences et fautes entraînent la responsabilité du propriétaire » que si elle démontre et qualifie un lien de subordination avec le bénéficiaire du droit à limitation de responsabilité, ce qui n'a pas été défendu en l'espèce. Madame le juge Strickland a donc peu affiné son argumentation sur ce point ; toutefois, elle donne quelques exemples concrets : contrat de travail, lien de préposition, représentation, ou encore, plus évidemment, incorporation (par. 13).

Cette interprétation se pose en continuité du texte de l'ancienne Convention de 1957 sur la limitation de responsabilité des propriétaires de navires, laquelle n'ouvrait le bénéfice de la limitation de responsabilité qu'à des tiers préposés ou agents du propriétaire de navire⁸. Cependant, la rédaction ambiguë de l'art. 1.4 de la nouvelle Convention avait conduit l'essentiel de la doctrine, notamment de Common Law⁹, mais aussi de droit français¹⁰, à envisager l'extension de cette solution à des contractants indépendants du propriétaire de navire (*independent contractors*), c'est-à-dire des contractants dont l'obligation ne fait pas naître d'action au sens de la responsabilité pour autrui¹¹. Le maintien d'une interprétation étroite de cette disposition était pourtant défendu avec force par ailleurs¹². C'est cette dernière interprétation qui fut retenue ici, ayant pour conséquence le maintien du caractère exceptionnel de la limitation de responsabilité.

Nous rappelons que la limitation de responsabilité est une prérogative reconnue aux propriétaires ou exploitants de navire, fondée sur le risque maritime, de plafonner leurs dettes à un montant aujourd'hui défini par les conventions internationales. En l'espèce, la qualité de JDI en tant que propriétaire ou exploitant au sens de la Convention de 1976 n'avait pas été discutée, si bien qu'elle fut présumée (décision 2016 FC 69, précitée). Une remise en cause de cette qualité aurait empêché absolument les co-contractants de JDI de se prévaloir de la limitation de responsabilité au sens de l'art. 1.4.

La tentative d'argumentation de MMC sur l'extension de l'obligation de diligence raisonnable du transporteur au sens de l'article 3.1 de la Convention de Bruxelles de 1924, modifiée, ne sera que mentionnée ici. Elle n'est ni prouvée en l'espèce, ni propre, en raison de sa complexité, à justifier la demande d'un co-contractant sur le fondement de la Convention de 1976 (par. 37-38 de cette décision).

⁸ Convention de 1957, art. 6.2 : « [...] *les dispositions de cette Convention seront applicables à l'affrètement, à l'armateur, à l'armateur-gérant, ainsi qu'aux capitaines, membres de l'équipage et autres préposés du propriétaire, de l'affrètement, de l'armateur, ou de l'armateur-gérant, agissant dans l'exercice de leurs fonctions* [...] ».

⁹ P. GRIGGS – R. WILLIAMS, *Limitation of Liability for Maritime Claims*, cité dans l'arrêt (par. 4) ; C. HILL, *Maritime Law*, 6^e éd., LLP, 2003 (*Lloyd's*), p. 402 : « *The wording of this paragraph would seem to afford the right of limitation even to any independent contractor, such as a firm of stevedores engaged by a shipowner provided that the shipowner could show that he was responsible in law for their actions.* » ; S. HODGES – C. HILL, *Principles of Maritime Law*, LLP, 2001, pp. 531-532 : « *The rationale for this conferment is to prevent an aggrieved party from evading limitation of liability by suing persons for whose conduct the shipowner is responsible. [...] The use of the word 'responsible' enlarges the scope of the provision so as to encompass independent contractors [par opposition aux préposés ou aux agents]* ».

¹⁰ M. REMOND-GOULLAUD, *Droit maritime*, 2^e éd., Pédone, 1993, n° 345, p. 221.

¹¹ Cette décision, au par. 13 ; v. également House of Lords, 13 mars 2003, *Homburg Houtimport BV and Others v Agrosin Private Ltd and Another*, [2003] UKHL 12 ; [2004] 1 A.C. 715, par. 28 : « *Ordinarily understood the word 'independent contractor' in the context of a head contract means a third party with whom a party to a contract enters into a contract under which the third party contracts to perform some or all of the obligations which that party had undertaken to perform under the head contract, in other words, a subcontractor* ». « Sous-contractant » ne doit pas être confondu avec « sous-traitant », le régime de la sous-traitance étant une particularité du droit français (cf. *infra*).

¹² P. BONASSIES – C. SCAPEL, *Traité de droit maritime*, 2^e éd., Paris, 2010, n° 423-455, pp. 292-294, et, dans la nouvelle édition : *ibid.*, *Traité...*, 3^e éd., Paris, 2016, n° 423, p. 354.

3. L'apport de la solution canadienne est considérable vis-à-vis de la doctrine, et apparaît logique d'un point de vue pratique ; le caractère encore inédit de cette interprétation, mais aussi son bon sens et son respect du particularisme de la limitation de responsabilité, nous semblent devoir orienter fortement la pratique et la doctrine dans le sens d'une interprétation restrictive de l'art. 1.4 de la Convention de 1976.

La portée de cet arrêt dans l'interprétation de la Convention de 1976, premièrement, conduit à réduire l'importance des arguments selon lesquels l'esprit de la Convention de 1957 aurait été radicalement changé en 1976¹³. Au contraire, selon cette décision, le simple fait pour un tiers contractant d'être à l'origine d'une créance envers le propriétaire ne suffit pas à donner à ce contractant le bénéfice de la limitation de responsabilité du propriétaire ; la créance n'est donc pas le seul critère du bénéfice de la limitation de responsabilité, bien que le nouveau titre donné à la Convention en 1976 ait pu conduire à des développements en ce sens. Au contraire, la nature de la relation entre ce contractant et le propriétaire ou exploitant de navire doit demeurer un critère essentiel. L'argumentation de la Cour, au demeurant, s'arrête à cet élément car il semble que MMC n'ait pas recherché à démontrer un lien de subordination avec JDI. Les conditions d'application de cet article pourraient donc être affinées, peut-être à l'aide des solutions données sous l'empire de la Convention de 1957.

Cette décision est d'un intérêt certain pour la pratique et la doctrine françaises, deuxièmement. En effet, le droit commun français présente deux spécificités qui « perturbent » le mécanisme de l'invocation de la limitation de responsabilité par un tiers : la sous-traitance, et le lien de préposition. L'interprétation donnée par la Cour pourra donc aider à clarifier le champ d'application de l'art. 1.4. de la Convention de 1976.

La sous-traitance au sens strict n'est pas concernée par la décision ici commentée ; en effet, par hypothèse, le sous-traitant exécute une obligation dont l'entreprise principale est tenue vis-à-vis du maître d'ouvrage ; cette exécution par le sous-traitant dans les limites de sa mission engage la responsabilité de l'entreprise principale à l'égard du maître d'ouvrage¹⁴ ; par conséquent, l'entrepreneur principal est responsable du fait d'autrui. La situation du sous-traitant est donc exclue de la catégorie des *independent contractors*. Le maître d'ouvrage dispose de deux actions : l'une contractuelle, contre son co-contractant ; l'autre, délictuelle, contre le sous-traitant¹⁵. En vertu de l'art. 1.4, la limitation de responsabilité pourra être opposée à chacune de ces actions.

Le lien de préposition, dans l'hypothèse de la jurisprudence *Costedoat* (Cass. Ass. Plén. 25 février 2000), dépasse la solution de la décision commentée. Selon cette jurisprudence, « *n'engage pas sa responsabilité à l'égard des tiers le préposé qui agit sans excéder les limites de la mission qui lui a été impartie par son commettant.* » L'immunité qu'il institue au profit du préposé prive le client du commettant de toute action contre le préposé. Par conséquent, et alors même que le lien de préposition est envisagé par l'art. 1.4 de la Convention de 1976, l'application du droit français, *a fortiori* plus favorable, devrait rendre inutile le droit maritime international sur ce point¹⁶ : aucune limitation de responsabilité n'aura à être invoquée par un préposé au sens de cette jurisprudence, parce qu'il n'est pas responsable vis-à-vis du client de son commettant. Notamment, la responsabilité du

¹³ Défendent cette idée, notamment : S. HODGES – C. HILL, *op. cit.* ; . M. REMOND-GOUILLOUD, *op. cit.*

¹⁴ Loi n° 75-1334 du 31 décembre 1975 (modifiée), art. 1.

¹⁵ Cass. Ass. Plén., 12 juillet 1991, *Besse* ; confirmant cette solution : Cass. civ. 3^e, 26 novembre 2014, n° 13-22.067, *Dall.* 2014.2463 ; *RDI* 2015.78, n. H. PERINET-MARQUET.

¹⁶ P. BONASSIES – C. SCAPEL, *Traité de droit maritime*, 3^e éd., Paris, 2016, n° 297, p. 264.

préposé ne peut être, en l'état du droit, invoquée à titre subsidiaire¹⁷. L'application de cette solution aux capitaines de navires est encore incertaine¹⁸.

Sous-traitance et lien de préposition exclus, restent à envisager les cas d'*independent contractors*, selon la formule anglaise ; cette formule peut être définie ainsi : un « contractant indépendant » est un contractant tiers au contrat principal, et qui n'est pas lié au prestataire par un lien de préposition, de sous-traitance, ou de salariat, notamment. Cette catégorie regroupe, en matière maritime, des contractants dont l'intervention a un effet considérable sur la réalisation de la prestation principale. Dans la mesure où aucun lien de subordination n'est démontré, auront une incidence sur la responsabilité du propriétaire ou exploitant de navire au sens de la Convention, sans bénéficier de sa limitation de responsabilité (si l'on retient l'interprétation donnée dans cette affaire), notamment : les manutentionnaires, les constructeurs, mais aussi, et cela s'impose, les sociétés de classification¹⁹, ou encore, par extension, les « logisticiens »²⁰. Cette solution qui exige un critère fondé sur la nature de la relation entre le propriétaire et son contractant, paraît justifiée d'un point de vue théorique et pratique : elle préserve d'une part le bénéfice de la limitation de responsabilité à celui qui, directement ou indirectement, supporte le risque maritime ; elle permet d'autre part de poser une limite aux bénéficiaires du champ de l'article 1.4, et, incidemment, de définir avec une certaine assurance les cas exclus du champ de cet article.

Natalia Gaucher
Aix-Marseille Université
Master II Droit maritime et des Transports

¹⁷ L'Avant-Projet « Catala » de réforme du droit des obligations et de la prescription du 22 septembre 2005, p. 141, proposait d'atténuer la solution *Costedoat* en rétablissant une responsabilité du préposé à titre subsidiaire ; cette solution n'a pas été suivie, puisque le futur art. 1242 du Code civil (à compter d'octobre 2016) reprend les dispositions de l'actuel art. 1384.

¹⁸ Pour une extension aux capitaines de navire, et aux préposés non salariés : P. BONASSIES – C. SCAPEL, *op. cit.*, n° 296-297.

¹⁹ *Contra*, pour une extension de la limitation de responsabilité aux sociétés de classification : M. REMOND-GUILLOUD, *op. cit.* La responsabilité des sociétés de classification dans un dommage causé par à l'occasion d'une expédition maritime est reconnue en droit français ; pour une application récente, v. CA Versailles, 2^e ch., 15 décembre 2015, Navires *Berg* et *Breede*, n° 13-09212, note S. SANA-CHAILLE DE NERE, *DMF* n° 779.

²⁰ Le recours à la qualification de « contrat de logistique » exclut la limitation de responsabilité imposée dans le contrat-type de commission de transport depuis le Décret n° 2013-293 du 5 avril 2013.