



LA LIMITATION DE RESPONSABILITÉ DU PROPRIÉTAIRE DE NAVIRE CONFORME À LA CONSTITUTION

Depuis 2010, tout justiciable peut, dans le cadre d'une instance à laquelle il est partie, solliciter du Conseil constitutionnel l'abrogation d'un texte législatif qui porterait atteinte aux droits et libertés que la Constitution garantit. La question prioritaire de constitutionalité est néanmoins soumise au filtrage de la Cour de cassation ou du Conseil d'Etat selon qu'il s'agit d'un litige relevant des juridictions de l'ordre administratif ou de celles de l'ordre judiciaire.

Cette procédure régulièrement mise en œuvre est l'occasion pour une partie à un litige de remettre en cause certaines institutions bien établies de notre droit. Le droit maritime n'échappe pas à cette règle.

Ainsi, la victime d'un accident de voile s'était vue opposer par l'assureur responsabilité et le skipper du navire dont elle recherchait la responsabilité les dispositions de l'article L5121-3 du Code des

transports qui prévoit, entre autres choses, que l'armateur et le capitaine d'un navire sont en droit de limiter leur responsabilité si les dommages se sont produits à bord du navire ou s'ils sont en relation directe avec la navigation ou l'utilisation du navire. Souhaitant échapper à la limitation qui lui était opposée, la victime a ainsi entrepris d'attaquer la constitutionnalité des dispositions de l'article L5121-3 du Code des transports. Entre autres arguments, il était fait valoir que le droit à limitation prévu à l'article L5121-3 du Code des transports était inconstitutionnel car contraire au principe d'égalité devant la loi et les charges publiques énoncés aux articles 1,6 et 13 de la Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen de 1789 et au principe de responsabilité qui découle de son article 4. Retenant que la limitation de responsabilité prévue à l'article L5121-3 du Code des transports ne permet pas, contrairement à la victime d'un accident de droit commun, à la victime d'un accident nautique impliquant un



navire de bénéficier de la réparation intégrale de son préjudice corporel, la Cour d'appel de Rouen a jugé qu'il convenait de déterminer si, dans le cadre de la pratique de la navigation de plaisance, il existait un motif d'intérêt général permettant de justifier cette limitation et si celle-ci ne portait pas une atteinte disproportionnée au droit des victimes. Elle a donc transmis cette question prioritaire de constitutionnalité à la Cour de cassation.

Par un arrêt du 9 octobre 2014, la Cour de cassation a jugé dans des termes dépourvus d'ambiguïté que les dispositions de l'article L5121-3 du Code des transports ne portaient pas atteinte aux droits et libertés que la Constitution garantit et n'a donc pas transmis la question au Conseil constitutionnel. Ainsi a-t-elle retenu :

“La question posée ne présente pas un caractère sérieux en ce que le principe d'égalité ne s'oppose ni à ce que le législateur règle de façon différente des situations différentes ni à ce qu'il déroge à l'égalité pour des raisons d'intérêt général pourvu que, dans l'un et l'autre cas, la différence de traitement qui en résulte soit en rapport avec l'objet de la loi qui l'établit ; que l'activité de navigation, fût-elle de plaisance, exposant les personnes aux risques et périls de la mer à la différence des autres activités, le législateur a réglé de

façon différente la situation des titulaires de créances maritimes pour mort ou lésions corporelles ; que la différence de traitement entre créances maritimes et autres créances est en rapport avec l'objet de la loi du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer et les articles L5121-1 et suivants du Code des transports ; que le principe de responsabilité ne fait pas obstacle à ce que le législateur aménage, pour un motif d'intérêt général, les conditions dans lesquelles la responsabilité peut être engagée pourvu qu'il n'en résulte pas une atteinte disproportionnée aux droits des victimes d'actes fautifs ; que répondant au motif d'intérêt général de la préservation et du développement des activités nautiques de loisir, le législateur n'a pas porté une atteinte disproportionnée aux droits des titulaires de créances maritimes en limitant leur indemnisation, tout en leur permettant d'obtenir réparation intégrale de la personne responsable, s'il est prouvé que le dommage résulte d'une faute inexcusable”.

Cet arrêt marque donc l'attachement de la Cour suprême au principe de la limitation de responsabilité du propriétaire de navire qui constitue l'une des institutions essentielles du droit maritime.

Pour plus d'information sur le sujet, vous pouvez contacter l'auteur de ce Briefing :

Stanislas Lequette

Avocat Associé, Paris
T : +33 1 44 94 40 50
E : stanislas.lequette@hfw.com

Vos contacts *Shipping* à Paris sont :

Guillaume Brajeux

Avocat Associé, Paris
T : +33 1 44 94 40 50
E : guillaume.brajeux@hfw.com

Stanislas Lequette

Avocat Associé, Paris
T : +33 1 44 94 40 50
E : stanislas.lequette@hfw.com

Jean-Jacques Ollu

Consultant, Paris
T : +33 1 44 94 40 50
E : jean-jacques.ollu@hfw.com

Stéphanie Schweitzer

Avocat Associé, Paris
T : +33 1 44 94 40 50
E : stephanie.schweitzer@hfw.com

Lawyers for international commerce

hfw.com

© 2014 Holman Fenwick Willan France LLP. Tous droits réservés.

Nous veillons à envoyer les informations les plus précises possibles, néanmoins, elles ne constituent aucunement un avis juridique.

Holman Fenwick Willan LLP est responsable du traitement de vos données personnelles. Pour les mettre à jour ou modifier les listes de diffusion auxquelles vous êtes inscrit, veuillez contacter Craig Martin au +44 (0)20 7264 8109 ou craig.martin@hfw.com.

São Paulo Londres Paris Bruxelles Genève Le Pirée Dubai Shanghai Hong Kong Singapour Melbourne Sydney Perth