



**HAL**  
open science

# La chose jugée au pénal et les actions en responsabilité civile en droit maritime et en droit aérien : état du droit français et du droit algérien

Soufyane Mahsas

## ► To cite this version:

Soufyane Mahsas. La chose jugée au pénal et les actions en responsabilité civile en droit maritime et en droit aérien : état du droit français et du droit algérien. Droit. Université Panthéon-Sorbonne - Paris I, 2020. Français. NNT : 2020PA01D043 . tel-03270052

**HAL Id: tel-03270052**

**<https://theses.hal.science/tel-03270052>**

Submitted on 24 Jun 2021

**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.

**UNIVERSITÉ PARIS 1 PANTHÉON-SORBONNE**  
**ÉCOLE DOCTORALE DE DROIT DE LA SORBONNE**  
**INSTITUT DE RECHERCHE JURIDIQUE DE LA SORBONNE**

THÈSE

Pour l'obtention d'un doctorat d'Université en droit  
Présentée et soutenue publiquement  
le 10 décembre 2020 par

**Soufyane MAHSAS**

**LA CHOSE JUGÉE AU PÉNAL ET LES ACTIONS EN  
RESPONSABILITÉ CIVILE EN DROIT MARITIME ET EN  
DROIT AÉRIEN**

État du droit français et du droit algérien

Sous la direction de M. Philippe DELEBECQUE, Professeur à l'Université  
Paris 1 Panthéon-Sorbonne

Membres du Jury

M. Nicolas BALAT, Professeur, Université de Lille

M. Philippe BONFILS, Professeur, Aix-Marseille Université

M. Philippe DELEBECQUE, Professeur, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne

M. Mostefa MAOUENE, Professeur, Université de Sidi Bel Abbès



## Résumé

De la séparation entre la justice répressive et la justice civile, il en résulte nécessairement une connexion entre l'action publique et l'action civile, puisque ces deux actions ont un élément commun, qui est la « responsabilité ». L'une des conséquences de cette connexion, est l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil. Mais cette autorité n'est pas absolue, car elle n'est attribuée qu'à certaines constatations de la décision répressive, qui elles-mêmes s'apprécient suivant les règles de fond applicables aux actions pénale et civile. Le droit maritime et le droit aérien étant des droits spéciaux, la chose jugée au pénal sur le civil ne devrait pas agir de la même manière qu'en droit commun.

## Title and abstract

**The *res judicata* in criminal matters and the civil liability actions in maritime law and air law: state of French law and Algerian law.**

The separation between repressive justice and civil justice necessarily results in a connection between public action and civil action, since these two actions have a common element, which is “liability”. One of the consequences of this connection is the *res judicata* effect of a criminal judgment over the civil actions. But this authority is not absolute, because it is attributed only to certain findings of the repressive decision, which themselves are assessed according to the substantive rules applicable to criminal and civil actions. Maritime and air law being special law, the *res judicata* in criminal matters over the civil actions should not act in the same way as in ordinary law.

## Mots-clés

Abordage – Aéronef – Affrètement – Chose jugée – Infraction – Limitation de responsabilité – Navire – Pollution marine – Responsabilité civile – Responsabilité pénale – Transport aérien – Transport maritime.

## Keywords

Collision – Aircraft – Charter – *Res judicata* – Offence – Limitation of liability – Ship – Marine pollution – Civil liability – Criminal liability – Air transport – Maritime transport.



*« Certes dans la création des cieux et de la terre, dans l’alternance de la nuit et du jour, dans le navire qui vogue en mer chargé de choses profitables aux gens, dans l’eau qu’Allah fait descendre du ciel, par laquelle Il rend la vie à la terre une fois morte et y répand des bêtes de toute espèce, dans la variation des vents, et dans les nuages soumis entre le ciel et la terre, en tout cela il y a des signes, pour un peuple qui raisonne »*

**(Coran, sourate EL BAKARA – la génisse –, verset 164)**



*Cette thèse n'aurait pas pu être achevée sans le soutien précieux et les encouragements de mon épouse, du soutien de mes enfants, de mes parents et de mon frère, qui grâce à leurs prières, j'ai pu surmonter les difficultés. C'est l'occasion pour moi de leur témoigner ma profonde gratitude.*





## **Avertissement**

« L'Université n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans cette thèse ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leur auteur. »



## REMERCIEMENTS

*Je tiens à adresser mes sincères remerciements et ma profonde reconnaissance à monsieur le Professeur Philippe DELEBECQUE, mon directeur de thèse, pour ses précieux conseils et son orientation tout au long de mes recherches.*

*Je tiens à remercier aussi, les membres du jury qui me font l'honneur de participer à l'appréciation de ce modeste travail.*

*Mes remerciements vont également, à tous ceux qui m'ont aidé et soutenu.*



## LISTE DES ABRÉVIATIONS

**Abréviations des revues, ouvrages encyclopédiques, bulletins officiels et autres publications périodiques**

**AFDI** = *Annuaire français de droit international*

**AJ Contrat** = *Actualité juridique contrat*

**AJDA** = *Actualité juridique Droit administratif*

**AJ Pénal** = *Actualité juridique pénal*

**BDEI** = *Bulletin du Droit de l'Environnement Industriel*

**BICC** = *Bulletin d'information de la Cour de cassation*

**BLRF** = *Bulletin des lois de la République française / Bulletin des lois du Royaume de France*

**BTL** = *Bulletin des Transports et de la Logistique*

**Bull. civ.** = *Bulletin des arrêts des chambres civiles de la Cour de cassation*

**Bull. crim.** = *Bulletin des arrêts de la chambre criminelle de la Cour de cassation*

**Chron. heb. Recl. Sirey** = *Chronique hebdomadaire du Recueil Sirey*

**D.** = *Recueil Dalloz*

**DA** = *Recueil analytique hebdomadaire de jurisprudence et de législation Dalloz*

**DC** = *Recueil critique de jurisprudence et de législation Dalloz*

**DH** = *Recueil hebdomadaire de jurisprudence Dalloz*

**DMF** = *Droit maritime français (Le)*

**DP** = *Recueil périodique et critique Dalloz*

**Dr. & patr. Mensuel** = *Droit & patrimoine mensuel*

**Dr. pén.** = *Droit pénal*

**DS** = *Recueil Dalloz Sirey*

**Environnement et dév. durable** = *Revue environnement et développement durable*

**Gaz. Pal.** = *Gazette du Palais*

**J. audiences Cour Amiens trib. ressort** = *Journal des audiences de la Cour d'Amiens et des tribunaux du ressort*

**JCl. Civil Code** = *JurisClasseur Civil Code*

**JCl. Pénal Code** = *JurisClasseur Pénal Code*

**JCl. Transport** = *JurisClasseur Transport*

**JCP E** = *Semaine Juridique (La) – Entreprise et affaires*

**JCP G** = *Semaine Juridique (La) – Édition Générale*

**JCP S** = *Semaine Juridique (La) – Édition sociale*

**JDC** = *Journal du droit criminel*

**JDI** = *Journal du droit international*

**JDIP** = *Journal du droit international privé et de la jurisprudence comparée*

**JH** = *Journal des huissiers*

**JJCAALA** = *Journal de la jurisprudence de la Cour d'appel d'Alger et de la législation algérienne*

**JJCM** = *Journal de jurisprudence commerciale et maritime*

**JMPDC** = *Journal du ministère public et du droit criminel*

**JO** = *Journal officiel*

**JORA** = *Journal officiel de la République algérienne*

**JORF** = *Journal officiel de la République française*

**JOUE** = *Journal officiel de l'Union européenne*

**Journ. Parq.** = *Journal des parquets*

**JP** = *Journal du Palais*

**LPA** = *Petites affiches (Les)*

**Pand. pér.** = *Pandectes françaises périodiques*

**RACAR** = *Recueil des arrêts de la Cour d'appel de Rennes*

**RATLJ** = *Revue algérienne et tunisienne de législation et de jurisprudence*

**RASJEP** = *Revue algérienne des sciences juridiques, économiques et politiques*

**RCJ** = *Revue critique de la jurisprudence*

**RCLJ** = *Revue critique de législation et de jurisprudence*

**RCS** = *Revue de la Cour suprême*

**RDC** = *Revue des contrats*

**RDI** = *Revue de droit immobilier*

**RDMC** = *Revue de droit maritime comparé*

**RDSS** = *Revue de droit sanitaire et social*

**RECIEL** = *Review of European Community & International Environmental Law / Review of European, Comparative & International Environmental Law*

**Rép. civ. Dalloz** = *Répertoire de Droit civil Dalloz*

**Rép. com. Dalloz** = *Répertoire de droit commercial Dalloz*

**Rép. intern. Dalloz** = *Répertoire de droit international Dalloz*

**Rép. pén. Dalloz** = *Répertoire de droit pénal et de procédure pénale Dalloz*

**Resp. civ. et assur.** = *Responsabilité civile et assurances*

**Rev. dr. transp.** = *Revue de droit des transports*

**Rev. jud.** = *Revue judiciaire (Cour suprême)*

**RGAT** = *Revue générale des assurances terrestres*

**RGDA** = *Revue générale du droit des assurances*

**RIDC** = *Revue internationale de droit comparé*

**RIDM** = *Revue internationale du droit maritime*

**RIDP** = *Revue internationale de droit pénal*

**RJAL** = *Revue juridique d'Alsace et de Lorraine*

**RJCMH** = *Recueil de jurisprudence commerciale et maritime du Havre*

**RJE** = *Revue Juridique de l'Environnement*

**RJES** = *Revue juridique et économique du sport*

**RJO** = *Revue Judiciaire de l'Ouest / Revue juridique de l'Ouest*

**RLDC** = *Revue Lamy Droit Civil*

**RPA** = *Recueil périodique des assurances*

**RPDF** = *Revue pratique de droit français*

**RSC** = *Revue de science criminelle et de droit pénal comparé*

**RTD civ.** = *Revue trimestrielle de droit civil*

**RTD com.** = *Revue trimestrielle de droit commercial*

**S.** = *Recueil Sirey ou Recueil général des lois et des arrêts*

**Tul. Mar. L.J.** = *Tulane Maritime Law Journal*

### Abréviations des juridictions

**CA** = cour d'appel

**Cass. ass. plén.** = Cour de cassation, assemblée plénière

**C. assises** = cour d'assises

**Cass. ch. mixte** = Cour de cassation, chambre mixte

**Cass. civ.** = Cour de cassation, chambre civile

**Cass. com.** = Cour de cassation, chambre commerciale

**Cass. crim.** = Cour de cassation, chambre criminelle

**Cass. req.** = Cour de cassation, chambre des requêtes

**Cass. sec. civ.** = Cour de cassation, section civile

**Cass. sec. req.** = Cour de cassation, section des requêtes

**Cass. soc.** = Cour de cassation, chambre sociale

**CEDH** = Cour européenne des droits de l'homme

**ch.** = chambre

**ch. aff. séc. soc.** = chambre des affaires de sécurité sociale

**ch. corr.** = chambre correctionnelle

**CI** = cour impériale

**Cons. const.** = Conseil constitutionnel

**CR** = cour royale

**C. sup., civ.** = Cour suprême, chambre civile

**C. sup., com. et mar.** = Cour suprême, chambre commerciale et maritime

**C. sup., corr. et cont.** = Cour suprême, chambre des délits et des contraventions

**C. sup., crim.** = Cour suprême, chambre criminelle

**C. sup., fonc.** = Cour suprême, chambre foncière

**sect.** = section

**T.** = tribunal

**TA** = tribunal d'appel

**T. civ.** = tribunal civil

**T. com.** = tribunal de commerce

**T. corr.** = tribunal correctionnel

**TGI** = tribunal de grande instance

**T. 1<sup>re</sup> inst.** = tribunal de première instance

**T. mar.** = tribunal maritime

## Abréviations des Codes officiels

**C. aviation** = Code de l'aviation civile

**C. civ.** = Code civil

**C. consom.** = Code de la consommation

**CDPMM** = Code disciplinaire et pénal de la marine marchande

**C. envir.** = Code de l'environnement

**C. mar.** = Code maritime

**CPCA** = Code de procédure civile et administrative

**C. pén.** = Code pénal

**CPP** = Code de procédure pénale

**CPPA** = Code de procédure pénale algérien

**CPPF** = Code de procédure pénale français

**C. transp.** = Code des transports

## Abréviations des types de textes

**A.** = arrêté

**Const.** = Constitution

**Conv.** = Convention

**D.** = décret

**Déc.** = décision

**D. exéc.** = décret exécutif

**D.-L.** = décret-loi

**D. prés.** = décret présidentiel

**L.** = loi

**L. org.** = loi organique

**ord.** = ordonnance

**Règl.** = règlement



### Autres abréviations

**al.** = alinéa

**art.** = article

**Brum.** = Brumaire

**CLC** = *Civil Liability Convention*

**COLREG** = *Collision regulation*

**concl.** = conclusions

**DDPMM** = Décret disciplinaire et pénal  
pour la Marine marchande

**Fruc.** = Fructidor

**Jur.** = jurisprudence

**MARPOL** = *Marine Pollution*

**Mess.** = Messidor

**[mod. comp.]** = modifié (e) et complété (e).

**QPC** = question prioritaire de  
constitutionnalité

**RIPAM** = Règlement international pour  
prévenir les abordages en mer

**rap.** = rapport

**rect.** = rectificatif

**sent. arbit.** = sentence arbitrale

**sér.** = série

**t.** = tome

**v.** = voir

**vol.** = volume

## SOMMAIRE

### Introduction

#### **PREMIERE PARTIE : LE DROIT PÉNAL DES TRANSPORTS ET LA DÉCISION STATUANT SUR L'ACTION PUBLIQUE**

##### **TITRE 1 : LES SPÉCIFICITÉS DES RÈGLES DE FOND DU DROIT PÉNAL DES TRANSPORTS**

Chapitre 1 : Spécificité au regard du droit pénal commun

Chapitre 2 : L'harmonisation de la terminologie entre droit pénal et droit civil

##### **TITRE 2 : LA DÉCISION STATUANT SUR L'ACTION PUBLIQUE COMME SUPPORT DE L'AUTORITÉ DE LA CHOSE JUGÉE SUR LE CIVIL**

Chapitre 1 : Les conditions de forme de la décision pénale influente

Chapitre 2 : Les éléments influents de la décision pénale

#### **DEUXIEME PARTIE : INCIDENCE DU PÉNAL SUR LE CIVIL PAR LA CONVERGENCE DES ÉLÉMENTS CONSTITUTIFS DES RESPONSABILITÉS PÉNALE ET CIVILE**

##### **TITRE 1 : LES ÉLÉMENTS SUBJECTIFS DE LA RESPONSABILITÉ**

Chapitre 1 : L'élément moral – la faute –

Chapitre 2 : Imputation légale

##### **TITRE 2 : LES ÉLÉMENTS OBJECTIFS DE LA RESPONSABILITÉ**

Chapitre 1 : Du dommage au préjudice

Chapitre 2 : Du lien de causalité

#### **TROISIEME PARTIE : INTERFÉRENCE ENTRE LES RÉGIMES DES RESPONSABILITÉS PÉNALE ET CIVILE EN DROIT DES TRANSPORTS**

##### **TITRE 1 : INTERFÉRENCE ENTRE LES RÉGIMES DE RESPONSABILITÉ EN MATIÈRE DE FAITS JURIDIQUES**

Chapitre 1 : Interférence entre les régimes de responsabilité en droit maritime

Chapitre 2 : Interférence entre les régimes de responsabilité en droit aérien

##### **TITRE 2 : INTERFÉRENCE ENTRE LES RÉGIMES DE RESPONSABILITÉ EN MATIÈRE D'ACTES JURIDIQUES**

Chapitre 1 : Interférence entre les régimes de responsabilité en droit maritime

Chapitre 2 : Interférence entre les régimes de responsabilité en droit aérien

### Conclusion générale



# INTRODUCTION

**1. La responsabilité comme point de départ.** De nos jours, la majorité des litiges qui sont portés à la connaissance des juridictions civiles, ont pour cause la responsabilité, qu'elle soit contractuelle ou extracontractuelle. Quant aux juridictions pénales, elles sont amenées à trancher la question de la responsabilité pénale. Il est donc clair, que l'élément commun entre les deux actions, l'action civile et l'action publique, est l'élément de *responsabilité*.

La victime ayant le choix de porter son action devant le juge pénal ou le juge civil, choisira le plus souvent la voie pénale, car celle-ci lui étant plus favorable, vu que son action n'est pas une action principale, mais une action greffée à l'action publique exercée par le ministère public, à qui incombera la charge de la preuve du fait pénal. En conséquence, la victime bénéficiera de cet état de fait, elle bénéficiera aussi : des effets du principe de la liberté de la preuve, de moyens d'investigation plus étendus et des expertises pénales (surtout en matière d'accidents collectifs). De plus, l'action civile portée devant le juge pénal ne fait pas supporter à la partie civile des frais de justice élevés. Mais souvent, la victime n'ayant pas pu porter son action devant le juge pénal ou étant dans l'impossibilité de la porter, elle saisira le juge civil, bien après que le juge pénal ait été saisi.

La séparation entre les juridictions – pénales et civiles – suivant la nature des responsabilités, qui pourtant découlent d'un fait unique, a suscité un vif débat sur le point de savoir s'il y avait une relation de dépendance. Cette question a donné naissance à la théorie de la chose jugée au pénal sur le civil.

**2. Consécration d'un principe.** Si le principe de l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil, est de création prétorienne en droit français<sup>1</sup>, le Code civil algérien le consacre expressément. Car, ce qui avait été affirmé par la jurisprudence française, a été consacré à l'article 339 du Code civil algérien qui énonce : « La décision de la juridiction

---

<sup>1</sup> V. *infra*, n° 16.

répressive ne lie le juge civil que par rapport aux faits sur lesquels elle s'est prononcée et devait nécessairement se prononcer. »

Cette formulation législative trouve son origine dans la loi égyptienne sur la preuve en matière civile et commerciale<sup>2</sup>, qui elle-même avait été certainement influencée sur ce point par la jurisprudence française, puisqu'écrite dans un style qui rappelle les attendus des arrêts de la Cour de cassation.

Même si la théorie de l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil a été consacrée en droits français et algérien, elle avait subi, de la part de la doctrine, de vifs critiques lors de sa consécration, et d'ailleurs elle les subit toujours. Critiques qui concernent à la fois les fondements de cette théorie et sa portée.

## I. DÉVELOPPEMENT DES COURANTS DOCTRINAUX SUR LA QUESTION DU PRINCIPE DE L'AUTORITÉ DE LA CHOSE JUGÉE AU PÉNAL SUR LE CIVIL

**3. Débats.** Avant que le principe de l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil n'eût été adopté par la jurisprudence, la question de sa consécration en droit français fut âprement discutée par les auteurs, aussi bien par les praticiens que par les théoriciens du droit.

**4. La thèse de MERLIN.** MERLIN, après avoir affirmé que la chose jugée au pénal sur le civil découlait du fait que le jugement criminel était préjudiciel à l'action civile<sup>3</sup>, ajouta dans ses « Questions de droit » suite aux critiques de TOULLIER<sup>4</sup>, que la chose jugée ne jouait pas, chaque fois que la décision pénale ne décidât pas positivement sur l'existence ou l'inexistence du délit<sup>5</sup>, et refusait de reconnaître cette autorité aux décisions pénales qui déclaraient simplement que les faits n'étaient pas constants ou que l'accusé n'était pas

---

<sup>2</sup> L. n° 68-25, 30 mai 1968, sur la preuve en matière civile et commerciale, art. 102 : JO n° 22, 30 mai 1968.

<sup>3</sup> V. concl. MERLIN, Cass. req., 30 avr. 1807 : S. 1807.1.401.

<sup>4</sup> V. *infra*, n° 5.

<sup>5</sup> MERLIN Philippe-Antoine, *Recueil alphabétique des questions de droit qui se présentent le plus fréquemment dans les tribunaux*, Garnery, 1828, p. 143.

coupable<sup>6</sup>. La théorie de MERLIN avait séduit une grande majorité d'auteurs, dont MANGIN, qui était devenu l'un de ses plus fervents défenseurs<sup>7</sup>. Elle avait aussi influencé la position de la jurisprudence<sup>8</sup>.

Bien que la thèse de MERLIN fût justifiée en son principe, elle n'avait cependant pas rallié tous les auteurs. Certains étaient restés prudents, et d'autres s'étaient opposés à cette thèse de façon plus ou moins virulente. Ainsi, Gaston GRIOLAIT avait émis des doutes sur cette question : « Que le criminel tienne le civil en état, que l'action publique ou criminelle, résultant d'un crime ou d'un délit, soit nécessairement préjudicielle en ce sens que la décision en doit précéder celle de l'action civile qui a pour motif le même fait, c'est une vérité sur laquelle tout le monde est d'accord ; la loi et la raison se réunissent pour indiquer cette marche. Mais que cette décision soit nécessairement préjudicielle en ce sens, que quel que soit le jugement criminel qui intervienne, il ait une influence nécessaire et forcée sur le jugement de l'action civile, c'est là ce qui est contesté et qui offre de véritables doutes. »<sup>9</sup>

**5. La contre-thèse de TOULLIER.** TOULLIER partait d'un principe simple. Selon lui, la décision pénale ne pouvait avoir chose jugée sur le civil, pour la simple raison qu'il n'y avait pas identité d'objet et de parties entre l'action publique et l'action civile, et de ce fait, il critiqua la théorie de MERLIN en se référant aux conditions de l'article 1351 du Code civil<sup>10</sup>. Il avait néanmoins fait la distinction entre plusieurs hypothèses. Selon lui, si la décision d'acquiescement avait été rendue au motif que les faits n'étaient pas constants ou que l'accusé n'en était pas coupable, elle ne pourrait en aucun cas avoir influence sur l'action civile. Le juge civil pourrait dans ce cas affirmer le contraire de ce qui avait été jugé au pénal<sup>11</sup>. Si en revanche il avait été jugé que l'infraction n'existait pas ou que la personne poursuivie n'en était pas l'auteur, la décision pénale serait préjudicielle, mais seulement en ce qui concerne l'action civile en dommages-intérêts relative à l'infraction, la décision pénale anéantirait selon TOULLIER ladite action civile, mais n'aurait aucune autorité sur l'action civile basée sur un

---

<sup>6</sup> *Ibid.*, p. 143 s. À vrai dire, MERLIN avait déjà soutenu cette exception dans ses conclusions devant la juridiction de cassation (v. Cass. sect. civ., 21 Mess. an 9, concl. MERLIN : S., sér. I (1791-1830), vol. I (1791 – An XII), 1843.1.493.

<sup>7</sup> MANGIN Jean-Henri-Claude, *Traité de l'action publique et de l'action civile en matière criminelle*, Société typographique belge, 1839, p. 377 s.

<sup>8</sup> V. *infra*, n<sup>os</sup> 16-17.

<sup>9</sup> LE GRAVEREND Jean-Marie-Emmanuel, *Traité de la législation criminelle en France*, t. 1, Vve C. Béchét, 1830, p. 61.

<sup>10</sup> TOULLIER Charles-Bonaventure-Marie, *Le droit civil français, suivant l'ordre du Code*, t. 8, Warée oncle et Warée fils aîné, 1824, p. 40 s.

<sup>11</sup> *Ibid.*, p. 67-69.

quasi-délit<sup>12</sup>. Par contre, s'il y avait eu condamnation, la chose jugée sur le civil n'agirait pas, pour la simple raison que les conditions de l'article 1351 du Code civil feraient défaut et que le *sens de l'humanité* autoriserait la discussion des faits devant le juge civil<sup>13</sup>.

Père de cette contre-théorie, TOULLIER n'avait cependant pas réfuté toute la thèse de MERLIN, mais d'autres auteurs, s'inspirant de sa théorie s'étaient plus radicalisés. Ils sont considérés comme des négationnistes de la thèse de MERLIN.

**6. La thèse négationniste.** Faustin HÉLIE jugeait que les conditions fondant l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil n'existaient pas. Selon lui, la décision pénale n'a pas d'autorité de chose jugée sur le civil et elle ne devrait qu'« éclairer et guider » le juge civil sans pour autant lui ôter son pouvoir d'appréciation des faits<sup>14</sup>. Adolphe CHAUCHEAU estimait quant à lui, que le système reconnaissant l'autorité de chose jugée au pénal sur le civil avait des conséquences « illogiques et barbares »<sup>15</sup> et ajoutait que « la condamnation ou l'acquittement formeront évidemment des préjugés fort graves, et l'influence morale s'attachera à l'instance, malgré la force négative des principes, mais au moins la base de la chose jugée ne formera pas une fin de non-recevoir légale ; la décision du juge civil pourra être différente de celle du juge criminel »<sup>16</sup>. Cette thèse bien qu'ancienne, semble être défendue de plus en plus par les auteurs contemporains<sup>17</sup>.

**7. Les thèses intermédiaires.** Des auteurs avaient affirmé que seules les décisions pénales de condamnation emportaient autorité de chose jugée sur le civil, contrairement aux décisions de renvoi des fins de la poursuite, qui ne jouissaient pas d'une telle autorité<sup>18</sup>. Aussi, Gaston GRIOLET résuma sa thèse dans ses termes : « Les jugements criminels n'ont pas, en général, l'autorité de la chose jugée sur les contestations civiles. Exceptionnellement, l'action née du délit au profit de la personne lésée, dite action civile, est liée à l'action publique au point de vue de la chose jugée comme au point de vue de la prescription. »<sup>19</sup>

---

<sup>12</sup> *Ibid.*, p. 69-71.

<sup>13</sup> *Ibid.*, p. 71 s.

<sup>14</sup> HÉLIE Faustin, *Traité de l'instruction criminelle*, t. 2, H. Plon, 1866, p. 743.

<sup>15</sup> CHAUCHEAU Adolphe, « De l'influence de la chose jugée au criminel sur l'instance portée devant les tribunaux civils », *JDC*, 1839, p. 171-172.

<sup>16</sup> *Ibid.*, p. 173.

<sup>17</sup> *V. infra*, n° 18.

<sup>18</sup> LAGRANGE E., « Des effets de la chose jugée au criminel sur l'action civile », *RCLJ*, 8, 1856, p. 31 s.

<sup>19</sup> GRIOLET Gaston, *De l'autorité de la chose jugée en matière civile et en matière criminelle*, A. Marescq aîné, 1868, p. 347.

## II. LES FONDEMENTS DU PRINCIPE

**8. Division.** Les auteurs partisans de la théorie de la chose jugées au pénal sur le civil avaient fondé leurs justifications non seulement en ayant recours à certaines dispositions légales, mais aussi à des fondements virtuels. La jurisprudence s'était inspirée de ces fondements pour consacrer cette théorie.

### A. LES FONDEMENTS TEXTUELS

**9. Insuffisance du raisonnement doctrinal.** Bien que la doctrine eût avancé plusieurs thèses fondatrices du principe de l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil, elle ne s'était cependant pas contentée d'arguments théoriques, mais elle avait recherché une autre argumentation fondée sur certaines dispositions légales.

**10. Le fondement de l'article 1351 du Code civil français.** Les dispositions de l'article 1351 du Code civil constituaient la base de la thèse de MERLIN, qui était favorable à l'idée d'une autorité de chose jugée au pénal sur le civil, puisque la cause, l'objet et les personnes relevant de l'action publique et de l'action civile étaient selon lui identiques, que la personne lésée fût ou non partie au procès pénal<sup>20</sup>. Même s'il reconnaissait toutefois, que l'objet de l'action publique différait de celui de l'action civile, il n'en avait pas moins soutenu, que si la personne lésée s'était constituée partie au procès pénal, elle donnerait à ce procès « un objet de plus »<sup>21</sup>. Si elle ne s'était pas constituée partie, il y aurait tout de même identité d'objet, puisque le procès pénal était préjudiciel au procès civil, et que « malgré la différence de leurs objets directs, les deux procès soient censés, aux yeux de la loi, avoir le même objet fondamental, par cela seul qu'ils ont la même cause »<sup>22</sup>. Concernant l'identité des personnes, il affirmait, qu'étant donné que le ministère public était « le mandataire de tous », il en découlait que le jugement criminel fût nécessairement contradictoire à leur égard<sup>23</sup>. Certains auteurs voyaient aussi dans les dispositions de l'article 1351 du Code civil le

---

<sup>20</sup> MERLIN Philippe-Antoine, *op. cit.*, p. 157.

<sup>21</sup> *Ibid.*

<sup>22</sup> *Ibid.*

<sup>23</sup> *Ibid.*, p. 159.



fondement du dit principe, mais ne reconnaissaient pas en application de ces dispositions l'effet de la chose jugée à l'égard des tiers qui n'étaient pas parties au procès pénal<sup>24</sup>.

Même si la thèse de MERLIN, consistant à reconnaître l'autorité de la décision pénale sur le civil était justifiée en son principe, l'argument n'était pas assez consistant, car la cause, l'objet et les personnes de l'action publique ne sont nullement identiques à ceux de l'action civile<sup>25</sup>. Argument qui avait été donc facilement écarté, non seulement par les opposants au principe de l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil<sup>26</sup>, mais aussi par les auteurs qui étaient favorables à l'application de ce principe<sup>27</sup>. Certaines décisions judiciaires avaient aussi pris part à la controverse et avaient critiqué ce fondement<sup>28</sup>.

**11. Le fondement de l'article 3 du Code d'instruction criminelle.** La majorité des auteurs voyaient dans les dispositions de l'article 3 du Code d'instruction criminelle<sup>29</sup>, qui reprenait la règle de l'ancien droit, qui consacrait le principe selon lequel « le criminel tient le civil en l'état », un argument convaincant<sup>30</sup>. Une opinion minoritaire par contre, l'avait jugé inopérant<sup>31</sup>. Pour HÉLIE et POUGET, l'action publique n'est pas préjudicielle à l'égard de l'action civile, puisque le juge civil est compétent pour statuer sur les faits, objet de l'action publique<sup>32</sup>. Aussi, GRIOLAIT estimait que le principe établi à l'article 3 du Code d'instruction criminelle n'était que la survie d'une règle de l'ancien Droit qui considérait que les deux actions, civile et pénale, se confondaient, et que l'action civile dépendait de l'action pénale du

<sup>24</sup> POUGET Auguste, note sous Cass. req., 14 févr. 1860, *RCLJ*, 17, 1860, p. 1.

<sup>25</sup> Pour une idée favorable à l'identité de l'objet et des personnes entre les deux actions, v. LE SELLYER Achille-François, *Études historiques, théoriques et pratiques sur le droit criminel*, IV, t. 2, A. Durand et Pedone-Lauriel, 1874, p. 418 s.

<sup>26</sup> TOULLIER Charles-Bonaventure-Marie, *op. cit.*, p. 40 s. ; HÉLIE Faustin, *op. cit.*, p. 740-741 ; VERSIGNY Jean-Baptiste-Victor, *De l'influence du criminel sur le civil, soit quant à l'autorité de la chose jugée, soit quant à la prescription*, impr. de Simannot-Carion, 1842, p. 7 s.

<sup>27</sup> MARCADÉ Victor-Napoléon, obs. sous CA Orléans, 16 mai 1851, *RCJ* 1851, p. 658 ; ALLARD Christophe, *De l'autorité de la chose jugée en matière civile*, thèse de doctorat, droit, université de Caen, 1875, p. 358. Selon cet auteur, les dispositions de l'article 1351 du Code civil « ne s'appliquent qu'aux questions de pur droit civil » ; GARRAUD René, *Précis de droit criminel*, Librairie de la société du Recueil Sirey, 1912, p. 997-998 ; AUBRY Charles et RAU Charles-Frédéric, *Cours de droit civil français d'après la méthode de Zachariae*, t.8, Marchal, Billard et Cie, 1878, p. 405, note 2.

<sup>28</sup> CR Orléans, 4 déc. 1841 : S. 1842.2.467 ; CR Orléans, 23 juin 1843 : S. 1843.2.337.

<sup>29</sup> Règle qui était prévue avant l'avènement du Code d'instruction criminelle à l'article 8 du Code des Délits et des Peines (L., 3 Brum. an IV, n° 1221 ; BLRF an IV, n° 204). Actuellement, la règle est prévue aux articles 4, al. 2 des Codes de procédure pénale, français et algérien.

<sup>30</sup> V. concl. MERLIN, Cass. req., 30 avr. 1807 : S. 1807.1.401 ; BONNIER Édouard, *Traité théorique et pratique des preuves en droit civil et en droit criminel*, A. Durand, 1852, p. 744-745 ; LACOSTE Paul, *La chose jugée en matière civile, criminelle, disciplinaire et administrative*, Librairie de la société du recueil général des lois et des arrêts, 1904, p. 367 ; VILLEY Edmond, *Précis d'un cours de droit criminel*, G. Pedone, L. Larose et L. Tenin, 1906, p. 400 ; GARRAUD René, *op. cit.*, p. 998-999.

<sup>31</sup> ALLARD Christophe, thèse citée, p. 366.

<sup>32</sup> HÉLIE Faustin, *op. cit.*, p. 739 ; POUGET Auguste, note sous Cass. req., 14 févr. 1860, *RCLJ*, 17, 1860, p. 1.

point de vue de la recevabilité. Cette disposition ne visait en réalité que l'action civile consistant dans la réparation du préjudice causé par l'infraction, et toute autre contestation n'était soumise ni à la règle de l'article 3 du Code d'instruction criminelle ni à l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil<sup>33</sup>. On avait soutenu aussi que par cette disposition, le législateur avait seulement voulu éclairer les juges civils par la décision pénale, sans vouloir les lier par la chose jugée<sup>34</sup>, comme il avait voulu aussi éviter que les juges pénaux ne soient influencés moralement par la décision civile<sup>35</sup>. Certaines juridictions de fond avaient critiqué le recours à l'article 3 du Code d'instruction criminelle pour fonder le principe de l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil<sup>36</sup>.

Pour la doctrine moderne, la disposition de l'article 4 du Code de procédure pénale n'est pas suffisante à elle seule. Ce n'est, comme le soulignent certains, « qu'un début d'explication »<sup>37</sup> ou « une base légale minimale »<sup>38</sup>.

**12. Les dispositions incidentes.** Des auteurs<sup>39</sup> avaient affirmé que certaines dispositions du Code civil et du Code d'instruction criminelle servaient à fonder implicitement le principe de la chose jugée au pénal sur le civil, alors qu'en réalité ces dispositions n'avaient pas vocation à renfermer une règle générale.

**13. Critiques.** Le fondement textuel était-il suffisant ? Un auteur avait émis des doutes, en déclarant qu'« en consacrant la doctrine de l'influence du criminel sur le civil, elle [la jurisprudence de la Cour de cassation] s'est placée à un point de vue supérieur aux textes, qui, s'ils ne sont pas muets, sont au moins fort peu explicites »<sup>40</sup>. C'est pour cette raison, que les auteurs ne s'étaient pas contentés de dispositions légales pour asseoir leurs théories.

---

<sup>33</sup> GRIOLET Gaston, *op. cit.*, p. 347 s.

<sup>34</sup> HÉLIE Faustin, *loc. cit.* ; LE SELLYER Achille-François, *op. cit.*, p. 417.

<sup>35</sup> BOITARD Joseph-Edouard, *Leçons sur les Codes pénal et d'instruction criminelle*, G. Thorel, 1844, p. 273 ; HÉLIE Faustin, *loc. cit.* ; LE SELLYER Achille-François, *loc. cit.* ; RODIÈRE Aimé, note sous Cass. req., 14 févr. 1860, *JP* 1861, p. 25.

<sup>36</sup> CR Orléans, 4 déc. 1841 : *S.* 1842.2.467 ; CR Orléans, 23 juin 1843 : *S.* 1843.2.337.

<sup>37</sup> GUINCHARD Serge et BUISSON Jacques, *Procédure pénale*, Litec, 2002, p. 1200.

<sup>38</sup> Concl. JOINET Louis, Cass. ch. mixte, 3 juin 1998, *BICC* n° 478, 15 sept. 1998.

<sup>39</sup> LE SELLYER Achille-François, *op. cit.*, p. 423 ; ALLARD Christophe, thèse citée, p. 366-367 ; GARRAUD René, *op. cit.*, p. 999.

<sup>40</sup> EYSSAUTIER L.-A., « Réformes au Code d'instruction criminelle », *RPDF*, 18, 1864, p. 15.

## B. LES FONDEMENTS VIRTUELS

**14. La suprématie des juridictions répressives.** Une certaine doctrine avait affirmé que c'est la suprématie du criminel sur le civil qui fonde l'idée de l'autorité de la décision pénale. Selon cette théorie, le juge pénal poursuit un but d'intérêt public, donc supérieur à celui poursuivi par le juge civil, qui n'est que d'intérêt particulier<sup>41</sup>. Aussi, le juge pénal bénéficie de moyens d'investigation plus étendus et plus approfondis que ceux du juge civil et qui se déroulent sur plusieurs étapes, il a aussi l'initiative de la preuve<sup>42</sup>. Pour AUBRY et RAU, c'est la nature et le but même de l'institution des juridictions répressives qui imposent l'autorité de la chose jugée de la décision pénale à l'égard de tous, puisque « les tribunaux criminels ayant pour mission de prononcer, dans l'intérêt de la société toute entière, sur l'existence des crimes ou délits dont la répression est poursuivie devant eux, sur la culpabilité des accusés ou prévenus, et sur l'application de la loi pénale aux faits qu'ils ont reconnus constants »<sup>43</sup>.

**15. La sécurité juridique.** L'argument avancé par la doctrine contemporaine est sans doute celui de la sécurité juridique et de l'ordre social<sup>44</sup>, car il pourrait y avoir risque de contrariété entre des décisions judiciaires si on ne respectait pas ce principe<sup>45</sup>. Toutefois, même cet argument n'avait pas antérieurement convaincu une certaine doctrine<sup>46</sup>. D'autres y voient dans « l'interdépendance des actions publique et civile et aux conséquences qui s'attachent à celle-ci », la justification du principe<sup>47</sup>. Pour certains enfin, cette autorité se justifie par sa fonction d'harmonisation des décisions pénale et civile et d'accélération du cours du procès civil<sup>48</sup>.

<sup>41</sup> SOYER Jean-Claude, *Droit pénal et procédure pénale*, L.G.D.J., 2004, p. 389-390.

<sup>42</sup> LE SELLYER Achille-François, *op. cit.*, p. 417 ; 423 ; LACOSTE Paul, *op. cit.*, p. 366-367 ; GARRAUD René, *op. cit.*, p. 998 ; MAZEAUD Henri, MAZEAUD Léon et MAZEAUD Jean, *Leçons de droit civil*, t. 1, vol. 1, Montchrestien, 1996, p. 461 ; SOYER Jean-Claude, *op. cit.*, p. 390 ; TERRÉ François, SIMLER Philippe et LEQUETTE Yves, *Droit civil, Les obligations*, Dalloz, 2013, p. 936.

<sup>43</sup> AUBRY Charles et RAU Charles-Frédéric, *op. cit.*, p. 405-406 (note 2).

<sup>44</sup> VIDAL Georges, *Cours de droit criminel et de science pénitentiaire*, A. Rousseau, 1902, p. 735 ; LACOSTE Paul, *op. cit.*, p. 366.

<sup>45</sup> Selon Jean-Claude SOYER, c'est le but même de l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil (SOYER Jean-Claude, *op. cit.*, p. 389).

<sup>46</sup> VERSIGNY Jean-Baptiste-Victor, *op. cit.*, p. 51-52.

<sup>47</sup> LE TOURNEAU Philippe (dir.), *Droit de la responsabilité et des contrats, Régimes d'indemnisation*, Dalloz, 2017, p. 467.

<sup>48</sup> BOTTON Antoine, *Contribution à l'étude de l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil*, L.G.D.J., 2010, p. 149. V. dans ce sens, DANET Jean, v<sup>o</sup> Chose jugée, *Rép. pén. Dalloz*, 2010, n<sup>o</sup> 141.

## C. POSITION DE LA JURISPRUDENCE

**16. Naissance d'une théorie.** S'inspirant des conclusions de MERLIN et de MOURRE, présentées devant la Cour de cassation et le tribunal d'appel de Paris dans des affaires où il avait été question d'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil, la jurisprudence s'était montrée favorable à cette thèse<sup>49</sup>, en se fondant sur les dispositions de l'article 3 du Code d'instruction criminelle<sup>50</sup>, et ce, bien que certaines décisions semblaient être implicitement méfiantes à l'égard de l'attribution de l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil<sup>51</sup>, voire même certaines d'entre elles, étaient explicitement négationnistes, en prétextant qu'aucune disposition légale n'établissait cette autorité et que les principes généraux de droit civil ne la consacraient pas<sup>52</sup>. Mais ce n'est que par l'arrêt du 7 mars 1855, que la Cour de cassation s'était définitivement prononcée en faveur de la théorie de l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil, en retenant pour fondement l'article 3 du Code d'instruction criminelle ainsi que le critère de distinction entre intérêt public et intérêt privé<sup>53</sup>.

**17. Survie de la théorie.** Le principe de l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil est resté un principe constant en jurisprudence depuis sa consécration, ce qui est d'ailleurs constamment rappelé par les attendus des plus récents arrêts de la Cour de cassation, dont certains font référence à l'ancien article 1351 de Code civil : « Il résulte des articles 1351 du code civil, dans sa rédaction antérieure à l'ordonnance n° 2016-131 du 10 février 2016, et 480 du code de procédure civile, que les décisions définitives des juridictions pénales statuant au fond sur l'action publique ont au civil autorité absolue, à l'égard de tous, en ce qui concerne ce qui a été nécessairement jugé quant à l'existence du fait incriminé, sa qualification et la culpabilité ou l'innocence de ceux auxquels le fait est imputé. »<sup>54</sup>

---

<sup>49</sup> Cass. req., 30 avr. 1807, concl. MERLIN : S. 1807.1.401. V. implicitement, TA Paris, 1<sup>er</sup> sect., 13 fruc. an 10, concl. MOURRE : S., sér. I (1791-1830), vol. I (1791 – An XII), 1843.2.95 ; CR Grenoble, 17 nov. 1846 : S. 1847.2.547. Elle refusa toutefois de reconnaître cette autorité aux jugements criminels d'acquiescement (CR Bastia, 15 mai 1833 : S. 1833.2.373).

<sup>50</sup> Cass. sec. req., 17 mars 1813 : S. 1813.1.262 ; CA Nîmes, 18 mai 1813 : S. 1814.2.137.

<sup>51</sup> CA Paris, 28 févr. 1815 : S. 1816.2.233 (après pourvoi en cassation, la section civile de la Cour de cassation n'avait pas jugé utile de se pencher sur la question, bien que le procureur général MOURRE avait remis en cause la position de la cour d'appel de Paris sur la question de l'autorité de la chose jugée en matière criminelle sur le civil – Cass. sect. civ., 19 mars 1817, concl. MOURRE : S. 1817.1.169 –). V. dans le même sens, Cass. req., 19 nov. 1828 : S. 1830.1.71 ; Cass. req., 27 janv. 1830 : S. 1830.1.72 ; Cass. req., 3 juill. 1844 : S. 1844.1.733.

<sup>52</sup> CR Orléans, 23 juin 1843 : S. 1843.2.337.

<sup>53</sup> Cass. civ., 7 mars 1855 : S. 1855.1.440. V. dans le même sens, Cass. req., 14 févr. 1860 : RCLJ, 17, 1860, p. 1, note POUUNET Auguste ; JP 1861, p. 25, note RODIÈRE Aimé.

<sup>54</sup> Cass. soc., 25 mars 2020, n° de pourvoi : 18-23.682 : *JurisData* n° 2020-004518 ; *JCP S* 2020, 2048, note LEBORGNE-INGELAERE Céline.

Il semblerait néanmoins, que ce principe soit remis constamment en cause par la doctrine moderne pour plusieurs raisons.

### III. REMISE EN CAUSE DU PRINCIPE

**18. Critiques doctrinales.** La tendance de la doctrine contemporaine consiste à s'opposer à l'idée d'une autorité de la chose jugée au pénal sur le civil. Les fondements de ce principe ont été critiqués<sup>55</sup> et le principe en lui-même, a été jugé contraire au principe du contradictoire et aux droits de la défense<sup>56</sup>. Il a été aussi affirmé que le principe du procès équitable conteste cette autorité et que « cette supériorité du juge pénal sur le civil a quelque chose d'anachronique à une époque où le juge pénal traditionnel est lui-même menacé par d'autres "juges" dans son activité répressive »<sup>57</sup>. On a même soutenu en remettant en cause le principe, qu'il valait mieux que la décision pénale n'ait que « la valeur d'une présomption simple »<sup>58</sup>. Mais, pour certains, l'atteinte aux droits de la défense ne serait disproportionnée au principe de la chose jugée, que si l'individu ne pouvait participer au procès pénal suite à des règles de recevabilité. Par contre, s'il n'y avait pas de règles l'interdisant de participer au procès pénal, l'atteinte serait proportionnée au principe appliqué<sup>59</sup>.

Analysant les arguments avancés par les défenseurs du principe, le professeur RASSAT a constaté que « ce principe ne fait plus que se survivre depuis déjà quelques années et qu'il convient de tirer aujourd'hui les conséquences de cette situation »<sup>60</sup>.

Une commission française, en se fondant sur plusieurs arguments, avait émis une proposition afin d'abroger les dispositions de l'article 4 du Code de procédure pénale, et de

---

<sup>55</sup> BOULOC Bernard, *Procédure pénale*, Dalloz, 2019, p. 1151.

<sup>56</sup> CHAVANNE Albert, « Les effets du procès pénal sur le procès engagé devant le Tribunal Civil », *RSC* 1954, p. 246 s.

<sup>57</sup> GUINCHARD Serge et BUISSON Jacques, *loc. cit.*

<sup>58</sup> TELLIER Véronique, « En finir avec la primauté du criminel sur le civil ! », *RSC* 2009, p. 815.

<sup>59</sup> CAPDEPON Yannick, *Essai d'une théorie générale des droits de la défense*, Dalloz, 2013, p. 427-428.

<sup>60</sup> RASSAT Michèle-Laure, « Propositions de réformes de la procédure pénale », ministère de la Justice, 1997, p. 211.

cet fait, remettre en cause le principe<sup>61</sup>. Suite à ces propositions, les dispositions de l'article 4 du Code de procédure pénale ont été modifiées, mais non abrogées.

**19. Le paradoxe du nouvel article 4 du Code de procédure pénale – la consécration involontaire.** Il est vrai que l'article 4 du Code de procédure pénale originel ne pouvait constituer le fondement du principe de l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil<sup>62</sup>. En effet, pourquoi ne devrait-on pas considérer cette disposition comme la conséquence du principe, et non comme son fondement ?

En modifiant cet article, la loi n° 2007-291<sup>63</sup> laissait penser qu'en ne retenant la règle du sursis à statuer que pour l'action civile proprement dite, le principe de la chose jugée se trouverait désormais affaibli. Il ne faudrait cependant pas se leurrer, la règle n'est pas nouvelle. En effet, déjà dans l'ancienne rédaction, il n'était fait référence qu'à la seule action civile proprement dite, telle définie par l'article 2 du Code de procédure pénale, c'est-à-dire l'action civile en réparation du dommage causé par une infraction, et puisque l'article 4 du même Code n'est que la continuité des dispositions de l'article qui le précède, l'action civile visée à cet article n'était autre que l'action civile qui pouvait être exercée devant la juridiction répressive, ce qui excluait du champ de cette disposition les actions à fins civiles, car celles-ci ne pouvaient être exercées devant les juridiction pénales.

L'idée qu'on avait eue sur la portée de l'article 4 du Code de procédure pénale, n'était que l'œuvre de la jurisprudence qui avait élargi le champ d'application de cet article aux actions à fins civiles. Ainsi, la Cour de cassation imposait aux juges de fond de sursoir à statuer<sup>64</sup>, toutes les fois que la décision pénale était de nature à exercer une influence sur le sort de la demande au civil<sup>65</sup>, sans qu'il y ait nécessairement identité d'objet et de cause entre les deux actions<sup>66</sup>.

---

<sup>61</sup> MAGENDIE Jean-Claude, « Célérité et qualité de la justice - la gestion du temps dans le procès », ministère de la Justice, 2004, p. 142.

<sup>62</sup> La Cour suprême semble implicitement rattacher le sursis à surseoir, au principe de l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil établi à l'article 339 du Code civil algérien (Supr. ch. civ. 1<sup>re</sup> sect., 24 janv. 2019, dossier n° 1237526, inédit).

<sup>63</sup> L. n° 2007-291, 5 mars 2007, tendant à renforcer l'équilibre de la procédure pénale, NOR : JUSX0600156L : JORF n° 55, 6 mars 2007, p. 4206 (rect., NOR : JUSX0600156Z : JORF n° 88, 14 avr. 2007, p. 6818).

<sup>64</sup> La règle n'est qu'une exception tendant à suspendre le cours de l'action et non une fin de non recevoir, elle doit être invoquée par les parties (Cass. 1<sup>re</sup> civ., 28 avr. 1982 : *Bull. civ. I*, n° 152 ; Cass. soc., 4 oct. 1989 : *Bull. civ. V*, n° 565 ; Cass. com., 27 avr. 1993, n° de pourvoi : 91-15.903, inédit ; Cass. soc., 6 févr. 1996, n° de pourvoi : 92-44.964, inédit) et soulevée avant toute défense au fond (Cass. 1<sup>re</sup> civ., 9 mars 1982 : *Bull. civ. I*, n° 103).

<sup>65</sup> Cass. 2<sup>e</sup> civ., 11 févr. 1970 : *Bull. civ. II*, n° 49 ; Cass. 3<sup>e</sup> civ., 15 janv. 1971 : *Bull. civ. III*, n° 39.

<sup>66</sup> Cass. 1<sup>re</sup> civ., 11 janv. 1984 : *Bull. civ. I*, n° 14.

Désormais, et depuis l'intervention de la loi n° 2007-291, les actions à fins civiles ne sont plus concernées par l'obligation qui est faite au juge civil de sursoir à statuer jusqu'à ce qu'une décision pénale irrévocable intervienne<sup>67</sup>. Mais, en voulant implicitement affaiblir le principe de la chose jugée au pénal sur le civil, l'article 4 du Code de procédure pénale dans sa nouvelle rédaction n'a fait que le renforcer, car en utilisant l'expression : « même si la décision à intervenir au pénal est susceptible d'exercer, directement ou indirectement, une influence sur la solution du procès civil », le législateur français a reconnu, sans le vouloir, l'existence du principe de l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil, non seulement à l'égard des actions civiles proprement dites, mais aussi à l'égard des actions à fins civiles. En revanche, par cette disposition, le législateur a remis en cause le fondement du principe qui consistait à recourir à la règle établie à l'article 4 du Code de procédure pénale.

**20. L'échec de la remise en cause – le critère de l'indivisibilité du raisonnement décisionnel.** Il est vrai que les fondements proposés par la doctrine pour consolider le principe de l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil ne sont pas exemptes de critiques. Aussi, l'existence de ce principe ne pouvait être expliquée directement par des arguments techniques de nécessité. Il faudrait selon nous recourir à l'idée d'une indivisibilité du raisonnement décisionnel. En effet, dans un système de justice archaïque on ne souciait point de faire la distinction entre procès criminel et procès civil, alors même qu'il pouvait y avoir application d'une peine et l'octroi de réparations de nature civile. Lorsque les systèmes judiciaires avaient commencé à se développer et à se structurer, germa l'idée de séparer le procès civil du procès pénal et de créer des règles de procédures propres à chacun des procès. C'est alors que sont apparues l'action civile<sup>68</sup> et l'action criminelle, la première protégeait les intérêts privés et la seconde l'intérêt public en premier lieu, mais intégrait aussi le droit de la personne lésée à se constituer partie civile au procès criminel<sup>69</sup>. Néanmoins, ce principe de séparation entre justice répressive et justice civile était resté toujours imprégné par l'idée de l'indivisibilité du litige, et bien des règles d'atténuation avaient été prévues, telles que la règle « *electa una via non datur regressus ad alteram* »<sup>70</sup>, la règle selon laquelle « le

<sup>67</sup> Cass. 1<sup>re</sup> civ., 20 sept. 2017 : *Bull. civ. I*, n° 193.

<sup>68</sup> Il est question ici de l'action civile qui a pour fondement un fait constituant une infraction pénale.

<sup>69</sup> V. JOUSSE Daniel, *Traité de la justice criminelle de France*, t. 1, Debure père, 1771, p. 561 s.

<sup>70</sup> « Lorsqu'on a choisi une voie on ne peut plus recourir à l'autre » (CAPITANT Henri (dir.), *Vocabulaire juridique*, Les presses universitaires de France, 1936, p. 510).

criminel tient le civil en l'état », la règle de l'unité des prescriptions criminelle et civile, et la règle de la conversion des procès civils en procès criminels<sup>71</sup>.

Même si le procès avait été scindé par des règles de procédures différentes, la vision des juges n'avait pas changé, puisqu'on considérait que si l'action civile née d'une infraction s'était détachée de l'action criminelle, elle devrait nécessairement restée liée au sort de l'action publique, comme c'était le cas pour l'action civile exercée devant le juge pénal. Ainsi, l'action civile exercée devant la juridiction civile n'était autonome que par rapport aux procédures appliquées. La problématique concernant l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil n'était apparue que lorsqu'on avait discuté de la question de l'appréciation de certains éléments par le juge civil qui avaient été déjà appréciés par le juge pénal, tels que le faux en écriture et la faute. C'étaient bien alors, les règles de fond appliquées par le juge civil et la forme des jugements des cours d'assises qui causaient problème et non pas le principe de l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil.

L'autorité de la chose jugée du pénal sur le civil se trouve justifiée historiquement par l'idée de l'indivisibilité du litige pénal, qui fait naître à la fois une action principale qui intéresse l'intérêt public et une action secondaire qui intéresse l'intérêt privé. Ainsi, dès que la procédure pénale se déclenche, l'action civile devient accessoire alors même qu'elle est exercée devant le juge civil. Par contre, si l'action publique n'a pas été mise en mouvement, l'action civile engagée devant le juge civil retrouve son autonomie, puisqu'il n'y a que l'intérêt privé qui est pris en compte. Mais théoriquement, c'est l'idée de l'indivisibilité du raisonnement décisionnel qui justifie l'existence d'un tel principe<sup>72</sup>. Le juge pénal et le juge civil forment un tout où leurs constatations, et plus particulièrement les constatations de droit, s'entremêlent et se superposent sans pour autant se contredire.

---

<sup>71</sup> Concernant la règle de la conversion des procès civils en procès criminels, v. l'article 1<sup>er</sup> du XX<sup>e</sup> titre de l'Ordonnance Criminelle du mois d'août 1670.

<sup>72</sup> Selon nous, c'est ce fondement qui justifie l'application du principe de l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil même aux actions à fins civiles.



## IV. NATURE ET EFFET DE LA RÈGLE DE L'AUTORITÉ DE LA CHOSE JUGÉE AU PÉNAL SUR LE CIVIL

**21. Règle générale.** Le Code civil algérien fait de la chose jugée à l'article 338 une présomption légale irréfragable, puisque « les jugements passés en force de chose jugée font foi des droits qu'ils consacrent » et « la présomption qui en résulte ne peut être combattue par aucune preuve »<sup>73</sup>. L'article 1350 du Code civil français considérait aussi la chose jugée comme étant une présomption légale. Cependant cette disposition n'a pas été maintenue lors de la réforme du Code civil par l'ordonnance n° 2016-131<sup>74</sup>. Il faudrait souligner, qu'un ancien arrêt de la Cour royale de Limoges avait qualifié l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil comme étant une « présomption légale qui dispensait le demandeur de tout autre preuve »<sup>75</sup>.

Les deux législations qualifient la présomption légale comme une dispense de la preuve<sup>76</sup>, si bien qu'elles la classent dans la partie du Code civil relative à la preuve des obligations<sup>77</sup>. Il est donc clair qu'elle fait partie des règles générales qui régissent la preuve et elle ne constitue pas une présomption légale spécifique à un quelconque régime de responsabilité. La doctrine semble être divisée sur ce point. Certains ont dénié le qualificatif de présomption légale à l'autorité de chose jugée<sup>78</sup>, d'autres, ne la considèrent ni comme une présomption légale ni comme un moyen de preuve<sup>79</sup>. Enfin, d'autres encore optent pour le qualificatif de « présomption-postulat » à l'opposé d'une « présomption-preuve »<sup>80</sup>.

**22. Critique – la fonction.** Si l'autorité de la chose jugée au civil sur le civil est considérée indirectement comme une dispense de la preuve, du moins actuellement dans le

<sup>73</sup> C. civ. art. 338.

<sup>74</sup> Ord. n° 2016-131, 10 févr. 2016, portant réforme du droit des contrats, du régime général et de la preuve des obligations, NOR : JUSC1522466R : JORF n° 35, 11 févr. 2016.

<sup>75</sup> CR Limoges, 3<sup>e</sup> ch., 20 févr. 1846 : S. 1847.2.106.

<sup>76</sup> Pour la législation française : C. civ., 1354, al. 1<sup>er</sup> (ancien article 1352, al. 1<sup>er</sup> du Code civil). Pour la législation algérienne : C. civ., 337.

<sup>77</sup> Certains auteurs voyaient dans la présomption légale, un moyen de preuve (ARON Gustave, *Théorie générale des présomptions légales en droit privé*, A. Pedone, 1895, p. 31 s.), contrairement à d'autres, qui n'étaient pas du même avis et qui la considéraient comme une dispense de la preuve (AL-SANHÛRI Abd al-Razzāq Aḥmad, الوسيط الجديد في شرح القانون المدني الجديد [Le médian dans l'explication du nouveau Droit civil], t. 2, منشورات الحلبي الحقوقية, 2000, p. 602).

<sup>78</sup> ARON Gustave, *op. cit.*, p. 58-59.

<sup>79</sup> COUTURE Eduardo-Juan, « La chose jugée comme présomption légale. Note critique sur les articles 1349 et 1350 du Code civil », *RIDC*, 6, 1954, p. 681 s.

<sup>80</sup> CAIRE Anne-Blandine, « Les présomptions par-delà l'article 1349 du code civil », *RTD civ.* 2015, p. 316-317.

Code civil algérien, c'est pour la simple raison qu'on ne peut prouver ce qui a été déjà établi. Alors pour ce qui est de l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil, elle devrait être considérée, concernant les constatations qui se rapportent aux faits, que comme un moyen probatoire et non comme une présomption, car la décision pénale a un effet positif. La partie au procès civil qui invoque la chose jugée au pénal établit de façon irréfragable des faits constatés par la décision pénale et elle n'est en aucun cas dispensée de produire la preuve de ces faits. Nous rejoignons donc, sur ce point, les auteurs qui considèrent que la décision pénale a un effet probatoire<sup>81</sup>.

Même si en apparence, l'effet probatoire de la décision pénale s'accorde mal avec le critère de l'indivisibilité du raisonnement décisionnel, il n'est en réalité qu'une fonction de l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil, qui n'est apparue qu'après qu'il y ait eu séparation entre la justice pénale et la justice civile. Cet effet est donc nécessaire, puisqu'il constitue le mécanisme d'application – indirect – du critère de l'indivisibilité du raisonnement décisionnel concernant les constatations factuelles.

**23. Règle d'intérêt privé.** La jurisprudence considère que le principe d'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil n'est pas d'ordre public. De ce fait, cette exception ne peut être invoquée que par les parties et les juges n'ont donc pas le pouvoir de la relever d'office, et le ministère public ne peut l'évoquer. Aussi, elle ne peut être soulevée pour la première fois devant la Cour de cassation<sup>82</sup>.

**24. Effet *erga omnes*.** Ce qui est incompréhensible dans la position de la jurisprudence qui considère que le principe de l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil n'est pas d'ordre public, c'est qu'elle reconnaît à ce principe un effet *erga omnes*, c'est-à-dire, que l'effet de la décision pénale est opposable à toute personne, même celle n'ayant pas été partie au procès pénal. Cet effet lui avait été reconnu, car la Cour de cassation estimait que le ministère public représentait toute la société : « Considérant que le ministère public est seul partie capable pour poursuivre les crimes et délits ; qu'il les poursuit aux périls, risques et fortune de tous ceux qui y sont intéressés, lorsqu'ils ne se rendent pas parties civiles, et que le

---

<sup>81</sup> PERROT Roger, v° Chose jugée, *Rép. civ. Dalloz*, 1951, n° 230.

<sup>82</sup> Cass. 1<sup>re</sup> civ., 29 janv. 1962 : *Bull. civ. I*, n° 61 ; Cass. com., 1<sup>er</sup> mars 1971 : *Bull. civ. IV*, n° 59 ; Cass. 2<sup>e</sup> civ., 15 mai 1972 : *Bull. civ. II*, n° 144 ; Cass. 2<sup>e</sup> civ., 15 déc. 1980 : *Bull. civ. II*, n° 264 ; Cass. com., 10 mars 1998, n° de pourvoi : 95-11.712, inédit.

jugement qui intervient avec lui ne peut jamais être attaqué par les parties privées »<sup>83</sup>. Comment pourrait-on alors étendre cette autorité à des tiers ?

La jurisprudence française persistait et persiste toujours à reconnaître dans ses attendus, la portée *erga omnes* de l'autorité de la chose jugée des décisions pénales statuant sur l'action publique<sup>84</sup>. Mais, il serait faux de soutenir que la Cour de cassation avait toujours campé sur sa position<sup>85</sup>. Ainsi, dans ses conclusions dans une espèce où la chambre mixte de la Cour de cassation avait rendu un arrêt datant du 3 juin 1998, l'avocat général avait pu citer une abondante jurisprudence déniait le caractère *erga omnes* de la décision pénale sur le civil en donnant plusieurs exemples, il avait aussi clairement exprimé son opposition à cette portée *erga omnes*, en se basant sur le principe du contradictoire et les droits de la défense. L'arrêt rendu suite à ces conclusions, semblait vague et éluder la question<sup>86</sup>. En effet, il avait jugé l'action du demandeur en cassation irrecevable, faute de droit d'agir, sans faire allusion à l'autorité de la chose jugée. Néanmoins, certains auteurs avaient vu dans cet arrêt, un revirement de la jurisprudence en la matière<sup>87</sup>.

**25. Remise en cause de l'effet *erga omnes*.** Le caractère *erga omnes* de l'autorité de la décision pénale avait été dès sa consécration objet de critique<sup>88</sup>. Les auteurs contemporains voient dans cette portée, un obstacle pour les tiers au procès pénal « de faire valoir leurs moyens de défense »<sup>89</sup>. Néanmoins, un auteur a estimé que la portée *erga omnes* devrait être inopérante à l'égard des personnes qui n'ont pas pu participer au procès pénal, ce qui exclurait en conséquence, les personnes qui pouvaient potentiellement y participer<sup>90</sup>.

<sup>83</sup> Cass. sec. req., 17 mars 1813 : S. 1813.1.262. V. notamment, Cass. civ., 7 mars 1855 : S. 1855.1.440 ; Cass. req., 14 févr. 1860 : RCLJ 1860, t.17, p. 1, note POUGET Auguste ; JP 1861, p. 25, note RODIÈRE Aimé – CA Nîmes, 18 mai 1813 : S. 1814.2.137. Cette thèse avait été antérieurement retenue par le Tribunal d'appel de Paris suites aux conclusions du commissaire du gouvernement MOURRE (TA Paris, 1<sup>re</sup> sect., 13 fruc. an 10, concl. MOURRE : S., sér. I (1791-1830), vol. I (1791 – An XII), 1843.2.95).

<sup>84</sup> Cass. civ., 6 juin 1923 : Pand. pér. 1923.1.260 ; Cass. 2<sup>e</sup> civ., 3 mai 2006 : Bull. civ. II, n° 112 ; Cass. 2<sup>e</sup> civ., 5 juill. 2018 : JurisData n° 2018-012214. V. cependant concernant les limites de cette portée, Cass. civ., 18 avr. 1921 et 7 juin 1921 : Pand. pér. 1923.1.161, note MOREL René.

<sup>85</sup> Cass. req., 3 août 1853 : S. 1855.1.437. Il s'agissait dans le cas d'espèce d'une affaire maritime, et plus précisément d'une action en responsabilité pour cause d'abordage. La chambre des requêtes avait refusé d'étendre l'autorité de la chose jugée d'une décision pénale aux parties du procès civil, faute de n'avoir pas été parties au procès pénal. De plus, l'objet des deux actions n'était pas identique.

<sup>86</sup> Cass. ch. mixte, 3 juin 1998, concl. JOINET Louis : BICC n° 478, 15 sept. 1998 ; D. 1998, p. 575, note REBUT Didier.

<sup>87</sup> GUINCHARD Serge et BUISSON Jacques, *op. cit.*, p. 1203-1204 ; REBUT Didier, note sous Cass. ch. mixte, 3 juin 1998, D. 1998, p. 575.

<sup>88</sup> RODIÈRE Aimé, note sous Cass. req., 14 févr. 1860, JP 1861, p. 25.

<sup>89</sup> BOULOC Bernard, *op. cit.*, p. 1152.

<sup>90</sup> BOTTON Antoine, *op. cit.*, p. 261 s.

## V. L'application du principe aux contentieux maritime et aérien

**26. Contexte.** Le juge pénal peut être appelé à appliquer directement des règles pénales spécifiques au droit maritime ou au droit aérien. C'est le cas, quand des dispositions pénales concernent la navigation, et se trouvent de ce fait intégrées dans les législations maritime et aérienne. Il peut aussi parfois intervenir indirectement, en appliquant des règles pénales de droit commun. Quant au juge civil, il sera amené à appliquer la législation interne, et dans certains cas les conventions internationales.

Nous suivrons dans cette recherche, tout d'abord l'évolution du processus décisionnel du juge pénal, puis nous analyserons le processus de connexion entre la décision pénale et l'action civile, et enfin nous suivrons le processus décisionnel du juge civil.

**27. Problématique.** Le but de cette étude, aussi bien théorique que pratique, est d'analyser l'influence qu'a une décision du juge pénal sur la décision qu'aura à prendre le juge civil en matière de responsabilité en droit maritime et en droit aérien, tout en analysant la portée du principe en matière de droit commun, en répondant à la problématique suivante : jusqu'où et comment le juge statuant en matière de responsabilité civile en droit aérien et en droit maritime doit-il suivre le raisonnement décisionnel du juge répressif ; que ce dernier applique le droit pénal commun ou le droit pénal des transports ?

La réponse à cette problématique, nécessite d'analyser les points suivants : l'influence de l'autonomie du droit pénal maritime et aérien sur la décision statuant sur l'action publique (1<sup>re</sup> partie), puis, l'incidence du pénal sur le civil suivant la convergence des éléments constitutifs des responsabilités pénale et civile (2<sup>e</sup> partie), et enfin, l'interférence entre les régimes des responsabilités pénale et civile en droit maritime et en droit aérien (3<sup>e</sup> partie).

## **Première partie**

# **LE DROIT PÉNAL DES TRANSPORTS ET LA DÉCISION STATUANT SUR L'ACTION PUBLIQUE**

**28. Quand le fond façonne la forme.** Il est de constante que le droit de procédure pénale n'existe que pour l'application des règles du droit pénal, car ce dernier étant la condition sine qua non de l'existence du premier. Mais, au-delà de cette affirmation, n'est-il pas vrai que le droit pénal influe aussi sur la procédure elle-même, et plus précisément sur la décision statuant sur l'action publique ?

La variation des principes du droit pénal général et du droit pénal spécial semble influencer, directement sur la structure même de la décision pénale, et indirectement sur l'effet qu'a la décision pénale sur la décision civile. De ce constat se dégagent deux problématiques ; Le droit pénal des transports<sup>91</sup> est-il spécifique par rapport au droit pénal commun ? (titre 1) S'il l'est, la procédure pénale qui lui est attachée, l'est-elle aussi ? Et est-elle influencée par cette spécificité ? (titre 2)

---

<sup>91</sup> On entend dans cette étude, par « droit des transports », les règles du droit maritime et celles du droit aérien.

## TITRE 1 : LES SPÉCIFICITÉS DES RÈGLES DE FOND DU DROIT PÉNAL DES TRANSPORTS

**29. Indépendance ou dépendance.** MOLINIER classait le droit criminel en trois branches suivant la qualité des personnes, la troisième branche étant celle du droit criminel maritime<sup>92</sup>. Comme le droit pénal maritime, le droit pénal aérien a aussi des particularités<sup>93</sup>. Le droit pénal des transports est spécifique non seulement parce qu'il déroge aux normes générales du droit pénal (1<sup>er</sup> chapitre), mais aussi, parce qu'il s'inspire des notions civilistes qui sont propres aux droits maritime et aérien (2<sup>e</sup> chapitre).

---

<sup>92</sup> MOLINIER Victor, *Traité théorique et pratique de droit pénal*, t. 1, A. Rousseau, 1893, p. 210-211.

<sup>93</sup> V. sur ce point, HUGUENEY Pierre, « Le droit pénal et l'aviation », *RIDP* 1924, p. 147 s. ; MANKIEWICS R.-H., « Aspects et problèmes du droit pénal de l'aviation internationale », *AFDI*, 4, 1958, p. 112 s.

# CHAPITRE 1 : SPÉCIFICITÉ AU REGARD DU DROIT PÉNAL COMMUN

**30. Raison d'être du principe.** La navigation maritime comme la navigation aérienne étant plus susceptible de faire face à des événements dangereux en comparaison avec le transport terrestre, le législateur en matière maritime (et plus tard en matière aérienne) avait prévu un arsenal juridique pour y faire face. Prenant en compte les événements qui pouvaient porter atteinte à la sécurité et à la sûreté du navire et de l'aéronef, le droit pénal des transports faisait de la prévention (1<sup>re</sup> section), la principale caractéristique des infractions maritimes et aériennes, sans avoir négligé toutefois les infractions de résultat (2<sup>e</sup> section).

## SECTION 1 : LA PRÉVENTION : UNE SPÉCIFICITÉ DU DROIT PÉNAL DES TRANSPORTS

**31. Le risque en droit pénal.** Le concept d'infraction de prévention est né de l'idée que l'on pouvait éviter un dommage en pénalisant les actes qui sont susceptibles de l'engendrer. L'infraction de prévention se distingue par des éléments qui lui sont propres (1<sup>re</sup> sous-section), mais aussi par rapport au contexte où elle devrait s'appliquer (2<sup>e</sup> sous-section).

### SOUS-SECTION 1 : NOTION D'INFRACTION DE PRÉVENTION

**32. Définition.** L'infraction de prévention n'a pas été définie par la loi, et la doctrine la définit par rapport à la raison de son existence. Ainsi le professeur DOUCET la considère comme « le simple accomplissement d'un acte prohibé par l'autorité publique à raison de son caractère dangereux »<sup>94</sup>. On a justifié l'existence de ce genre d'infractions (en prenant

---

<sup>94</sup> V. DOUCET Jean-Paul, « Les infraction de préventions », *Gaz. Pal.* 1973, 2, doct., p. 764.



l'exemple de la mise en danger de la vie d'autrui) par des données sociologiques. Ainsi, un auteur avait affirmé que « l'exposition délibérée d'autrui à un risque de mort ou de blessures graves est évidemment le signe d'un comportement asocial caractérisé, révélant un mépris intolérable de la personne humaine particulièrement dangereux pour autrui et justifiant de ce fait des peines réellement dissuasives »<sup>95</sup>.

## § 1. Débat doctrinal

**33. La confusion.** Alors que ces infractions sont abondantes dans divers domaines du droit<sup>96</sup>, la doctrine semble les avoir négligées, ou du moins elle semble les intégrer parfois dans d'autres catégories.

**34. L'infraction de prévention et l'infraction-obstacle.** Bien que certains auteurs font une distinction entre ces deux catégories<sup>97</sup>, nombreux sont ceux qui intègrent les infractions de prévention dans la catégorie des infractions-obstacles<sup>98</sup>, qui, par leur nature, révèlent une intention coupable chez l'auteur de ces actes, et de ce fait, la loi réprime des agissements qui ne sont en réalité que des actes préparatoires des infractions de résultat réprimant des actes dommageables ou susceptibles de l'être (la tentative). Par l'infraction-obstacle, le législateur fait présumer virtuellement l'existence d'une intention coupable chez l'auteur de l'infraction<sup>99</sup>. De plus, l'élément matériel de cette infraction diffère de l'élément matériel de l'infraction de résultat. Alors que pour l'infraction de prévention, le législateur ne prend pas en considération l'élément moral de l'infraction de résultat, mais seulement l'élément du risque, qui est un élément objectif et non subjectif. Quant à l'élément matériel de l'infraction de prévention, il fait partie de l'élément matériel de l'infraction éventuelle, même s'il n'est pas identique.

---

<sup>95</sup> CHEVALIER Jean-Yves, note sous CA Rennes, 3<sup>e</sup> ch. corr., 26 sept. 1996, *JCP G* 1997, II 22902, § 2.

<sup>96</sup> V. concernant le droit pénal de l'environnement, SAINT-PAU Jean-Christophe, « La sanction pénale du principe de précaution par le délit de risques causés à autrui », in *Des liens et des droits - Mélanges en l'honneur de Jean-Pierre Laborde*, Dalloz, 2015, p. 847 s.

<sup>97</sup> GASSIN Raymond, CIMAMONTI Sylvie et BONFILS Philippe, *Criminologie*, Dalloz, 2011, p. 757-758 ; ROETS Damien, « Classifications des infractions », *JCl. Pénal Code*, Art. 111-1, fasc. 20, 2010, n° 46.

<sup>98</sup> COSTA Jean-Louis, « Les infractions involontaires du point de vue de la responsabilité pénale en France », *RSC* 1963, p. 741 s ; MAURY Olivia, « À propos du délit de mise en danger : analyse du contentieux », *Gaz. Pal.*, 23 déc. 2006, n° GP20061223001, p. 2-10 ; PRADEL Jean, *Droit pénal général*, Cujas, 2010, p. 323 ; PIN Xavier, *Droit pénal général*, Dalloz, 2019, p. 180.

<sup>99</sup> L'intention coupable est un élément présumé par le législateur, mais il n'est pas considéré comme faisant partie des éléments constitutifs de l'infraction-obstacle.

**35. L’infraction de prévention et l’infraction formelle.** L’infraction de prévention se distingue aussi de l’infraction formelle, car l’acte incriminé l’est de façon autonome pour l’infraction de prévention, alors que pour l’infraction formelle, l’élément moral et l’élément matériel de l’infraction de base existent, ce n’est que le résultat (dommage) qui est indifférent. Concernant l’infraction formelle, on considère la tentative comme une infraction consommée, alors que l’infraction de prévention est autonome par rapport à l’infraction de base, de façon que si ces faits n’étaient pas incriminés, l’élément moral faisant alors défaut, ils ne constitueraient pas aussi une tentative de l’infraction de base<sup>100</sup>.

Il est certain que l’infraction de prévention tire sa particularité non pas de l’état de dangerosité de l’auteur de l’infraction mais, de la probabilité de la commission de l’infraction de base. En incriminant ces faits de façon préventive, la loi vise à éviter la survenance du dommage redouté.

## § 2. Les éléments constitutifs de l’infraction de prévention

**36. Originalité.** N’étant ni une infraction-obstacle, puisque l’élément moral de l’infraction de base n’est pas pris en compte, et ni une infraction formelle, car il y a deux faits juridiques distincts, elle se compose, comme toute infraction d’un élément matériel et d’un élément moral.

**37. L’élément matériel.** Contrairement à l’infraction de base, l’infraction de prévention ne nécessite pas la survenance d’un dommage. Seul un acte de commission ou d’omission peut suffire à constituer cette infraction. C’est d’ailleurs l’élément basique de l’infraction, mais l’on peut bien trouver des textes qui ajoutent d’autres éléments. C’est le cas du Code pénal français, qui fait référence à un dommage éventuel précis, consistant dans un « risque immédiat de mort ou de blessures de nature à entraîner une mutilation ou une infirmité permanente »<sup>101</sup>. Le Code pénal algérien fait référence à l’exposition directe de la vie d’autrui ou son intégrité physique à un danger<sup>102</sup>.

---

<sup>100</sup> V. sur ce point, CHACORNAC Jérôme, « Le risque comme résultat dans les infractions de mise en danger : les limites de la distinction des infractions matérielles et formelles », *RSC* 2008, p. 849 s.

<sup>101</sup> C. pén., art. 223-1.

<sup>102</sup> C. pén., 290 *bis*, al. 1<sup>er</sup> (cette nouvelle infraction de portée générale a été introduite dans la législation algérienne, depuis la modification du Code pénal par la loi n° 20-06 du 28 avril 2020).

Les textes incriminateurs peuvent ou bien déterminer l'acte susceptible d'être violé ou commis, ou renvoyer le juge à d'autres textes de nature légale ou réglementaire, afin de déterminer l'acte matériel pris en considération.

**38. L'élément moral**<sup>103</sup>. En principe l'infraction de prévention ne nécessite qu'un élément psychologique de base, à savoir la conscience de commettre l'acte matériel réprimé. Ainsi, l'infraction pourrait être intentionnelle, c'est-à-dire qu'elle ne pourrait être établie que si l'acte matériel ait été intentionnellement commis, comme c'est le cas de la violation d'une prescription en connaissance de cause. L'infraction peut être aussi non intentionnelle, c'est-à-dire ou bien une infraction de négligence ou bien une infraction matérielle<sup>104</sup> où la simple volonté suffirait à constituer l'infraction.

L'élément moral peut englober plusieurs éléments. Ainsi, certaines infractions nécessitent en plus de l'élément psychologique relatif à l'accomplissement de l'élément matériel, la prévoyance par l'auteur des risques que pourraient produire l'acte matériel. Quant au dol spécial, il n'a aucune incidence sur la qualification, puisque le résultat n'est pas un élément constitutif de l'infraction de prévention<sup>105</sup>. Des auteurs, et concernant plus particulièrement le délit de risque causé à autrui<sup>106</sup>, qualifient l'élément moral dans cette infraction de dol éventuel<sup>107</sup>, même si certains ne sont pas de cet avis<sup>108</sup>. La conception selon laquelle l'élément moral dans l'infraction de prévention devrait être considéré comme constituant un dol éventuel, ne nous semble pas exempte de critiques. En effet, le dol éventuel n'est pris en considération que quand il y a intention équivoque par rapport au résultat, il faut donc qu'il y ait une infraction de résultat, or dans l'infraction de mise en danger, l'incrimination ne prend pas en compte l'existence d'un résultat. Par un arrêt du 11 février 1998, la chambre criminelle avait implicitement (dans une affaire maritime), en soutenant les

---

<sup>103</sup> V. *infra*, n° 48.

<sup>104</sup> À l'exception du droit français qui ne reconnaît plus l'existence des délits matériels.

<sup>105</sup> V. sur ce point, VILLEY Edmond, *op.cit.*, p. 107.

<sup>106</sup> V. sur la difficulté de cerner l'élément moral de cette infraction, MALABAT Valérie, « Le délit dit de "mise en danger" -.- La lettre et l'esprit », *JCP G* 2000, I 208.

<sup>107</sup> ACCOMANDO Gilles et GUERY Christian, « Le délit de risque causé à autrui ou de la malencontre à l'article 223-1 du nouveau code pénal », *RSC* 1994, p. 684 s. ; CHEVALIER Jean-Yves, note sous CA Rennes, 3<sup>e</sup> ch. corr., 26 sept. 1996, *JCP G* 1997, II 22902, § 2 ; PRADEL Jean, *op. cit.*, p. 412.

<sup>108</sup> RASSAT Michèle-Laure, *Droit pénal spécial : Infractions du Code pénal*, Dalloz, 2018, p. 474-475 (même si l'auteur estime que cette infraction est une infraction non intentionnelle) ; MALABAT Valérie, *Droit pénal spécial*, Dalloz, 2018, p. 137-138 (pour cet auteur, le délit prévu à l'article 223-1 du Code pénal constitue une infraction intentionnelle, car l'attitude de l'auteur est intentionnelle à l'égard du risque). V. concernant la nature non intentionnelle du délit, CATELAN Nicolas, note sous Cass. crim., 19 avr. 2017, *Lexbase Hebdo - édition privée*, n° 700, 1<sup>er</sup> juin 2017, n° LEXBASE : N8487BWA ; TGI Paris, 11<sup>e</sup> ch., 4<sup>e</sup> sect., 16 janv. 2008, RG n° : 9934895010.

motifs des juges d'appel, fait référence à la perception des risques comme faisant partie de l'élément moral de l'infraction<sup>109</sup>. Mais, par un autre arrêt du 16 février 1999, elle avait changé de position, en jugeant que le juge de fond « n'était pas tenue de constater que l'auteur du délit ait eu connaissance de la nature du risque particulier effectivement causé par son manquement »<sup>110</sup>.

## SOUS-SECTION 2 : L'INFRACTION DE PRÉVENTION EN DROIT PÉNAL DES TRANSPORTS

**39. La prévention comme principe.** L'on constate que les infractions de prévention constituent en principe une catégorie minoritaire par rapport aux infractions de résultat. Car en règle générale, le droit pénal s'intéresse plus à l'acte dommageable accompli qu'à la prévention. Mais, en droit des transports on pourrait y voir l'inverse.

### § 1. Énumération des infractions de prévention

**40. L'état de navigabilité des moyens de transport.** L'article 479 du Code maritime considère comme délit (puni d'une peine d'amende) le fait pour le « capitaine qui volontairement ou par négligence prend la mer avec un navire dans un mauvais état de navigabilité, insuffisamment armé, équipé ou approvisionné » ou le fait pour l'armateur de mettre à la disposition du capitaine un tel navire. Ladite infraction ne fait pas de distinction entre l'acte intentionnel et l'acte non intentionnel du capitaine du point de vue de l'aggravation de l'infraction. Si, les faits cités ci-dessus mettent en danger le navire lui-même ou d'autres navires, les personnes, les cargaisons ou l'environnement marin, la peine prévue sera l'emprisonnement et l'amende. Il est assez difficile pour le juge pénal de dégager l'élément de dangerosité. En effet le mauvais état de navigabilité n'est-il pas en soi dangereux ?<sup>111</sup>

<sup>109</sup> Cass. crim., 11 févr. 1998 : *Bull. crim.*, n° 57 : *DMF* 1998, p. 575, obs. MORIN Michel.

<sup>110</sup> Cass. crim., 16 févr. 1999 : *Bull. crim.*, n° 24 ; *RSC* 1999, p. 581, note MAYAUD Yves. Dans ce sens : Cass. crim., 9 mars 1999 : *Bull. crim.*, n° 34 ; *RSC* 1999, p. 581, note MAYAUD Yves ; *D.* 2000, p. 81, note SORDINO Marie-Christine et PONSEILLE Anne.

<sup>111</sup> L'expression « dans un mauvais état de navigabilité » est assez vague. Chose qui est inhabituelle pour une loi répressive, car l'élément matériel devrait être strictement défini. De plus, cette expression renvoie à une notion civiliste du droit maritime, qui inclurait *navigabilité nautique* et *navigabilité commerciale*.

Un autre délit est prévu à l'article 488 du Code maritime, qui consiste dans le fait qu'un armateur, un propriétaire ou un capitaine fasse naviguer ou tente de faire naviguer son navire avec un titre de sécurité périmé, retiré ou suspendu<sup>112</sup>.

Quant à la législation aérienne, l'article 196 de la loi n° 98-06<sup>113</sup> considère comme délit, le fait pour le propriétaire de l'aéronef de mettre ou de laisser en service son aéronef sans avoir obtenu un certificat de navigabilité, ainsi que de le faire ou de le laisser circuler volontairement avec un certificat de navigabilité périmé<sup>114</sup>. L'article 202 de la même loi, réprime le fait de conduire par un pilote, un aéronef sans certificat de navigabilité ou avec un certificat périmé. De plus, l'article 199 punit tout exploitant effectuant habituellement des transports par aéronef contre rémunération qui n'a pas assuré l'entretien de l'aéronef, des équipements de bord et autres équipements nécessaires à la sécurité de l'exploitation.

**41. Les atteintes à la navigation.** Selon l'article 482 du Code maritime, commet un délit, « quiconque empêche ou gêne la direction ou les manœuvres nautiques du navire ». La portée de l'article ne se limite pas seulement aux professionnels mais aussi à toute autre personne qu'elle soit à bord du navire ou en dehors de celui-ci. Aussi, l'infraction n'est pas subordonnée à un acte intentionnel. Non seulement une faute non intentionnelle suffirait à constituer l'infraction, mais il semblerait d'après la lecture de cette disposition, que ce délit constitue une infraction matérielle. Comme pour l'infraction édictée à l'article 479 du Code maritime, si les actes cités ci-dessus mettent en danger le navire, les personnes, la cargaison ou l'environnement marin, la peine sera aggravée.

L'article 215 de la loi n° 98-06 punit d'une peine correctionnelle toute personne ayant intentionnellement entravé la circulation des aéronefs<sup>115</sup>. Aussi, l'article 221 de la même loi punit d'une peine criminelle toute personne ayant compromis volontairement la navigabilité des aéronefs. Les infractions prévues par ces deux dispositions constituent à vrai dire non seulement des infractions de prévention, mais aussi des infractions-obstacles.

---

<sup>112</sup> V. C. transp., art. L. 5241-12.

<sup>113</sup> Il est entendu dans cette présente étude par loi n° 98-06 : L. n° 98-06, 27 juin 1998, fixant les règles générales relatives à l'aviation civile : JORA n° 48, 28 juin 1998, p. 4, telle que modifiée et complétée par : L. n° 2000-05, 6 déc. 2000 : JORA n° 75, 10 déc. 2000, p. 4 ; ord. n° 03-10, 13 août 2003 : JORA n° 48, 13 août 2003, p. 4 ; L. n° 08-02, 23 janv. 2008 : JORA n° 4, 27 janv. 2008, p. 5 ; L. n° 15-14, 15 juill. 2015 : JORA n° 41, 29 juill. 2015, p. 5 ; L. n° 19-04, 17 juill. 2019 : JORA n° 46, 21 juill. 2019, p. 12.

<sup>114</sup> V. C. transp., art. L. 6232-4.

<sup>115</sup> V. C. transp., art. L. 6372-4, 4°.

**42. Les règles de conduite et de sécurité.** Commet un délit selon l'article 487 du Code maritime, « tout capitaine, officier, pilote ou tout membre d'équipage qui n'observe pas les règles relatives à la direction nautique du navire, ne respecte pas la route à suivre ou les règlements régissant la sécurité de la navigation maritime ». Si l'infraction a été commise durant la nuit ou dans de mauvaises conditions météorologiques la peine sera aggravée. Dans ce genre d'infraction, une multitude de règlements pourront être appliqués par le juge répressif afin d'établir la matérialité des faits incriminés<sup>116</sup>.

L'article 493 du Code maritime punit comme délit<sup>117</sup>, le fait pour tout capitaine d'un navire, qu'il soit algérien ou non, qui aura enfreint dans les eaux territoriales ou intérieures algériennes<sup>118</sup> : les règles de circulations maritimes édictées en application de la Convention internationale pour prévenir les abordages en mer<sup>119</sup>, les obligations réglementaires fixant les chenaux de sortie ou d'entrée aux ports et ceux délimitant les zones de mouillage autorisées ou les obligations édictées par l'autorité maritime compétente en ce qui concerne les distances minimales de passage le long des côtes algériennes. La même peine sera applicable au capitaine d'un navire algérien qui hors zone précitée, aura enfreint les règles pour prévenir les abordages en mer pris en application de la Convention *RIPAM*. Ce qui revient à dire que le juge pénal algérien prendra en compte la violation des règlements d'un État étranger, d'où l'affirmation du concept selon lequel le droit pénal maritime est un droit internationalisé. Le Code des transports prévoit presque les mêmes dispositions<sup>120</sup>, à la différence toutefois du Code maritime, qui considère cette infraction comme étant un délit matériel.

Le droit pénal aérien en matière de sécurité ne concerne pas seulement le propriétaire de l'aéronef ou ses préposés, mais à d'autres personnes, comme le personnel au sol<sup>121</sup> et même les tiers. Les articles 201 et 202 de la loi n° 98-06 punissent tout commandant de bord qui a : commencé un vol sans s'être assuré que toutes les conditions de sécurité requises sont remplies ; contrevenu aux règles de la circulation aériennes ; exécuté sans autorisation, des vols acrobatiques ou des vols rasants ou effectué sauf nécessité un vol ou des manœuvres de nature à mettre en danger les personnes à bord ou à la surface ; conduit un aéronef en état

<sup>116</sup> Ex. D. exéc. n° 02-02, 6 janv. 2002, fixant les règles relatives au maintien d'effectif minimum de sécurité à bord des navires de commerce de plus de 500 TX : JORA n° 1, 6 janv. 2002, p. 18.

<sup>117</sup> En cas de guerre, l'infraction sera qualifiée de crime.

<sup>118</sup> L'amende étant aggravée, si le navire transportait une cargaison d'hydrocarbures ou d'autres substances dangereuses.

<sup>119</sup> Conv. Londres, 20 oct. 1972, sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer (*RIPAM / COLREG*).

<sup>120</sup> C. transp., art. L. 5242-1.

<sup>121</sup> V. Cass. crim., 16 oct. 2007 : *Bull. crim.*, n° 245.

d'ivresse ou sous l'influence de stupéfiants ; désobéi aux instructions des services de contrôle de la circulation aérienne, sauf si elles devaient inévitablement entraîner un accident.

Le membre du personnel technique au sol pourrait voir sa responsabilité pénale engagée, si par acte ou omission, il avait mis en danger la sécurité des aéronefs<sup>122</sup>. Le texte incriminateur ne distingue pas l'acte intentionnel de l'acte non intentionnel, contrairement à l'article 206 de la loi n° 98-06, qui punit quiconque ayant « commis involontairement ou par imprudence un fait de nature à mettre en péril les personnes se trouvant à bord d'un aéronef ou à la surface ». Si la personne avait intentionnellement compromis la sécurité du vol de l'aéronef, les faits seraient considérés comme un crime<sup>123</sup>. Le Code pénal algérien à l'article 417 *bis* 1, punit de crime, le fait pour quiconque de communiquer « sciemment une fausse information qu'il sait de nature à compromettre la sécurité d'un aéronef en vol ou d'un navire ». Le Code pénal français réprime aussi les mêmes faits, mais en les qualifiant de délit<sup>124</sup>. Cette infraction constitue en réalité une infraction-obstacle.

**43. Le non-respect de l'obligation de signalement.** Constitue une infraction, selon les articles 495 et 499 du Code maritime<sup>125</sup>, le fait pour le capitaine d'un navire (qu'il batte pavillon algérien ou étranger) transportant une cargaison d'hydrocarbures ou d'autres substances dangereuses, des produits radioactifs ou doté de moyen de propulsion nucléaire en entrant dans les eaux territoriales aux autorités compétentes, de ne pas signaler la date et l'heure d'entrée, la position, la route et la vitesse du navire ainsi que la nature et l'importance du chargement<sup>126</sup>.

**44. L'atteinte à la discipline.** C'est en combinant les dispositions des articles 536 et 537 du Code maritime, qu'on pourrait dégager les éléments constitutifs de cette infraction. Ainsi, commet un délit, tout membre d'équipage qui exécute avec négligence les ordres de ses supérieurs concernant le service pour assurer la sécurité du navire, de la navigation et des personnes embarquées ou de la cargaison, ainsi que les ordres pour le maintien de l'ordre à bord du navire et met ainsi en danger la sécurité du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison.

---

<sup>122</sup> L. n° 98-06 [mod. comp.], 27 juin 1998, art. 205.

<sup>123</sup> L. n° 98-06 [mod. comp.], 27 juin 1998, art. 221.

<sup>124</sup> C. pén., art. 224-8.

<sup>125</sup> Les faits peuvent constituer un crime ou un délit, selon la nature de la marchandise transportée ou le moyen de propulsion du navire.

<sup>126</sup> V. C. transp., art. L. 5242-7.

**45. Menace pour autrui.** L'article 213 de la loi n° 98-06 réprime « les jets volontaires et inutiles d'objets et matières susceptibles de causer des dommages aux personnes et aux biens à la surface »<sup>127</sup>. Chose inhabituelle en matière de responsabilité pénale, les législations algérienne et française ne relient pas l'acte réprimé à une personne.

## § 2. Les éléments de l'infraction de prévention et la décision pénale

**46. Droit commun.** L'infraction de prévention, comme toute autre infraction, se compose d'un élément matériel et d'un élément moral. Cependant, l'un de ces éléments est amoindri en comparaison avec l'infraction de base.

**47. L'élément matériel.** En parlant des infractions de prévention, c'est l'élément matériel qui caractérisera la décision pénale, car, cet élément est amoindri par rapport à l'infraction de base. Le préjudice n'entrant pas dans sa composition, le juge répressif ne pourra prendre en considération le préjudice dans l'élaboration des motifs et toute référence au préjudice constituerait une constatation surabondante, car n'étant pas le soutien nécessaire de sa décision. On peut citer l'exemple du capitaine du navire qui viole une disposition édictée en application du RIPAM<sup>128</sup>. Dans ce cas précis, le juge répressif caractérisera tout simplement l'élément matériel par la simple violation de la règle édictée et toute autre analyse au-delà de cet élément ne saurait-être le soutien nécessaire de la décision pénale.

Comme pour la responsabilité civile, l'existence d'un lien de causalité entre l'acte et le préjudice est nécessaire pour établir l'infraction de base. Néanmoins, pour l'infraction de prévention toute référence au lien de causalité constituerait un motif surabondant, et cela même si l'infraction conditionnait son existence à un préjudice éventuel<sup>129</sup>. Ainsi, le juge répressif devra affirmer l'existence d'une mise en danger d'un intérêt protégé, sans toutefois aller jusqu'à affirmer l'existence d'une atteinte effective à l'intérêt protégé. Toutefois, il est nécessaire qu'un lien de causalité soit établi entre la faute et le risque auquel a été exposé autrui<sup>130</sup>.

<sup>127</sup> V. C. transp., art. L. 6142-8.

<sup>128</sup> C. mar., art. 493, al. 1<sup>er</sup> ; C. transp., art. L. 5242-1, 1-1<sup>o</sup>.

<sup>129</sup> En droit algérien : L. n° 98-06 [mod. comp.], 27 juin 1998, art. 201, d. En droit français : C. pén., art. 223-1.

<sup>130</sup> Cass. crim., 16 févr. 1999 : *Bull. crim.*, n° 24 ; *RSC* 1999, p. 581, note MAYAUD Yves – Cass. crim., 6 oct. 2009, n° de pourvoi : 09-81.037, inédit ; *Dr. pén.* 2010, comm. 15, obs. VÉRON Michel – Cass. crim., 7 janv. 2015 : *Bull. crim.*, n° 13 ; Cass. crim., 19 avr. 2017 : *Bull. crim.*, n° 107 ; *Dalloz actualité*, 5 mai 2017, obs. FUCINI Sébastien ; *Lexbase Hebdo - édition privée*, n° 700, 1<sup>er</sup> juin 2017, n° Lexbase : N8487BWA, note CATELAN Nicolas (l'arrêt évoque une « relation directe et immédiate »).



De même que l'élément matériel de l'infraction, la circonstance aggravante fait partie de la matérialité des faits, c'est donc un soutien nécessaire de la décision pénale. Ainsi, en application de l'article 479 du Code maritime, la mise en danger du navire lui-même ou d'autres navires, des personnes, des cargaisons ou de l'environnement marin, constitue une circonstance aggravante faisant partie de la motivation nécessaire.

**48. L'élément psychologique.** Contrairement à l'élément matériel, l'élément psychologique ne brille pas par sa spécificité. La volonté qui sera prise en compte, le sera vis-à-vis de l'acte matériel et non vis-à-vis du danger redouté et de l'intérêt protégé (l'élément matériel de l'infraction de base). La décision pénale devra donc se référer à la seule exigence du texte incriminateur. Ainsi, les articles L. 5242-1 et L. 5242-3 du Code des transports instituent un élément psychologique minimum : « le fait, [...] d'enfreindre, y compris par imprudence ou négligence ». Les deux articles conditionnent donc l'existence de l'élément moral au minimum à une faute non intentionnelle, contrairement à l'article 223-1 du Code pénal français qui exige une « violation manifestement délibérée »<sup>131</sup>, donc une faute intentionnelle accentuée. S'agissant des crimes et des délits, le Code pénal français est clair sur ce point en affirmant qu'« il n'y a point de crime ou de délit sans intention de le commettre »<sup>132</sup>. Dans ce cas, nul besoin pour le législateur de faire référence à l'élément psychologique dans les incriminations constituant le crime ou le délit<sup>133</sup>. Toutefois, la décision du juge doit comporter dans sa motivation la référence à cet élément sur la base de l'article 121-3 du Code pénal<sup>134</sup>. Concernant les délits non intentionnels ou de mise en danger délibérée de la personne d'autrui, le texte incriminant les faits doit faire référence à l'élément psychologique. L'article 121-3 du Code pénal français a mis donc fin à l'existence des délits matériels, ou du moins pour les infractions à venir. Quant à celles qui sont encore en vigueur (prévues par des textes spéciaux), la décision pénale devra faire référence à l'un des éléments prévus à l'article 339 de la loi n° 92-1336 du 16 décembre 1992<sup>135</sup>, et qui est : l'imprudence,

<sup>131</sup> L'article 290 *bis*, al. 1<sup>er</sup> du Code pénal algérien fait référence à « la violation délibérée et manifeste ».

<sup>132</sup> C. pén., art. 121-3. L'introduction de ce principe dans le Code pénal n'a fait en réalité qu'entériner ce que la doctrine avait depuis longtemps affirmé (ORTOLAN Joseph-Louis-Elzéar, *Éléments de droit pénal*, H. Plon, 1859, p. 161 ; GARRAUD René, *op. cit.*, p. 186). Pour une opinion radicale dans ce sens, v. VILLEY Edmond, *op. cit.*, p. 108 s.

<sup>133</sup> MARÉCHAL Jean-Yves, « Élément moral de l'infraction », *JCl. Pénal Code*, Art. 121-3, fasc. 20, 2019, n° 5.

<sup>134</sup> V. Cons. const., 16 juin 1999, n° 99-411 DC : *D.* 1999, p. 589 ; *D.* 2000, p. 197, obs. SCIORTINO-BAYART Stéphan.

<sup>135</sup> L. n° 92-1336, 16 déc. 1992, relative à l'entrée en vigueur du nouveau code pénal et à la modification de certaines dispositions de droit pénal et de procédure pénale rendue nécessaire par cette entrée en vigueur, NOR : JUSX9200040L : JORF n° 298, 23 déc. 1992, p. 17568.

la négligence ou la mise en danger délibérée de la personne d'autrui. De ce fait cet élément sera le support nécessaire de la décision pénale<sup>136</sup>.

La division concernant l'élément psychologique du droit commun s'applique aux infractions de prévention. Ainsi, l'infraction de mise en danger de la sécurité des aéronefs ou l'infraction de mise en danger des personnes se trouvant à bord d'un aéronef ou à la surface, instituées aux articles 205 et 206 de la loi n° 98-06 est une infraction non intentionnelle. Inversement, l'article 196 de la même loi fait de l'infraction édictée une infraction intentionnelle.

**49. Problématique des délits matériels.** Les lois maritimes et aériennes (en droit algérien) restent parfois muettes sur l'élément psychologique de certains délits. Doit-on alors conclure qu'ils sont considérés comme des délits matériels ?

Il ne fait aucun doute que, vu que la plupart des délits de prévention visent des professionnels, le législateur les considère comme des délits matériels<sup>137</sup>. De plus en analysant ces infractions, on constate que bon nombre d'entre elles revêtent les caractéristiques des délits matériels, caractéristiques qui ont été dégagées par la jurisprudence et la doctrine<sup>138</sup>. Or, concernant les délits matériels et la plupart des contraventions, Faustin HÉLIE considère que « le seul fait matériel les constitue, abstraction faite de toute intention »<sup>139</sup>, et même une faute d'imprudence n'est pas exigée<sup>140</sup>. Il faudrait toutefois qu'il y ait existence d'une volonté chez l'auteur de l'acte incriminé<sup>141</sup>, c'est ce qu'on appelle « la volonté infractionnelle » ou « l'imputabilité »<sup>142</sup>. Ainsi, estimait-on que « [les contraventions] ne requièrent, pour la responsabilité de leur auteur, ni intention (*dol*), ni même la *faute* consistant dans la possibilité de prévoir le résultat nuisible de l'action [...]. Cependant, si la loi ne tient aucun compte de l'élément intentionnel dans la répression des contraventions de police et des délits contraventionnels, la volonté est nécessaire »<sup>143</sup>. Partant de ce principe, même la constatation

<sup>136</sup> V. PRADEL Jean, *op. cit.*, p. 423-426 ; MARÉCHAL Jean-Yves, art. cité, n°s 11-15. Sur la contradiction qui existe entre l'article 121-3 du Code pénal et l'article 339 de la loi n° 92-1336 du 16 décembre 1992, concernant les délits matériels, v. SOYER Jean-Claude, *Droit pénal et procédure pénale*, L.G.D.J., 1995, p. 106-107.

<sup>137</sup> La Cour de cassation, concernant les infractions aux règlements émanant des autorités maritimes relatifs à la police des eaux et rades, estimait que « lesdites infractions se [trouvaient] caractérisées par le seul fait de la perpétration de l'acte prohibé » (Cass. crim., 4 janv. 1973 : *Bull. crim.*, n° 6).

<sup>138</sup> V. concernant ces caractéristiques, MARTY Jean-Pierre, « Les délits matériels », *RSC* 1982, p. 41 s.

<sup>139</sup> HÉLIE Faustin, *Pratique criminelle des cours et tribunaux*, t. 2, Marchal, Billard et Cie, 1877, p. 2.

<sup>140</sup> BOULOC Bernard, *Droit pénal général*, Dalloz, 2019, p. 274-275.

<sup>141</sup> Cass. crim., 19 oct. 1922 : *JJCAALA* 1923, p. 108.

<sup>142</sup> MARTY Jean-Pierre, art. cité, p. 43.

<sup>143</sup> VIDAL Georges, *op. cit.*, p. 181.

du juge répressif concernant la nature de la faute commise (intentionnelle ou d'imprudence) serait surabondante<sup>144</sup>.

La prévention étant l'une des caractéristiques du droit pénal des transports, on pourrait se demander toutefois, si l'infraction de résultat en droit pénal des transports n'est pas aussi spécifique que l'infraction de prévention.

## SECTION 2 : L'INFRACTION DE RÉSULTAT ENTRE AUTONOMIE ET DÉPENDANCE

**50. Indépendance relative.** Aussi autonome soit-il, l'on ne pourrait concevoir un droit pénal spécifique complètement indépendant. En plus des éléments basiques de l'infraction de droit commun, l'infraction de résultat en droit pénal des transports se distingue de l'infraction de droit commun, par le processus de sa caractérisation (1<sup>re</sup> sous-section), mais se rallie à elle par l'emprunt de certaines règles applicables à l'infraction de droit commun (2<sup>e</sup> sous-section).

### SOUS-SECTION 1 : LES ÉLÉMENTS CONSTITUTIFS PROPRES À L'INFRACTION DE RÉSULTAT

**51. Processus de naissance.** L'on sait qu'en droit pénal commun, l'infraction de résultat se caractérise par ses propres éléments. Tel n'est pas le cas en matière de droit pénal des transports. L'infraction de résultat dans ce domaine naît de la transformation de l'infraction de prévention.

---

<sup>144</sup> V. concernant la faute contraventionnelle et la faute civile, JOURDAIN Patrice, obs. sous Cass. 1<sup>re</sup> civ., 7 oct. 1998, *D.* 1999, p. 263.

## § 1. L'élément matériel

**52. De l'infraction de prévention à l'infraction de résultat.** Théoriquement, en ajoutant l'élément du dommage, l'infraction de prévention devrait se transformer en infraction de résultat. Cependant, cette transformation ne pourrait s'opérer que s'il y avait une infraction de base. Aussi, tout préjudice résultant des faits matériels de l'infraction prévention n'opérerait pas nécessairement une transformation. En effet, il faudrait que le préjudice créé soit identique à celui prévu par l'infraction de base. Ainsi, si l'infraction de base, par exemple, conditionnait son existence à un préjudice corporel, elle ne se réaliserait pas si le préjudice créé était un préjudice matériel.

Cependant dans la pratique, la Cour de cassation n'est pas de cet avis. L'infraction de prévention ne se transforme pas en infraction de résultat, par la survenance du dommage. Il y aura dans ce cas, concours réel d'infractions, et le juge sera tenu de juger les deux faits, alors même que l'infraction de prévention constituait l'une des composantes de l'élément matériel de l'infraction de base. Selon la Haute cour, « ces faits sont distincts dans leurs éléments constitutifs »<sup>145</sup>.

Une seconde condition est exigée pour qu'il y ait autorité de chose jugée au pénal sur le civil. L'infraction de résultat doit être constatée par la décision pénale. Car il peut arriver de façon maladroite et erronée qu'une décision pénale, bien qu'en faisant allusion au préjudice constitutif de l'infraction de résultat, condamne une personne à une infraction de prévention. Dans ce cas, la constatation du juge répressif concernant le préjudice ne sera que surabondante, alors même qu'en réalité la qualification appropriée des faits aurait été celle de l'infraction de résultat.

**53. Les infractions du professionnel entre autonomie et dépendance.** Une question épineuse avait été débattue en doctrine et en jurisprudence, et qui consistait à savoir si les infractions maritimes de résultat évinçaient les infractions de droit commun (délits d'homicide et de blessures non intentionnels). Sous la loi du 10 mars 1891<sup>146</sup>, la jurisprudence avait estimé que les deux infractions étaient distinctes, l'infraction maritime réprimait la conduite vis-à-vis des obligations professionnelles et avait un champ restreint, bien qu'elle faisait du préjudice une circonstance aggravant la peine, alors que les infractions de droit commun prévues aux articles 319 et 320 de l'ancien Code pénal se souciaient de la

<sup>145</sup> Cass. crim., 25 mars 1965 : *Bull. crim.*, n° 88.

<sup>146</sup> L., 10 mars 1891, sur les accidents et collisions en mer : JORF n° 70, 12 mars 1891, p. 1173.

protection de la vie et de l'intégrité physique de la personne et avaient un champ plus étendu que la première. L'idée d'une pluralité de poursuites était donc concevable, et la règle « *non bis in idem* »<sup>147</sup> ne pouvait recevoir application dans ce cas<sup>148</sup>.

Sous l'ère du Code disciplinaire et pénal de marine marchande de 1926<sup>149</sup>, la jurisprudence (dans des affaires où il s'agissait d'un règlement de juges) semblait légèrement modifier sa position, cette fois-ci en faveur de l'unité de compétence attribuée à la juridiction de droit commun, si le décès était « non seulement la conséquence d'une inobservation des règlements maritimes, mais aussi d'une imprudence, d'une inattention ou d'une négligence au sens de l'article 319 du Code pénal »<sup>150</sup>. Ce qui sous-entendait, que dans ce cas, la poursuite de la personne renvoyée devant la juridiction de droit commun faisait obstacle à une poursuite pénale devant le tribunal maritime commercial, et qu'à l'inverse, s'il y avait eu seulement inobservation des règlements maritimes, l'action publique ne pouvait être intentée que devant le tribunal maritime commercial.

Théoriquement, la position de la Cour de cassation est critiquable, car l'aggravation de la peine en cas de survenance d'un décès ou d'un préjudice corporel suite à une inobservation des règlements maritimes, constitue la preuve que le législateur s'était soucié de la protection de la vie humaine et de l'intégrité physique. Plus encore, le Code disciplinaire et pénal de la marine marchande de 1926 avait élargi le champ d'application des infractions de résultat, en prenant en considération non seulement la violation des règlements maritimes, mais « tout autre fait de négligence »<sup>151</sup>. En reliant la négligence au préjudice, le législateur

---

<sup>147</sup> « Pas deux fois sur la même chose » (CAPITANT Henri (dir.), *op. cit.*, p. 517).

<sup>148</sup> Cass. crim., 26 mai 1905 : *Pand. pér.* 1906.1.134, obs. DENISSE L. (opinion favorable à la solution de la Cour de cassation) ; *RCLJ* 1906, p. 523, obs. LYON-CAEN Charles (selon ce commentateur, l'exception de chose jugée sur le criminel aurait dû être accueillie favorablement, car les deux préventions étaient identiques puisqu'il y avait eu violation des règlements) – Cass. crim., 4 nov. 1927 : *S.* 1929.1.139, note ROUX Jean-André (l'annotateur avait critiqué cette jurisprudence, en ce que le fait d'homicide ou de blessures, lorsqu'il était rattaché (circonstance aggravante) à une infraction maritime, cessait de constituer une infraction autonome, et si la personne venait à être condamnée, l'exception de chose jugée jouerait en sa faveur. Par contre, si elle avait été acquittée, le fait qui constituait une circonstance aggravante retrouverait son autonomie, et une seconde poursuite serait possible. Solution qui devait s'appliquer à la fois à l'infraction prévue par la loi du 10 mars 1891 et à celle prévue par le Code disciplinaire et pénal de la marine marchande de 1926) ; Cass. crim., 17 févr. 1928 : *DH* 1928, jur., p. 184 ; CA Aix, ch. corr., 22 mars 1905 : *JJCM* 1906.1.77. En plus des annotateurs cités, la doctrine n'avait pas remis en cause cette jurisprudence (RIPERT Georges, *Droit maritime*, t. 3, Rousseau et Cie, 1953, p. 75-76 ; DE CHELLE Charles, obs. sous CA Alger, ch. corr., 16 mai 1908, *RATLJ* 1909.2.136).

<sup>149</sup> L., 17 déc. 1926, portant code disciplinaire et pénal de marine marchande : JORF n° 295, 19 déc. 1926, p. 13252.

<sup>150</sup> Cass. crim., 6 févr. 1980 : *Bull. crim.*, n° 51. Selon cet arrêt, la portée de l'article 319 du Code pénal était plus générale que celle des articles 80 et 81, al. 2 du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande. Un autre arrêt de la Cour de cassation avait estimé que de tels faits devraient être portés devant la juridiction de droit commun pour l'intérêt d'une bonne administration de la justice (Cass. crim., 2 juin 1977 : *Bull. crim.*, n° 200).

<sup>151</sup> CDPMM, art. 81, al. 1<sup>er</sup>.

avait voulu réprimer l'homicide et les blessures involontaires de façon indépendante et autonome, en les faisant échapper au régime de droit commun. Mais, du point de vue de la pratique, la position de la Cour de cassation était justifiée, car le législateur français s'était montré, à l'exception des membres décideurs, assez indulgent à l'égard des autres membres d'équipage, en les punissant, bien que leurs négligences aient entraîné des blessures graves ou la mort, sous l'ère du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande que d'une amende contraventionnelle<sup>152</sup> et depuis l'avènement du Code des transports, que d'une peine de huit mois d'emprisonnement et de 3750 € d'amende<sup>153</sup>. Même pour les membres d'équipage décideurs, les peines qui leurs étaient prévues par le Code disciplinaire et pénal de la marine marchande<sup>154</sup> étaient indulgentes en comparaison avec les peines prévues pour les infractions de droit commun. Elles ont été toutefois, rehaussées par le Code des transports<sup>155</sup> pour être alignées (concernant la peine privative de liberté) avec les peines prévues par le Code pénal<sup>156</sup>.

**54. La transformation en droit pénal des transports.** En règle générale, s'il y a survenance d'un dommage, les faits qui constituaient à la base une infraction de prévention, devraient être qualifiés comme constituant une infraction de résultat, et concernant les infractions de droit commun, la transformation devrait s'opérer d'une infraction à une autre. Mais, telle n'est pas la position de la Cour de cassation<sup>157</sup>.

Concernant le droit pénal des transports, la question est plus délicate, et la solution du législateur est contraire à celle retenue dans la pratique. Dans le Code maritime, les articles 479, 482 et 495 prévoient des infractions de prévention<sup>158</sup>, et il en est de même de l'article 206 de la loi n° 98-06. Toutefois, ils prévoient en même temps la répression de ces faits s'il y a survenance d'un préjudice déterminé. Or, le législateur n'avait pas opté pour le système de l'incrimination par renvoi ou le système du concours réel d'infractions, mais il a intégré l'élément du préjudice comme étant une circonstance aggravante de l'infraction de prévention, qui tantôt hausse la peine sans changer la nature de l'infraction et tantôt change la

---

<sup>152</sup> CDPMM, art. 82, al. 2 (dans la version originelle du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande, les peines prévues étaient l'emprisonnement de six jours à huit mois et une amende de 16 fr. à 200 fr., ou l'une de ces deux peines seulement).

<sup>153</sup> C. transp., art. L. 5242-5.

<sup>154</sup> Les peines prévues étaient l'emprisonnement pour une durée de deux ans et une amende de 3750 €, ou l'une de ces deux peines seulement.

<sup>155</sup> C. transp., art. L. 5242-4.

<sup>156</sup> V. C. pén., art. 221-6, al. 1<sup>er</sup> ; C. pén., art. 222-19, al. 1<sup>er</sup>.

<sup>157</sup> V. *supra*, n° 52.

<sup>158</sup> V. *supra*, n° 40 s.

nature même de l'infraction. Selon ce concept, le juge répressif devra constater l'existence des éléments de l'infraction de prévention, puis une fois l'infraction constatée il devra se pencher sur l'existence de la circonstance aggravante<sup>159</sup>, afin de déterminer ou bien la nature de l'infraction ou bien la peine applicable. Néanmoins dans certains cas, s'il y a survenance d'un préjudice, l'un des éléments de l'infraction de prévention (la condition) disparaîtra, vu l'incompatibilité avec la survenance de l'élément transformateur (le dommage ou le préjudice). On pourrait citer l'exemple de l'article 206 de la loi n° 98-06<sup>160</sup>. Normalement, il est nul besoin pour le juge pénal de dire que le fait ayant entraîné le dommage corporel était de nature à mettre en péril les personnes se trouvant à bord de l'aéronef, le danger éventuel redouté serait évincé par le dommage réel subi, à condition toutefois, de démontrer l'existence d'un lien de causalité. Cependant, une lecture exégétique du texte n'autorise pas le juge à négliger l'élément de condition prévue par l'infraction de prévention. En effet, l'expression : « si le fait a causé des lésions corporelles », renvoie à tous les éléments constitutifs de l'infraction de prévention. Mais même sous cette lecture, le dommage subi prouvera l'existence du danger redouté (la condition), sans toutefois dispenser le juge d'y faire référence.

Les dommages ou les préjudices prévus par les législations relatives au droit pénal des transports sont à titre d'exemples : la perte du navire, les blessures entraînant une incapacité totale provisoire ou une infirmité permanente et le décès d'une personne. Néanmoins, si un dommage ou un préjudice faisant partie des éléments constitutifs d'une infraction de base non prévue par ces législations (mais prévue par le Code pénal), venant à se produire, les faits revêtiront la qualification de l'infraction prévue par le Code pénal, si l'on suit le système adopté par le législateur<sup>161</sup>. On peut citer à titre d'exemple, l'article 482 du Code maritime, où le législateur n'a pas prévu la situation où les actes auraient eu pour conséquence de causer une incapacité totale provisoire. Dans ce cas, le juge devra appliquer les règles de droit commun, c'est-à-dire, qualifier les faits comme un délit ou une contravention pour blessures non intentionnelles. Concernant aussi les autres infractions de

---

<sup>159</sup> En conséquence, la constatation relative à la perte du navire ou à son innavigabilité absolue constitue une circonstance aggravante, qui devait être posée sous la forme d'une question distincte de la question relative à l'échouement ou à l'abordage (Cass. crim., 22 oct. 1970 : *Bull. crim.*, n° 278 ; Cass. crim., 16 nov. 1988 : *Bull. crim.*, n° 390). Néanmoins, la Cour de cassation avait considéré dans un arrêt isolé, que la perte du navire était un élément constitutif de l'infraction prévue par l'article 81, al. 2 du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande (Cass. crim., 19 juin 1991, n° de pourvoi : 90-85.419, inédit).

<sup>160</sup> « Est puni [...], quiconque a commis involontairement ou par imprudence un fait de nature à mettre en péril les personnes se trouvant à bord d'un aéronef ou à la surface.

« Si le fait a causé des lésions corporelles, l'auteur de l'acte est puni [...]. »

<sup>161</sup> Si on adopte la solution de la Cour de cassation, il y aura concours réel d'infractions.

prévention, si un dommage ou un préjudice survient et qu'il est pris en considération que par une infraction de base prévue par le Code pénal<sup>162</sup>, il y aura véritablement une transformation, car l'infraction de prévention devrait s'effacer devant l'infraction de base. De ce fait, ce seront les éléments constitutifs de l'infraction de droit commun qui seront pris en considération comme des constatations nécessaires de la décision pénale.

**55. Le résultat.** Les intérêts protégés par la législation maritime et aérienne sont nombreux, et on peut distinguer trois sortes d'atteintes : les atteintes à l'intégrité physique de la personne, les atteintes aux biens et enfin les atteintes à l'environnement.

1) *Les atteintes à l'intégrité physique* : Comme pour les infractions du Code pénal, la législation maritime<sup>163</sup> distingue généralement entre deux sortes de dommages : les blessures entraînant une incapacité totale provisoire ou une infirmité permanente<sup>164</sup> et le décès. De plus, l'article 532 du Code maritime fait référence à la maladie.

Quant à la législation aérienne, elle ne fait référence qu'aux lésions corporelles et à la mort<sup>165</sup>. Le Code des transports utilise les termes « blessures » et « maladies »<sup>166</sup>. On pourrait se poser la question de savoir si la référence du juge répressif dans sa décision à l'incapacité totale provisoire ou à l'infirmité vaut constatation nécessaire. On devrait répondre par la négative, puisque toute constatation de cette nature serait surabondante, étant donné que seule la constatation relative aux lésions corporelles serait suffisante pour constituer l'infraction.

2) *Les atteintes aux biens* : Plusieurs biens ont été protégés par la législation maritime, dont le navire<sup>167</sup> et la cargaison<sup>168</sup>. Quant à la législation aérienne, seul l'article 216 de la loi n° 98-06 établit la protection de l'aéronef<sup>169</sup>. Toutefois, la protection des navires et des aéronefs est assurée aussi par le Code pénal dans certains cas<sup>170</sup>.

---

<sup>162</sup> À condition, que le texte incriminateur instituant l'infraction de prévention ne prenne pas en considération la survenance d'un dommage ou d'un préjudice déterminé.

<sup>163</sup> Concernant le Code maritime, v. art. 479 ; art. 482 ; art. 483 ; art. 484 ; art. 485. Concernant le Code des transports, v. art. L. 5242-4 ; art. L. 5242-5.

<sup>164</sup> Le Code des transports fait référence aux blessures ayant entraîné une incapacité totale de travail (C. transp., art. L. 5242-4, II-3°) ou aux blessures graves (C. transp., art. L. 5242, al. 1<sup>er</sup>).

<sup>165</sup> L. n° 98-06 [mod. comp.], 27 juin 1998, art. 206 ; art. 217.

<sup>166</sup> C. transp., art. L. 6372-6.

<sup>167</sup> Concernant le Code maritime : art. 479 ; art. 481 ; art. 482 ; art. 483, al. 1<sup>er</sup>. Concernant le Code des transports : art. L. 5242-4, I, 3° ; art. L. 5242-4, II, 1°.

<sup>168</sup> Concernant le Code maritime : art. 483, al. 1<sup>er</sup> ; art. 514 ; art. 531. Concernant le Code des transports : art. L. 5242-4, I-3° ; art. L. 5242-4, II-2°.

<sup>169</sup> C. transp., art. L. 6372-4.

<sup>170</sup> Concernant le Code pénal algérien, v. art. 61, 4° (destruction ou détérioration d'un navire ou d'un appareil de la navigation aérienne, en vue de nuire à la défense nationale) ; art. 395 et art. 396 (incendie volontaire d'un



3) *Les atteintes à l'environnement* : La règle qui veut qu'en droit pénal l'interprétation des textes répressifs doit être stricte<sup>171</sup>, ne trouve pas application dans les cas de figure prévus aux articles 483 et 495 du Code maritime, car d'une part, le législateur n'a pas délimité « l'atteinte à l'environnement », et d'une autre part, le juge répressif lui-même n'a pas de repères dans le Code maritime pour la définir<sup>172</sup>. Bien qu'en général la responsabilité civile pour fait de pollution ait été prévue par le Code maritime, la responsabilité pénale concernant ces faits a été, quant à elle, établie aussi par la loi n° 03-10<sup>173</sup>, et qui concernant les hydrocarbures, renvoie aussi le juge répressif aux dispositions relatives aux interdictions de rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures prévues par la Convention de Londres du 12 mai 1954<sup>174</sup>. Cette loi n'a cependant pas pris en considération l'adhésion de l'Algérie à la Convention *MARPOL*<sup>175</sup>, d'où la nécessité de la modifier afin qu'elle fasse référence à cette dernière Convention. Les dispositions répressives de cette loi ne font pas référence au « dommage » mais seulement à la « pollution ». Les infractions ainsi prévues, sembleraient être des infractions à la fois de prévention et de résultat, vu la définition donnée au terme « pollution des eaux »<sup>176</sup>. L'article 210 du Code maritime, avant sa modification par la loi n° 98-05, définissait la « pollution » comme étant « toute contamination du milieu marin, par l'introduction directe ou indirecte, de substances ou d'énergie entraînant des effets délétères »<sup>177</sup>.

---

navire ou d'un aéronef) ; art. 400 et art. 407 (la destruction d'un navire ou d'un aéronef par l'effet d'une mine ou de toutes autres substances explosives, ou sa destruction ou sa dégradation par tout autre moyen).

<sup>171</sup> « *Poenalia sunt restringenda* ».

<sup>172</sup> V. *infra*, n° 243.

<sup>173</sup> L. n° 03-10, 19 juill. 2003, relative à la protection de l'environnement dans le cadre du développement durable : JORA n° 43, 20 juill. 2003, p. 6.

<sup>174</sup> D. n° 63-344, 11 sept. 1963, portant adhésion de la République algérienne démocratique et populaire à la convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures : JORA n° 66, 14 sept. 1963, p. 944.

<sup>175</sup> Algérie : D. n° 88-108, 31 mai 1988, portant adhésion à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et au protocole de 1978, y relatif : JORA n° 22, 1<sup>er</sup> juin 1988, p. 644 ; France : D. n° 83-874, 27 sept. 1983, portant publication de la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (ensemble deux protocoles et une annexe), faite à Londres le 2 novembre 1973, telle que modifiée par le protocole de 1978 relatif à ladite convention (ensemble une annexe), fait à Londres le 17 février 1978 : JORF n° 229, 2 oct. 1983, p. 2919.

<sup>176</sup> « L'introduction dans le milieu aquatique de toute substance susceptible de modifier les caractéristiques physiques, chimiques et/ou biologiques de l'eau et de créer des risques pour la santé de l'homme, de nuire à la faune et à la flore terrestres et aquatiques, de porter atteintes à l'agrément des sites ou de gêner toute autre utilisation normale des eaux. » (L. n° 03-10, 19 juill. 2003, art. 4).

<sup>177</sup> Définition désormais délaissée depuis la modification du Code maritime par la loi n° 98-05.

Quant au droit français, l'article L. 218-19 du Code de l'environnement fait référence aussi à la notion de « pollution » sans qu'il ne fasse référence au « dommage ». On avait tout de même soutenu que l'infraction de pollution marine était une infraction de résultat<sup>178</sup>.

**56. La double incrimination.** S'agissant des infractions de pollution, l'article 483 du Code maritime concerne les accidents de mer ayant porté préjudice à l'environnement. Quant à l'article 97 de la loi 03-10, il incrimine aussi le rejet non intentionnel de substances qui ont pollué les eaux sous juridiction algérienne. Les dispositions de cet article ont un champ d'application plus restreint, puisqu'elles ne sont applicables que s'il y ait eu pollution des eaux sous juridiction algérienne, tandis que l'article 483 du Code maritime suit les navires algériens en dehors des eaux sous juridiction nationale. Néanmoins, le problème se pose pour les infractions commises dans ses eaux. En vérité, la double incrimination concerne le juge pénal et n'a aucune incidence sur l'appréciation pénale des faits faite par le juge civil, car, celui-ci n'est tenu que de la qualification donnée par le juge répressif sans avoir le pouvoir de qualifier les faits pénalement.

## § 2. L'élément psychologique

**57. La gradation de l'intention.** Comme pour le droit commun, l'élément psychologique de l'infraction-préjudice peut varier du dol général<sup>179</sup>, qui « consiste uniquement à savoir que l'acte qu'on va commettre est défendu et à vouloir cependant le commettre »<sup>180</sup>, au dol spécial qui consiste non seulement à vouloir commettre un tel acte, mais aussi à vouloir la réalisation du résultat.

Contrairement au système français, le Code pénal algérien ne pose pas comme principe que les infractions pénales seraient généralement des infractions intentionnelles. La référence à l'élément moral devrait être faite donc par la disposition instituant l'infraction, et l'on distingue à la lecture des dispositions des législations maritime et aérienne que certaines infractions nécessitent expressément un dol général, c'est le cas quand le législateur utilise certains termes renvoyant à l'élément de l'intention, comme les termes : « délibérément »<sup>181</sup>

<sup>178</sup> NEYRET Laurent, note sous TGI Paris, corr., 16 janv. 2008, *Environnement et dev. durable* 2008, comm. 109.

<sup>179</sup> L'utilisation du terme « dol » avait été critiquée par des auteurs, car il a un autre sens en droit civil (ORTOLAN Joseph-Louis-Elzéar, *op. cit.*, p. 148 ; GARRAUD René, *op. cit.*, p. 181-182).

<sup>180</sup> GARÇON Émile, *Code pénal annoté*, t. 1, Recueil Sirey, 1952, p. 8.

<sup>181</sup> Crime de déversement de déchets radioactifs (C. mar., art. 500).

et « volontairement »<sup>182</sup>. Tandis que certaines dispositions, exigent l'existence d'une intention de façon implicite, et c'est par la nature de l'acte lui-même qu'on va dégager la condition de l'intention, c'est le cas quand il y a utilisation des termes : « vend »<sup>183</sup>, « détruit » ou « opère »<sup>184</sup>, « déversement, immersion et incinération »<sup>185</sup>. En revanche, certaines infractions nécessitent en plus du dol général un dol spécial, c'est le cas des dispositions des articles 481 et 513 du Code maritime qui punissent de crime, l'échouement, la perte ou la destruction *volontaire et dans une intention criminelle* d'un navire, ainsi que, le fait pour le capitaine de faire fausse route *volontairement et dans une intention préjudiciable*.

La décision pénale doit impérativement faire référence à l'élément psychologique de l'infraction et déterminer la gradation de l'intention. Ainsi, si l'infraction exigeait un dol général, toute référence au dol spécial serait surabondante.

**58. La faute prouvée.** Contrairement au droit français, on n'y trouve pas dans le Code pénal algérien des dispositions générales concernant la classification des infractions par l'élément psychologique. À part quelques textes éparpillés dans le Code pénal, il n'existe aucune disposition générale qui définisse la faute non intentionnelle. La doctrine avait tenté d'en donner une définition en considérant que « la *faute* [...], [consiste] dans un acte volontaire qui a produit ou pu produire des conséquences que l'auteur *n'a voulues ni directement ni indirectement*, mais qu'il aurait pu et dû empêcher. La faute n'est pas un *défaut de volonté*, mais un *défaut de prévoyance* »<sup>186</sup>. Les articles 288<sup>187</sup>, 405 *bis*<sup>188</sup> et 442<sup>189</sup> du Code pénal font référence aux modalités de la faute non intentionnelle, qui sont : *la maladresse, l'imprudence, l'inattention, la négligence et l'inobservation des règlements*. Quant à l'article 289 du même Code<sup>190</sup> il ne fait référence qu'au *défaut d'adresse ou de précaution*. En réalité il n'y a pas de limitation de faute par rapport à l'article qui le

---

<sup>182</sup> Délit d'altération de vivres, boissons ou autres produits de consommation (C. mar., art. 532) ; délit d'endommagement ou de destruction d'un aéronef dans l'emprise d'un aéroport (L. n° 98-06 [mod. comp.], 27 juin 1998, art. 216).

<sup>183</sup> Délit de vente par le capitaine d'un navire sans autorisation (C. mar., art. 513).

<sup>184</sup> Délit de destruction de la cargaison par le capitaine ou de son déchargement frauduleux (C. mar., art. 514).

<sup>185</sup> Délit de pollution marine (L. n° 03-10, 19 juill. 2003, art. 52 et art. 90).

<sup>186</sup> GARRAUD René, *op. cit.*, p. 182.

<sup>187</sup> Délit d'homicide involontaire.

<sup>188</sup> Délit d'incendie involontaire.

<sup>189</sup> Contravention de coups et blessures involontaires.

<sup>190</sup> Délit de coups et blessures involontaires.

précède<sup>191</sup>, il en est que la suite logique, si bien que l'article 442 du Code pénal qui concerne la contravention de coups et blessures involontaires reprend toutes les modalités de la faute non intentionnelle.

Le Code maritime ne s'était pas inspiré du Code pénal dans la rédaction des dispositions répressives concernant les infractions non intentionnelles. Ainsi, il n'énumère pas les modalités de la faute, il se contente d'utiliser le terme « négligence ». Cette règle de rédaction n'est pas générale et il arrive parfois que le Code maritime recoure à d'autres modalités de fautes. Ainsi, en matière d'abordage<sup>192</sup>, il ajoute « l'infraction aux règles prescrites par les règlements maritimes ». En matière de contravention il fait référence à « la dégradation involontaire de matériel »<sup>193</sup>. De plus, il ne lie pas l'élément psychologique au résultat, contrairement au Code pénal, qui énonce à titre d'exemple : « Quiconque, par maladresse, [...] commet involontairement un homicide, ou en est involontairement la cause »<sup>194</sup>. Devrait-on alors prendre le terme de « négligence » comme faisant référence à la faute non intentionnelle prévue dans sa globalité par le Code pénal ou comme l'une de ses modalités seulement ?<sup>195</sup>

**59. La faute présumée.** Concernant ce genre de faute, le problème se pose quant aux infractions de prévention qui se transforment par l'ajout d'un élément aggravant, non à des infractions de résultat autonomes mais à des infractions de prévention aggravées. Dans ce cas, il est évident selon la rédaction des textes que l'intention de l'auteur n'est pas prise en considération par rapport au résultat mais seulement par rapport à l'élément matériel qui conditionnait l'existence de l'infraction de prévention, et toute constatation faite par le juge répressif sur l'éventualité de l'intention de l'auteur concernant la probabilité de la réalisation du résultat ne pourrait être que surabondante, car la circonstance aggravante réelle n'a aucun lien avec l'élément psychologique de l'auteur des faits. Le droit pénal maritime a, dans certains cas<sup>196</sup>, une conception particulière de l'infraction non intentionnelle, car il ne fait pas référence à l'élément psychologique, pour la simple raison que la plupart des infractions de préventions sont des délits matériels où l'élément psychologique est réduit à son minimum.

---

<sup>191</sup> C'est l'analyse faite par la doctrine concernant les articles 319 et 320 de l'ancien Code pénal français (HÉLIE Faustin, *Pratique criminelle des cours et tribunaux*, op.cit., p. 337-338 ; GARÇON Émile, *Code pénal annoté*, t. 2, Librairie Sirey, 1956, p. 113-114).

<sup>192</sup> C. mar., art. 483.

<sup>193</sup> C. mar., art. 478.

<sup>194</sup> C. pén., art. 288.

<sup>195</sup> V. *infra*, n° 65.

<sup>196</sup> Le droit pénal aérien d'une façon moindre.

Dans ce cas précis, toute référence faite par le juge pénal à une faute dans sa décision ne fera pas partie du soutien nécessaire de sa décision.

Le juge répressif n'est pas tenu de faire référence à la volonté (l'élément d'imputabilité), car l'existence de celle-ci en est présumée et fait partie du non-dit nécessaire de la décision pénale. Plus original encore, le Code maritime fait référence au dol éventuel dans une infraction matérielle<sup>197</sup>. Dans ce cas précis, afin de qualifier les faits comme constituant le crime, le juge répressif doit dégager l'élément de prévisibilité des conséquences dans sa décision, dès lors, cette constatation est nécessaire à la décision de condamnation.

## **SOUS-SECTION 2 : LA SUBSIDIARITÉ DES NORMES PÉNALES EXTERNES À LA LÉGISLATION PÉNALE DES TRANSPORTS**

**60. Le recours aux dispositions du Code pénal.** Le recours aux dispositions du Code pénal se fait ou bien expressément, en revoyant le juge répressif à appliquer directement ou à prendre en considération une ou plusieurs dispositions du Code pénal, ou se fait implicitement, si la législation pénale maritime ou aérienne n'avait pas envisagé certaines situations (acte non pénalisé) ou si elle était restée muette sur l'application de certains principes.

### **§ 1. La pénalité par renvoi**

**61. Champ d'application.** L'article 483 du Code maritime réprime ceux qui ont été la cause d'un accident de mer qui a provoqué des blessures entraînant une incapacité totale provisoire et renvoie le juge à l'application des peines prévues aux articles 264 et 442 du Code pénal, qui concernent les infractions de violences intentionnelles. L'article 264 du Code pénal prévoit une panoplie de peines correctionnelles et criminelles selon la gravité du préjudice corporel<sup>198</sup>. L'article 483, al. 2 du Code maritime semble renvoyer aux peines édictées pour le premier degré de préjudice<sup>199</sup>, étant donné que les alinéas 3 et 4 répriment par

---

<sup>197</sup> « En cas de mort d'une ou de plusieurs personnes alors que les conséquences en étaient prévisibles, la peine est la réclusion [...] » (C. mar., art. 482, al. 4).

<sup>198</sup> Gravité allant de l'incapacité totale de travail de plus de 15 jours au décès.

<sup>199</sup> Incapacité totale de travail.

peines autonomes les faits ayant entraîné une infirmité permanente ou un décès, qui sont aussi prévues par l'article 264 du Code pénal. Quant à l'article 442 du Code pénal, il concerne la contravention de violences volontaires<sup>200</sup> ayant entraîné une incapacité totale de travail n'excédant pas 15 jours.

**62. L'absurde rédaction de l'article 483 du Code maritime.** Avant l'amendement du Code maritime par la loi n° 98-05, les accidents de mer pouvaient constituer deux infractions selon l'article 482 du même Code. D'une part, s'il y avait eu violation des règles prescrites par les règlements maritimes ou tout autre fait de négligence, ayant occasionné pour le navire ou pour un autre navire, soit un abordage, soit un échouement ou un choc important contre un obstacle visible ou connu, soit une avarie grave du navire ou de sa cargaison, les faits constitueraient un délit. D'autre part, ou bien la faute avait eu pour conséquence, la perte d'un navire, des blessures graves ou la mort, et dans ce cas les faits auraient constitué un crime. Depuis la loi n° 98-05, l'article 483 du Code maritime<sup>201</sup> échelonne la peine selon la gravité du préjudice physique. Aussi, les alinéas 2, 3 et 4 de cet article ne visent plus « la faute »<sup>202</sup>, mais « le fait ». Ainsi, selon l'ancien article 482, seuls suffisaient, la faute édictée au premier alinéa, un lien de causalité et enfin le préjudice corporel<sup>203</sup>. Mais la lecture de l'article 483 du Code maritime en est toute autre. En effet, en faisant référence au « fait », on pourrait croire que la faute seule ne suffit pas, il faut en plus que l'une des conséquences prévues au premier alinéa se réalise (ex. abordage ou échouement) et qui à son tour provoque un préjudice corporel (qui deviendrait une circonstance aggravante). Lecture correcte, si on se contente de certains événement de mer comme l'abordage, l'échouement ou le choc, mais qui devient erronée si on parle d'avarie de la cargaison. Il nous semble donc que la lecture suivant la logique de l'ancien article est plus raisonnable, et donc la plus appropriée à être suivie par le juge pénal. Ce qui confirme notre point de vue, c'est le fait que la nature de l'infraction changerait du délit à la contravention si le préjudice consistait dans l'incapacité totale de travail n'excédant pas 15 jours, ce qui serait absurde si on devait voir le préjudice physique comme étant une circonstance aggravante. Cette dernière on le sait, rehausse la peine ou aggrave la qualification de l'infraction, mais elle ne l'atténue point.

<sup>200</sup> L'article 442 du Code pénal concerne aussi la contravention de blessures involontaires, si l'incapacité totale de travail n'excède pas 3 mois.

<sup>201</sup> Il remplace désormais l'ancien article 482 du même Code.

<sup>202</sup> Comme il avait été prévu au second alinéa de l'ancien article 482 du Code maritime.

<sup>203</sup> Ces deux derniers éléments constitutifs de l'infraction étaient prévus par le second alinéa.

**63. L'élément caché de l'article 483 du Code maritime.** Ce qui apparaît n'être qu'un simple renvoi à la peine, cache en réalité un autre élément qui lie la nature de l'infraction et sa peine aux éléments constitutifs de l'infraction, et qui est l'élément de l'étendue du préjudice. Ce dernier ne fait pas partie des éléments constitutifs de l'infraction, car celle-ci se trouve constituer du seul fait de l'existence de blessures ayant entraîné une incapacité totale de travail sans prendre en compte la durée de l'incapacité. Ce n'est pas aussi une circonstance aggravante, car son but n'est pas d'aggraver la peine ou d'aggraver la nature de l'infraction, mais de séparer les peines applicables. Le juge pénal devra donc établir l'existence de cet élément, après avoir été convaincu de la culpabilité du prévenu, et ce afin de déterminer la peine applicable. La constatation faite par le juge répressif est nécessaire à la décision pénale, puisque c'est le critère sur lequel le juge devra se baser pour déterminer la nature de l'infraction et la peine applicable.

## § 2. La répression par renvoi

**64. Les infractions contre les personnes.** Bien que le droit pénal des transports ait prévu plusieurs sanctions pénales propres à l'atteinte à l'intégrité physique de la personne, il n'en reste pas moins que certaines situations n'ont pas été envisagées. On aura alors recours aux infractions de base traditionnelles, comme le délit d'homicide non intentionnel<sup>204</sup>, le délit ou la contravention de coups et blessures non intentionnels<sup>205</sup>. Dans ces cas précis, le juge répressif doit se référer aux éléments constitutifs de ces infractions, c'est-à-dire à l'acte matériel, à la faute et au lien de causalité. Cependant, ces infractions étant des infractions génériques, on pourrait se demander si le juge répressif devrait recourir à certains éléments de ces infractions quand il juge des infractions maritimes ou aériennes faisant partie de la même famille.

**65. Le recours aux modalités de la faute.** Avant d'étudier la question, il faudrait souligner que selon la position de la jurisprudence française, il y a dissociation entre les infractions de droit commun et celles du droit des transports, avec prédominance de recours aux infractions de droit commun, si des fautes autres que celles du professionnel étaient relevées<sup>206</sup>. Cette position consacre la dualité des répressions. Le développement qui va suivre

<sup>204</sup> En droit algérien : C. pén., art. 288. En droit français : C. pén., art. 221-6.

<sup>205</sup> En droit algérien : C. pén., art. 289 ; C. pén., art. 442. En droit français : C. pén., art. 222-19 ; C. pén., art. R. 622-1 ; C. pén., art. R. 625-2.

<sup>206</sup> V. *supra*, n° 53.

n'est à prendre en considération que si l'on opte pour le système de l'unité de la répression. C'est d'ailleurs le système qui nous semble le plus cohérent et le plus rationnel qui devrait être appliqué en droit algérien.

La rédaction des dispositions maritimes concernant les infractions non intentionnelles contre les personnes, ne reprend pas toutes les modalités de la faute prévues par le Code pénal<sup>207</sup>. La législation maritime se contente d'utiliser l'expression « infraction aux règles prescrites par les règlements maritimes ou tout autre fait de négligence »<sup>208</sup> et la législation aérienne, d'utiliser l'expression « involontairement ou par imprudence »<sup>209</sup>. En d'autres termes, devrait-on voir dans les dispositions du Code pénal consacrant les modalités de la faute, une théorie générale des infractions non intentionnelles ?

Si, la réponse était affirmative, il serait inconcevable de dissocier les deux conceptions<sup>210</sup>, et ce qui est dit pour les dispositions du droit des transports ne se comprend que si on intègre des notions de droit commun. Ainsi, faudrait-il voir dans l'expression « tout autre fait de négligence » un renvoi aux modalités de la faute prévues par le Code pénal. Car, la « négligence » est entendue ici comme ayant un sens générique renvoyant à la faute non intentionnelle, mais quid de l'expression qui la précède « infraction aux règles prescrites par les règlements maritime » ? Et pourquoi le Code maritime ne se contente-t-il pas du sens générique – qui engloberait aussi la violation des règlements ?

Il ne fait aucun doute que les accidents de mer sont causés le plus souvent suite à une violation d'un règlement maritime, et c'est ce fait que le législateur avait voulu faire ressortir, en insistant sur cette modalité de faute et son importance dans la survenance des accidents de mer, c'est une sorte de faute caractérisée qui renvoie à la notion des infractions dites « infractions du professionnel ». Il est donc certain, selon nous, que l'expression « tout autre fait de négligence » renvoie aux modalités de la faute prévues par le Code pénal, et même à l'inobservation des règlements, si ceux-ci ne sont pas de nature maritime<sup>211</sup>. Quant à l'expression utilisée par l'article 206 de la loi n° 98-06, elle est dénuée de tout sens pratique, car en faisant référence au terme « involontairement », elle épouse déjà la théorie de l'unité

---

<sup>207</sup> C'est-à-dire, « maladresse », « imprudence », « inattention », « négligence », et « inobservation des règlements ».

<sup>208</sup> C. mar., art. 483.

<sup>209</sup> L. n° 98-06 [mod. comp.], 27 juin 1998, art. 206.

<sup>210</sup> Celle du droit commun et celle du droit des transports.

<sup>211</sup> En droit français, il semblerait que c'est la conception restrictive de la notion de « négligence » qui prévaut (v. TOURET Corinne, v° Abordage, *Rép. pén. Dalloz*, 1996, n° 9).



des fautes<sup>212</sup>. Le Code pénal traitant des infractions non intentionnelles sous l'intitulé « homicide et blessures involontaires », le terme « involontaire », selon le Code pénal, englobe alors les modalités de la faute. Il serait donc inutile d'ajouter l'expression « ou par imprudence » qui serait que textuellement surabondante.

**66. Le lien de causalité.** C'est par un étrange processus que le Code maritime transforme l'infraction de prévention en infraction de résultat<sup>213</sup>, c'est-à-dire en ajoutant une circonstance aggravante.

Les législations maritime et aérienne ne font pas référence au lien de causalité qui lie la faute au préjudice, mais au lien de causalité qui lie le fait (éléments de l'infraction de prévention) au préjudice (circonstance aggravante), si bien que tantôt, elles font référence expressément au lien de causalité en utilisant des expressions telles que « si le fait mentionné [...] a eu pour conséquence »<sup>214</sup>, « si le fait a causé »<sup>215</sup>, « s'il résulte des faits énoncés »<sup>216</sup>. Dans certains cas (quand la conséquence en est le décès) la Code maritime reste muet sur le lien de causalité et se contente d'utiliser l'expression « en cas de mort »<sup>217</sup>. Bien évidemment, le cas du décès n'est envisagé que comme succédant les autres cas où le lien de causalité y a été expressément prévu, il reste donc soumis à la même règle. Le problème qui se pose est de savoir comment définir le lien de causalité, est-ce suivant la conception stricte du texte applicable ou suivant la conception générale du lien de causalité prévue par le Code pénal ?

Dans le Code pénal algérien et concernant les infractions non intentionnelles contre les personnes, il est fait référence à la théorie de l'équivalence des conditions<sup>218</sup>, qui englobent le lien de causalité direct : « commet involontairement » et le lien de causalité indirect : « ou en est involontairement la cause »<sup>219</sup>. Il semblerait à la rédaction des articles du Code maritime et de la législation aérienne que le législateur fait référence à la causalité directe, et ce qui confirme notre point de vue, c'est que ces faits constituent des infractions

---

<sup>212</sup> Faute de droit pénal commun et faute de droit pénal des transports.

<sup>213</sup> V. *supra*, n° 54.

<sup>214</sup> C. mar., art. 479, al. 3 et al. 4 ; C. mar., art. 482, al. 3 ; C. mar., art. 483, al. 2 et al. 3.

<sup>215</sup> L. n° 98-06 [mod. comp.], 27 juin 1998, art. 206, al. 2 ; art. 221, al. 3 et al. 4.

<sup>216</sup> L. n° 98-06 [mod. comp.], 27 juin 1998, art. 217.

<sup>217</sup> C. mar., art. 479, al. 4 ; C. mar., art. 482, al. 4 ; C. mar., art. 483, al. 4.

<sup>218</sup> Il en était de même concernant les dispositions de l'ancien Code pénal français (PRADEL Jean et DANTI-JUAN Michel, *Droit pénal spécial*, Cujas, 2010, p. 93 ; RASSAT Michèle-Laure, *op. cit.*, p. 448).

<sup>219</sup> V. C. pén., art. 288 (article 319 de l'ancien Code pénal français), concernant le délit d'homicide non intentionnel, applicable aussi à l'article 289 du même Code, qui concerne le délit de coups et blessures non intentionnels. V. notamment, l'article 442 du Code pénal concernant la contravention de coups et blessures non intentionnels : « Ceux, qui par maladresse [...] sont involontairement la cause de blessures, coups ou maladies. »

aggravées par rapport aux infractions de droit commun, car elles visent les fautes du professionnel, seule donc la faute du professionnel qui aura causé directement le préjudice sera réprimée comme telle. Si par contre, la faute commise n'a fait que contribuer à la réalisation du préjudice (cause indirecte), elle sera sanctionnée comme étant une faute de droit commun et la théorie de l'équivalence des conditions lui sera applicable. Mais, il est peu probable qu'une telle solution soit adoptée par la jurisprudence, pour la seule raison, qu'il serait inconcevable de faire jouer plusieurs théories sur l'appréciation du lien causal.

**67. Autonomie relative.** Nous avons pu constater que même si le droit pénal des transports n'est pas complètement autonome par rapport aux règles régissant la théorie générale du droit pénal, il faudrait cependant reconnaître que c'est un droit de nature spécifique, car il ne déroge pas seulement aux règles générales, mais tend à s'harmoniser avec les règles du droit civil des transports.

## CHAPITRE 2 : L'HARMONISATION DE LA TERMINOLOGIE

**68. Une dépendance qui confirme la spécificité.** Le droit maritime et le droit aérien étant par nature spécifiques, il était logique que les textes maritimes et aériens eussent été rédigés avec l'utilisation d'une terminologie qui soit à la fois spéciale et uniforme. Spéciale, car elle est propre au droit dont elle est l'émanation. Uniforme, puisqu'il serait inconcevable que le droit pénal des transports connaisse une terminologie différente de celle du droit civil des transports. Cette uniformité aurait pour effet de rendre les constatations nécessaires du juge pénal et du juge civil identiques, concernant les moyens de transport (1<sup>re</sup> section), les faits juridiques et les personnes (2<sup>e</sup> section).

### SECTION 1 : LES MOYENS DE TRANSPORT

**69. Conceptions entre droit national et droit international.** Les moyens de transports sont la raison même de l'existence d'un droit spécial régissant les navigations maritime et aérienne. Cependant, l'internationalisation de cette navigation a fait que les concepts concernant les moyens de transport tendent à être plus uniformes, en intégrant les dispositions des conventions internationales dans les législations internes.

#### SOUS-SECTION 1 : NOTIONS COMMUNES

**70. Le navire.** C'est l'article 13 du Code maritime qui définit le navire comme étant « tout bâtiment de mer ou engin flottant effectuant une navigation maritime, soit par son propre moyen, soit par remorque d'un autre navire, ou affecté à une telle navigation ». Cette définition est une définition générale qui s'applique à l'ensemble des dispositions du Code

maritime<sup>220</sup>. La législation française avait depuis longtemps ignoré la définition du navire<sup>221</sup>, et celle-ci n'a été prévue qu'avec l'avènement du Code des transports à l'article L. 5000-2<sup>222</sup> où désormais, selon certains elle a combiné « le critère de l'usage et les critères physiques »<sup>223</sup>. Définition qui d'ailleurs a été critiquée pour ne pas avoir pris en compte le critère de l'aptitude du navire à affronter les périls de la mer<sup>224</sup>.

**71. L'aéronef.** Défini à l'article L. 6100-1, al. 1<sup>er</sup> du Code des transports, l'aéronef est considéré comme un appareil qui est « capable de s'élever ou de circuler dans les airs ». La législation algérienne le considérerait comme étant un « appareil qui peut s'élever, se soutenir et circuler dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre ». Mais, depuis la modification de l'article 2 de la loi n° 98-06 par la loi n° 15-14<sup>225</sup>, le juge répressif devra se référer (par renvoi) à la définition donnée par la Convention de Chicago de 1944<sup>226</sup> et ses annexes<sup>227</sup>. Certaines dispositions répressives du Code pénal algérien utilisent le terme « appareil de navigation aérienne »<sup>228</sup>, notion qui est plus restrictive que celle de l'aéronef, en revanche, d'autres dispositions utilisent le terme « aéronef »<sup>229</sup>.

**72. Notions uniformes – incidence.** Il apparaît à la lecture de l'article 13 du Code maritime et de l'article 2 de la loi n° 98-06 ainsi que de la lecture des articles L. 5000-2 et L. 6100-1 du Code des transports, que le juge répressif est tenu de prendre en considération la définition générique du « navire » ou de « l'aéronef » pour établir l'une des composantes de

---

<sup>220</sup> C'est ce qu'affirme l'article 13 du Code maritime : « Aux fins du présent code, est considéré comme navire [...] »

<sup>221</sup> MIRIBEL Stéphane, « Évolution de la notion de navire en droit français », *DMF* 2015, p. 1000 s.

<sup>222</sup> « I. - Sauf dispositions contraires, sont dénommés navires pour l'application du présent code : 1° Tout engin flottant, construit et équipé pour la navigation maritime de commerce, de pêche ou de plaisance et affecté à celle-ci ; 2° les engins flottants construits et équipés pour la navigation maritime, affectés à des services publics à caractère administratif ou industriel et commercial » (C. transp., art. L. 5000-2, I-1° et 2°).

<sup>223</sup> DELION François, LALLET Alexandre et LAMBOLEZ Fabienne, « La codification, instrument de modernisation du droit des transports », *AJDA* 2011, p. 832.

<sup>224</sup> SCAPEL Christian, « Code des transports -.- Cinquième partie : "Transport et navigation maritimes" », *Rev. dr. transp.* 2012, dossier 3.

<sup>225</sup> L. n° 15-14, 15 juill. 2015, modifiant et complétant la loi n° 98-06 fixant les règles générales relatives à l'aviation civile : *JORA* n° 41, 29 juill. 2015, p. 5.

<sup>226</sup> Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 (D. n° 63-84, 5 mars 1963, portant adhésion à la convention relative à l'aviation civile internationale : *JORA* n° 14, 19 mars 1963, p. 274).

<sup>227</sup> C'était d'ailleurs la définition retenue par les annexes de la Convention de Chicago de 1944 qui avait inspiré la définition de la législation algérienne.

<sup>228</sup> C. pén., art. 61 ; C. pén., art. 70.

<sup>229</sup> C. pén., art. 396 ; C. pén., art. 400 ; C. pén., art. 417 bis 1.

l'élément matériel de l'infraction<sup>230</sup>. Il en est de même pour le juge civil lorsqu'il statue sur la responsabilité civile<sup>231</sup>. Il est donc logique, que si l'élément « navire » ou « aéronef » faisait partie des composantes de l'élément matériel de l'infraction, la décision pénale, même si elle ne fait pas référence à la disposition du Code maritime, de la loi n° 98-06 ou du Code des transports, qui définit (directement ou par renvoi) le navire ou l'aéronef, aurait autorité de la chose jugée sur le civil concernant la qualification de l'engin qui a causé le préjudice.

## SOUS-SECTION 2 : DISPARITÉ DES NOTIONS

**73. L'exception à la règle interne.** La notion de « navire » prévue à l'article 13 du Code maritime est une notion générique qui ne s'applique que si un texte spécifique ne donne pas une autre définition. En analysant le Code maritime et le Code des transports, il apparaît que le terme « navire » a une définition figée en ce qui concerne les dispositions pénales. Par contre, certaines dispositions de nature civile, ne se contentent pas de la notion générique du navire, mais prévoient d'autres définitions. C'est le cas de l'article 147 du Code maritime qui définit le navire comme étant « tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, qui transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison »<sup>232</sup>, en ce qui concerne la responsabilité civile des propriétaires de navires pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Dans ce cas précis, le juge civil sera tenu de prendre en considération que de la définition établie par l'article 147 du Code maritime, et non celle prévue à l'article 13 du même Code, et de ce fait, toute constatation faite par la décision pénale concernant le navire, ne lie pas le juge civil quand il statue sur la responsabilité civile pour pollution par les hydrocarbures, et il pourra ainsi, ne pas considérer comme navire, un engin qui a été considéré comme tel par le juge répressif en applications des dispositions pénales prévues par le Code maritime. Toutefois, concernant la loi n° 03-10 relative à la protection de l'environnement dans le cadre du développement durable, aucune définition du navire n'a été prévue, ce qui laisse l'appréciation au juge répressif. Quant au Code de

<sup>230</sup> Cass. crim., 7 juin 1990 : *Bull. crim.*, n° 234 (concernant la qualification donnée à l'ULM sur la base de l'article L. 110-1 du Code de l'aviation civile).

<sup>231</sup> Cass. 1<sup>re</sup> civ., 19 oct. 1999 : *Bull. civ.* I, n° 287 ; *RJES* 2000, n° 58, p. 50, obs. LACABARATS Alain (concernant la qualification donnée au parapente sur la base – implicitement – de l'article L. 110-1 du Code de l'aviation civile).

<sup>232</sup> L'article en question précise erronément que la notion est applicable au chapitre premier, du premier titre, du premier livre. En réalité, cet article n'est applicable qu'à la cinquième section dudit chapitre, qui traite de la « responsabilité des propriétaires de navires pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ».

l'environnement français, l'article L. 218-1 donne une définition très étendue du navire<sup>233</sup>, qui d'ailleurs sera prise en compte par le juge répressif quant aux éléments matériels des infractions concernant la pollution, et non par le juge civil statuant sur la responsabilité du fait de pollution, qui doit prendre en considération la définition établie à l'article premier de la Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969, telle que modifiée par le Protocole du 27 novembre 1992 – et par les modifications ultérieures<sup>234</sup>. Définition, qui est d'ailleurs plus restrictive que celle prévue par le Code de l'environnement.

La Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer<sup>235</sup>, définit le navire comme étant « tout engin ou tout appareil de quelque nature que ce soit, y compris les engins sans tirant d'eau, les navions et les hydravions, utilisé ou susceptible d'être utilisé comme moyen de transport sur l'eau »<sup>236</sup>. Le juge pénal français qui statue en application des articles L. 5242-3 et L. 5242-4 du Code des transports ou le juge pénal algérien qui statue en application de l'article 483 du Code maritime, est tenu de retenir la définition du « navire » prévue par le Code des transports ou le Code maritime et non celle prévue par la Convention RIPAM, bien que les règles violées soient celles fixées par ladite convention<sup>237</sup>. Quant au juge civil, même s'il reste en matière de responsabilité civile en cas d'abordage, lié par la notion générale de navire, il n'en n'est pas moins tenu aussi de la notion de navire par assimilation consacrée à l'article L. 5131-1, al. 2 du Code des transports et à l'article 274, al. 1<sup>er</sup> du Code maritime<sup>238</sup>.

**74. Les conventions internationales.** La loi pénale étant exclusivement territoriale, le juge répressif ne prendra en considération pour définir le « navire » que ce qu'a été prévu par l'article 13 du Code maritime ou par l'article L. 5000-2 du Code des transports ou bien exceptionnellement, par une disposition spéciale qui renvoie à une définition prévue par une convention internationale. Ce n'est pas toujours le cas pour le juge civil, qui devra appliquer

---

<sup>233</sup> « Le terme " navire " désigne un bâtiment de mer exploité en milieu marin de quelque type que ce soit, notamment les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles, les engins flottants. Sont assimilés aux navires les plates-formes fixes ou flottantes et les bateaux ou engins flottants fluviaux lorsqu'ils se trouvent en aval de la limite transversale de la mer. » (C. envir., art. L. 218-1).

<sup>234</sup> Renvoi fait par l'article L. 5122-25 du Code des transports. V. *infra*, n° 74.

<sup>235</sup> D. n° 77-733, 6 juill. 1977, portant publication de la convention sur le règlement international de 1972, pour prévenir les abordages en mer (ensemble un règlement, quatre annexes et deux résolutions), faite à Londres le 20 octobre 1972 : JORF, 8 juill. 1977, p. 3582.

<sup>236</sup> Conv. Londres, 20 oct. 1972, RIPAM, Règle 3, a (telle qu'amendée en 2001). V. D. n° 2010-186, 23 févr. 2010, portant publication de la résolution A. 910(22) relative à l'adoption d'amendements au règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer (ensemble une annexe), adoptée à Londres le 29 novembre 2001, NOR : MAEJ1004368D : JORF n° 48, 26 févr. 2010, p. 3703.

<sup>237</sup> V. MIRIBEL Stéphane, obs. sous Cass. crim., 2 févr. 2016, *DMF* 2016, p. 352.

<sup>238</sup> V. concernant l'ancien article 407 du Code de commerce, Cass. com., 27 nov. 1972 : *Bull. civ.* IV, n° 304.

non seulement la législation interne mais aussi et de façon exclusive, les conventions internationales. Ces dernières définissent souvent « le navire », nonobstant la définition donnée par la législation interne. Dans ce cas précis, le juge civil retrouvera toute la liberté pour qualifier « l'engin maritime » et ce, sans qu'il soit tenu de retenir la qualification donnée par le juge répressif. On peut citer l'exemple de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures<sup>239</sup>, qui définit le navire à l'article 1<sup>er</sup> comme étant « tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, qui transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison »<sup>240</sup>. Mais l'article 2 du Protocole de 1992 en a élargi la définition et désormais, est considéré comme navire : « tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, construit ou adapté pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, à condition qu'un navire capable de transporter des hydrocarbures et d'autres cargaisons ne soit considéré comme un navire que lorsqu'il transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison et pendant tout voyage faisant suite à un tel transport à moins qu'il ne soit établi qu'il ne reste à bord aucun résidu de ce transport d'hydrocarbures en vrac. »<sup>241</sup>

Plus récemment, les Règles de Rotterdam<sup>242</sup> définissent le « navire » à l'article 1<sup>er</sup> comme étant « tout bâtiment utilisé pour transporter des marchandises par mer »<sup>243</sup>. Définition qui d'ailleurs, est plus large que celle prévue par le Code maritime ou le Code des transports. De ce fait, le juge civil ne tiendra certainement pas compte de la constatation relative au « navire » de la décision pénale, lorsqu'il statuera sur la responsabilité civile découlant de

---

<sup>239</sup> Algérie : ord. n° 72-17, 7 juin 1972, portant ratification de la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures signée à Bruxelles le 29 novembre 1969 : JORA n° 53, 4 juill. 1972, p. 654 ; France : D. n° 75-553, 26 juin 1975, portant publication de la convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures et de la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, ouverte à la signature à Bruxelles le 29 novembre 1969 : JORF, 3 juill. 1975, p. 6716. La Convention *CLC* 1969 a été dénoncée par la France et l'Algérie, v. [https://treaties.un.org/Pages/showDetails.aspx?objid=08000002801083db&clang=\\_fr](https://treaties.un.org/Pages/showDetails.aspx?objid=08000002801083db&clang=_fr) [consulté le 8 septembre 2020].

<sup>240</sup> Définition reprise à l'article 147, a du Code maritime.

<sup>241</sup> Algérie : D. prés. n° 98-123, 18 avr. 1998, portant ratification du protocole de 1992, modifiant la convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures : JORA n° 25, 26 avr. 1998, p. 3 ; France : D. n° 96-718, 7 août 1996, portant publication du protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (ensemble une annexe), fait à Londres le 27 novembre 1992 et signé par la France le 8 février 1993, NOR : MAEJ9630040D : JORF n° 189, 14 août 1996, p. 12324. La Convention de 1969 telle qu'amendée en 1992 est désignée de façon officielle : « Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ».

<sup>242</sup> Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement en mer, faite à New York le 11 décembre 2008.

<sup>243</sup> Définition qui est presque similaire à celle qui avait été retenue par la Convention de Bruxelles de 1924 : « "Navire" signifie tout bâtiment employé pour le transport de marchandises par mer. » (art. 1<sup>er</sup>, d).

ladite Convention, si celle-ci entrera en vigueur un jour. Ainsi, si le juge répressif relaxe le capitaine d'un « engin maritime » pour la simple raison que l'engin en question n'est pas considéré comme un « navire » suivant la définition du Code maritime ou le Code des transports, le juge civil statuant sur la responsabilité civile du transporteur ne sera pas tenu de cette qualification, car la qualification donnée à l'article 1<sup>er</sup>, 25 de ladite Convention est plus vaste que celle prévue par le Code maritime ou par le Code des transports<sup>244</sup>.

**75. Application relative.** On pourrait constater que l'uniformité de la terminologie juridique ne joue que s'il y a application du droit interne par le juge civil. Par contre, si ce dernier applique les règles internationales, une disparité apparaît entre la notion du navire ou de l'aéronef retenue par le juge pénal et celle retenue par le juge civil. Mais, en est-il ainsi en matière des notions relatives aux intervenants du transport et aux faits juridiques ?

## SECTION 2 : LES PERSONNES ET LES FAITS JURIDIQUES

**76. Incidence.** Les auteurs ne prennent en considération les notions relatives aux personnes du droit maritime et aérien, ainsi qu'aux faits juridiques s'y rapportant, que comme des notions génériques, alors que la question est plus délicate, lorsqu'il s'agit d'appliquer ces notions à la fois au droit pénal et au droit civil.

### SOUS-SECTION 1 : LES PERSONNES

**77. Le capitaine du navire.** L'article 384, d du Code maritime lui donne une définition générale<sup>245</sup>, et de ce fait, on entend par capitaine « le commandant d'un navire et chef de l'équipage du navire ». Il est désigné par le Code des transports<sup>246</sup>, mais que pour l'application du cinquième livre de la cinquième partie du Code<sup>247</sup>, comme « le capitaine, le

---

<sup>244</sup> La même solution devrait être retenue concernant aussi le transport de passagers par mer, car selon l'article 1<sup>er</sup>-d de la Convention de Bruxelles de 1961, « "le navire" signifie uniquement un bâtiment de mer ».

<sup>245</sup> Utilisation de l'expression : « pour l'application de la présente ordonnance [...] ».

<sup>246</sup> C. transp., art. L. 5511-4.

<sup>247</sup> Livre qui concerne « les gens de mer ».



patron ou toute autre personne qui exerce de fait le commandement du navire ». L'article 2 du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande<sup>248</sup>, désignait comme capitaine « le capitaine ou patron ou, à défaut, la personne qui exerce régulièrement, en fait, le commandement du navire ». Concernant la législation algérienne, le juge pénal et le juge civil doivent se référer à l'article 384, d du Code maritime, afin de désigner le « capitaine » pour le jugement des infractions et l'établissement de la responsabilité civile.

En droit français, même si l'article L. 5511-4 du Code des transports n'est applicable que pour une partie du Code, la définition donnée peut être appliquée par analogie aux dispositions pénales<sup>249</sup>, mais quant à l'autorité de la décision pénale, il n'est pas certain que le juge civil soit tenu de se conformer à cette constatation.

**78. Le propriétaire.** Le Code maritime est resté muet sur la notion générale de « propriétaire », ce qui posera certainement un problème au juge répressif. Celui-ci sera tenu, à la lumière de certaines dispositions du Code maritime, de dégager la notion de « propriétaire du navire », si l'infraction jugée conditionnait son existence à cette qualité. Partant de ce constat, le juge civil sera tenu de prendre en considération la constatation établie par le juge pénal. Le Code maritime définit le propriétaire à l'article 147, comme étant « toute personne physique ou morale au nom de laquelle le navire est immatriculé et exploité ». Mais, cette définition ne concerne que la responsabilité civile pour dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, elle ne lie donc que le juge civil. Même en matière de pollution par hydrocarbures, le juge pénal n'est pas tenu de prendre en considération la notion établie par l'article 147 du Code maritime, mais rien ne lui interdit de s'en inspirer à défaut d'une notion légale et générale.

**79. L'armateur et l'exploitant.** Comme pour le capitaine du navire, l'armateur est défini à l'article 384, b du Code maritime comme étant « toute personne physique ou morale qui exploite un navire et engage dans ce but, des gens de mer », néanmoins, une autre définition plus précise et de portée générale a été prévue aussi par le Code maritime à l'article 572, qui considère l'armateur comme « toute personne physique ou morale qui assure l'exploitation d'un navire en son nom soit à titre de propriétaire du navire, soit à d'autres

---

<sup>248</sup> Désormais, abrogé par l'article 7 de l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010.

<sup>249</sup> À moins d'une définition légale spécifique, comme c'est le cas à l'article L. 218-10 du Code de l'environnement, qui concerne la répression des rejets polluants des navires, où est considéré comme capitaine « le capitaine ou le responsable à bord d'un navire ». De plus est assimilé au capitaine selon le même article, « le responsable de l'exploitation à bord d'une plate-forme fixe ou flottante ou le responsable à bord d'un bateau ou engin flottant fluvial ».

titres lui attribuant l'usage du navire ». Le Code des transports le définit à l'article L. 5511-1<sup>250</sup> comme « toute personne pour le compte de laquelle un navire est armé », et pour l'application du premier au quatrième titre de la même partie, la même disposition le définit comme étant « le propriétaire du navire ou tout autre opérateur auquel le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire, indépendamment du fait que d'autres employeurs ou entités s'acquittent en son nom de certaines tâches ». La loi du 17 décembre 1926 relative à la répression en matière maritime, renvoie quant à la définition de l'armateur à l'article L. 5511-1 du Code des transports, mais elle restreint l'application de cette notion qu'à ses dispositions. On ne peut donc la considérer comme une notion générale qui lie le juge pénal.

L'article 2 de la loi n° 98-06 définissait l'exploitant comme étant « toute personne morale titulaire d'une autorisation d'exploitation de services de transport public ou de travail aérien ; tout propriétaire inscrit sur la matricule aéronautique ; tout affrèteur d'un aéronef qui s'est réservé la conduite technique et la direction de l'équipage pendant la durée de l'affrètement ; tout locataire d'un aéronef sans équipage qui en assure la conduite technique avec un équipage de son choix ». Désormais et depuis sa modification par la loi n° 15-14, le même article renvoie à la définition donnée par la Convention de Chicago de 1944 et ses annexes. Ces dernières le définissent comme « personne, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs ». C'est d'ailleurs la même définition reprise par la réglementation française<sup>251</sup>. On peut considérer que cette définition n'est que fonctionnelle et non juridique, et les critères pour qualifier un intervenant comme étant l'exploitant d'un aéronef ne sont guère pris en considération par cette définition, c'est ce qui amènera le juge pénal ainsi que le juge civil à conceptualiser une notion plus juridique que celle prévue par les annexes de la Convention de Chicago de 1944<sup>252</sup>.

Comme pour le capitaine, en droit algérien, le juge répressif devrait prendre en considération la qualité de l'auteur de l'infraction, si celle-ci la prévoyait comme l'un de ses éléments constitutifs, comme c'est le cas des infractions prévues aux articles 479 et 488 du Code maritime. Ainsi, qu'aux articles 198 et 199 de la loi n° 98-06. Étant des constatations nécessaires de la décision pénale, le juge civil ne pourrait les ignorer, à moins qu'il ne soit

---

<sup>250</sup> Mais seulement pour l'application de la partie législative concernant « les gens de mer ».

<sup>251</sup> A., 24 juill. 1991 [mod.], relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale, NOR : EQUA9101162A : JORF n° 202, 30 août 1991, p. 11399.

<sup>252</sup> Pour une notion plus juridique, v. art. 2, § 2-a de la Convention relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers de 1952 : « Aux fins de la présente convention, l'exploitant est celui qui utilise l'aéronef au moment où le dommage est survenu. Toutefois, est réputé être l'exploitant celui qui, ayant conféré directement ou indirectement le droit d'utiliser l'aéronef, s'est réservé la direction de sa navigation. »

tenu par d'autres dispositions spécifiques. Cependant, l'existence de deux dispositions générales dans le Code maritime qui définissent l'*armateur* peut prêter à confusion. Nous considérons toutefois, qu'étant donné que la définition prévue à l'article 572 du Code maritime est la plus précise et qu'elle a une portée générale, les juges pénal et civil doivent s'y référer, et la constatation nécessaire ne sera prise en considération que selon cette définition.

## SOUS-SECTION 2 : LES FAITS JURIDIQUES

**80. L'abordage en droit français – au sens matériel du terme.** L'Ordonnance de la Marine de 1681 n'avait pas donné une définition au terme « abordage », et le Code de commerce l'avait suivie, tout autant que la loi relative aux événements de mer<sup>253</sup>, dont les dispositions ont été reprises par le Code des transports. La loi du 10 mars 1891 qui avait institué l'infraction d'abordage (ou plus exactement la circonstance aggravante d'abordage) en a fait de même. On comprend alors, que la notion pénale d'abordage devait être la même que la notion civiliste, puisque la loi du 10 mars 1891 n'avait pas créé un nouvel événement de mer, mais pénalisait la survenance d'un accident de mer qui était reconnu par le droit de la responsabilité civile.

Sous l'influence de la Convention de Bruxelles pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage du 23 septembre 1910<sup>254</sup>, le législateur français, par la loi du 15 juillet 1915<sup>255</sup> avait appliqué le régime de responsabilité civile pour abordage à certaines situations où il n'y avait pas eu abordage au sens strict du terme. Mais même dans ce cas, la notion d'abordage dans son sens primitif demeurait la même. On désignait seulement cette situation d'abordage « sans heurt ». Terme critiquable, puisque l'abordage inclut nécessairement un

---

<sup>253</sup> L. n° 67-545, 7 juill. 1967, relative aux événements de mer : JORF, 9 juill. 1967, p. 6867 (abrogée par l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010).

<sup>254</sup> Dans le projet de la Convention de 1910, il n'avait pas été fait référence à l'abordage sans heurt, et ce n'est que la délégation britannique qui avait soulevé cette question. Question qui fut vivement discutée, d'où l'ajout d'une disposition qui rendait les dispositions de la Convention applicable à l'accident entre navires sans heurt (COMITÉ MARITIME INTERNATIONAL, *The travaux préparatoires of the 1910 collision convention and of the 1952 arrest convention*, CMI Headquarters, 1997, p. 31 s.).

<sup>255</sup> L. 15 juill. 1915, modifiant les articles 407 et 436 du code de commerce, en vue de les mettre en harmonie avec les principes contenus dans la convention signée à Bruxelles le 23 septembre 1910 et approuvée par la loi du 2 août 1912, relativement à la responsabilité en matière d'abordage : JORF n° 191, 17 juill. 1915, p. 4858.

heurts ou une collision entre navires<sup>256</sup>. La situation prévue par la Convention de 1910 rendait seulement le régime de responsabilité civile pour abordage applicable aux accidents sans heurt.

On pourrait conclure donc, qu'en droit français, la notion d'abordage en droit pénal est similaire à la notion d'abordage en droit civil, d'où la conséquence que la constatation faite par le juge répressif concernant cet événement de mer devrait s'imposer au juge civil, du moins concernant la notion stricte d'abordage. Ainsi, si le juge pénal retenait la circonstance aggravante d'abordage, le juge civil ne pourrait affirmer qu'il n'y avait pas eu d'abordage. Mais, à l'inverse le juge civil pourrait appliquer le régime de responsabilité pour abordage à un fait non retenu par le juge pénal comme constitutif d'un abordage au sens matériel du terme, au motif que le fait constituait un fait dommageable sans heurt.

**81. L'abordage en droit algérien.** En droit algérien, l'abordage comprend une définition stricte, qui consiste selon l'article 273 du Code maritime à « tout heurt matériel ou collision entre les navires de mer ou entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure sans qu'il y ait à tenir compte des eaux où l'abordage s'est produit », et une définition par assimilation, qui consiste selon l'article 274, al. 2 et al. 3 du même Code à « tout heurt survenu entre un navire et un ouvrage fixe ou un objet fixé à un point déterminé lesquels se trouvent sur le domaine public maritime » et aux avaries causées « par suite de l'exécution ou de l'omission d'une manœuvre dans la navigation ou de l'inobservation des règlements, alors même qu'il n'y aurait pas eu directement collision ou heurt ». Cette définition est prévue pour la responsabilité civile, peut-on en faire une notion de droit pénal, pour l'application des dispositions répressives où il est question d'abordage ?

Bien que le chapitre du Code maritime traitant des « événements de mer » englobe un paragraphe concernant la « compétence pénale » en matière d'abordage, l'abordage au sens pénal n'a pas été défini, et le terme « abordage » utilisé par l'article 483 du Code maritime ne fait référence, selon nous, qu'à l'abordage au sens strict du terme, c'est-à-dire à un heurt physique ou une collision tel que défini par l'article 273 du Code maritime. Quant aux accidents de mer assimilés à l'abordage<sup>257</sup>, ils n'entrent pas en compte dans la notion pénale d'abordage et ne concernent que la responsabilité civile. La rédaction des articles 273 et 274 du Code maritime confirme ce point de vue, puisque l'article 274 du Code maritime ne

<sup>256</sup> DE VALROGER Lucien, *Droit maritime : Commentaire théorique et pratique du livre II du Code de commerce (législations comparées)*, t. 5, L. Larose et Forcel, 1886, p. 111.

<sup>257</sup> C. mar., art. 274, al. 2 et al. 3.

concerne que le chapitre relatif aux « événements de mer »<sup>258</sup>, alors que l'article qui le précède ne délimite pas son champ d'application. Aussi, le texte répressif devant être strictement interprété, la notion pénale d'*abordage* ne pourrait être contenue qu'au sens strict du terme.

En droit algérien, la constatation du juge pénal relative à l'abordage, lorsqu'il y a condamnation, devra être prise en considération par le juge civil, puisque la définition pénale d'abordage est englobée dans la définition civile de cet événement de mer. Par contre, s'il y a eu renvoi des fins de la poursuite, au motif que l'accident de mer ne constituait pas un « abordage », le juge civil aura toute latitude de qualifier l'accident de mer en question comme constituant un abordage « par assimilation » au sens de l'article 274 du Code maritime, pour lui appliquer le régime de responsabilité civile en matière d'abordage.

**82. La pollution marine.** Le Code maritime dans ses dispositions répressives ne connaît pas une telle notion, il fait référence seulement au « dommage à l'environnement »<sup>259</sup>, qui englobe certainement le fait de pollution marine, tel qu'il était défini par l'article 210 du même Code<sup>260</sup> comme étant « toute contamination du milieu marin, par l'introduction directe ou indirecte, de substances ou d'énergie entraînant des effets délétères » ou tel qu'il est défini par l'article 4 de la loi n° 03-10 relative à la protection de l'environnement dans le cadre du développement durable, comme étant « l'introduction dans le milieu aquatique de toute substance susceptible de modifier les caractéristiques physiques, chimiques et/ou biologiques de l'eau et de créer des risques pour la santé de l'homme, de nuire à la faune et à la flore terrestres et aquatiques, de porter atteinte à l'agrément des sites ou de gêner toute autre utilisation normale des eaux »<sup>261</sup>, définition qui n'est prévue – en général – que pour l'application de la loi n° 03-10, et qui sera prise en considération par le juge répressif quant à l'application de l'article 97 de cette loi pour déterminer l'élément constitutif de l'infraction prévue par cet article, qui consiste à « un rejet de substances qui ont pollué les eaux ».

Cependant, la notion civiliste de « pollution marine », et concernant la responsabilité des dommages par pollution causés par les hydrocarbures, semble être plus générale et plus

---

<sup>258</sup> Utilisation de l'expression : « est assimilé à un abordage au sens du présent chapitre ».

<sup>259</sup> C. mar., art. 483 ; C. mar., art. 495 (depuis la modification du Code maritime par la loi n° 98-05).

<sup>260</sup> Avant son remplacement par une autre disposition par la loi n° 98-05.

<sup>261</sup> V. notamment la notion de « pollution » prévue par cette loi, qui consiste dans « toute modification directe ou indirecte de l'environnement provoquée par tout acte qui provoque ou risque de provoquer une situation préjudiciable pour la santé, la sécurité, le bien-être de l'homme, la flore, la faune, l'air, l'atmosphère, les eaux, les sols et les biens collectifs et individuels » (art. 4).

vague que celle de l'article 4 de la loi n° 03-10 qui favorise la notion scientifique à la notion juridique, alors que les dispositions civilistes du Code maritime<sup>262</sup> ainsi que les dispositions de la Convention *CLC* 69-92<sup>263</sup> et celles de la Convention *Bunker* 2001<sup>264</sup> favorisent la notion juridique à la notion scientifique, en utilisant l'expression « toute perte ou tout dommage »<sup>265</sup> ou « le préjudice ou le dommage causé »<sup>266</sup>.

Le droit français ne connaît pas en matière de droit pénal de l'environnement une définition légale de la « pollution des eaux » quant à l'application de l'article L. 219-19 du Code de l'environnement. Par contre, le Code des transports<sup>267</sup> renvoie à la définition de la Convention *CLC*<sup>268</sup> quant à la définition du terme « dommage par pollution », pour l'application du régime de responsabilité civile.

On pourrait conclure donc, qu'en droit algérien et qu'en droit français, la notion pénale de « pollution marine » ne s'est pas inspirée des règles de droit de la responsabilité civile, d'où la portée limitée de la constatation faite par le juge pénal sur une action en responsabilité civile.

---

<sup>262</sup> « “Dommage par pollution” signifie toute perte ou tout dommage extérieur au navire transportant des hydrocarbures, causé par une contamination résultant d'une fuite ou de rejet d'hydrocarbures, où que se produise cette fuite ou ce rejet, et comprend le coût des mesures de sauvegarde et toute perte ou tout dommage causé par lesdites mesures. » (C. mar., art. 147, [d]).

<sup>263</sup> Conv. Bruxelles, 29 nov. 1969, *CLC*, art. 1<sup>er</sup>, 6-a (telle que modifiée en 1992).

<sup>264</sup> Conv. Londres, 23 mars 2001, *Bunkers Convention*, art. 1<sup>er</sup>, 9-a.

<sup>265</sup> Code maritime et Convention *CLC* 1969.

<sup>266</sup> *CLC* 69-92 ; *Bunkers Convention* 2001.

<sup>267</sup> C. transp., art. L. 5122-25.

<sup>268</sup> « Le préjudice ou le dommage causé à l'extérieur du navire par une contamination survenue à la suite d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures du navire [...] » (*CLC* 69/92, art. 1<sup>er</sup>, § 6-a).

## CONCLUSION DU TITRE 1

**83. Constat.** Le droit pénal des transports ne pourrait être un droit absolument autonome des règles générales régissant le droit pénal. Cependant, on pourrait affirmer que c'est un droit imprégné de spécificités inhérentes aux domaines auxquels il s'applique.

**84. Un droit préventif.** S'intéressant à la sécurité et la sûreté de la navigation et ne se contentant pas de la police administrative pour réguler la navigation, le droit pénal des transports s'était préoccupé de réprimer les agissements qui constituaient un risque pour les moyens de transport, la marchandise, les personnes et l'environnement.

**85. Un droit protecteur des moyens de transport.** Le droit pénal commun se soucie de la protection des biens qu'en troisième position, après la protection de la chose publique et la protection des personnes. En droit pénal des transports, c'est la règle inverse qui prévaut, en privilégiant en premier lieu la protection des moyens de transport, la protection des personnes n'est que secondaire. On estime donc, que les moyens de transport jouissent d'une *hyper-protection*, comparés aux personnes.

**86. Un droit qui concerne les professionnels.** Les infractions du droit des transports sanctionnent généralement les dérives des professionnels des secteurs maritime et aérien, et rarement les dérives des personnes lambda. Nous pensons que le droit pénal maritime n'est que la conséquence de l'évolution d'un droit disciplinaire appliqué au gens de mer. L'intitulé de l'ancienne législation française confirme cet aspect : « Code disciplinaire et pénal de la marine marchande ». De plus, les infractions maritimes, et plus tard les infractions aériennes étaient considérées en droit français, et elles le sont toujours en droit algérien, comme étant dans leur majorité des infractions matérielles.

**87. Un droit impacté par le droit de l'environnement et par les nouvelles technologies.** Le droit pénal des transports est resté pendant longtemps un droit hermétique, mais l'évolution des moyens de transport du point de vue technique et l'élargissement du domaine du transport, a fait aussi évoluer les risques environnementaux, ce qui avait eu pour conséquence de contraindre le droit des transports à se familiariser avec le droit de l'environnement, sinon, à l'incorporer dans ses propres règles.

Depuis un certains temps, les moyens de transport ont connu une évolution fulgurante en matière d'automatisation, ce qui a eu pour conséquence, l'apparition des aéronefs et des navires sans équipage. Cette évolution n'a pas seulement remis en cause la notion du capitaine du navire et du pilote de l'aéronef et plus généralement celle de l'équipage<sup>269</sup>, mais a aussi connecter le droit des transports au droit de la cybercriminalité<sup>270</sup>.

**88. Impact sur la forme.** La forme suivant le fond, il serait normal que la procédure pénale tendant à l'application du droit pénal des transports soit influencée par les spécificités de ce droit, en premier lieu sur la nature des juridictions compétentes, et en second lieu sur les éléments de la décision pénale.

---

<sup>269</sup> Surtout en ce qui concerne les navires autonomes (v. PIETTE Gaël, « Les conventions internationales maritimes et les navires sans équipage » [en ligne], *Gazette de la Chambre* 2018, n° 47, p. 3, [consulté le 12 septembre 2020]).

<sup>270</sup> V. *infra*, n° 355.



## TITRE 2 : LA DÉCISION STATUANT SUR L'ACTION PUBLIQUE COMME SUPPORT DE L'AUTORITÉ DE LA CHOSE JUGÉE SUR LE CIVIL

**89. Spécificités des règles de forme.** Le droit pénal des transports n'englobe pas seulement des règles de fond spécifiques, mais aussi des règles de forme qui dérogent aux règles générales de la procédure, ce qui a pour conséquence de modifier les conditions de formes que doit revêtir la décision pénale pour influencer sur le civil (1<sup>er</sup> chapitre), aussi, d'agir sur les éléments influents de la décision pénale (2<sup>e</sup> chapitre).

# CHAPITRE 1 : LES CONDITIONS DE FORME DE LA DÉCISION PÉNALE INFLUENTE

**90. La portée des conditions de forme.** Les conditions qui vont suivre ne concernent pas les conditions de formes inhérentes à la régularité de la décision statuant sur l'action publique, mais celles qui créent l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil. La première de ces conditions porte sur la nature même de la décision influente (1<sup>re</sup> section), les deux autres conditions concernent le qualificatif de la décision influente, suivant la nature de la constatation tranchée et le degré de stabilité de cette décision (2<sup>e</sup> section).

## SECTION 1 : LE CARACTÈRE D'UNE DÉCISION PÉNALE

**91. Étendue.** L'article 339 du Code civil algérien en matière d'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil, fait référence à une « décision de la juridiction répressive ». Cette expression, dans une première lecture, ne fait pas de distinction entre les décisions émanant des juridictions nationales, qu'elles soient de droit commun ou d'exception (1<sup>re</sup> sous-section), et celles émanant des juridictions répressives étrangères (2<sup>e</sup> sous-section).

### SOUS-SECTION 1 : LES DÉCISIONS DES JURIDICTIONS PÉNALES NATIONALES

**92. Notion.** Les juridictions pénales nationales sont les institutions juridictionnelles relevant du pouvoir ou de l'autorité judiciaire, instaurées et organisées par la loi. Cependant, toutes les décisions émanant de ces juridictions, ne constituent pas nécessairement des décisions de nature pénale.

## 1 §. Les décisions des juridictions répressives de droit commun

**93. Caractères.** On entend par ce genre de juridiction, toute juridiction qui applique les règles du droit pénal suivant une procédure générale prévue par le Code de procédure pénale. C'est le cas du tribunal des contraventions de simple police, du tribunal correctionnel et du tribunal criminel<sup>271</sup> ou de la cour d'assises ainsi que les juridictions répressives d'appel. Cependant, en droit français, les juridictions administratives peuvent prononcer des sanctions pénales en matière de contravention de grandes voiries<sup>272</sup>. Dans ce cas précis, la jurisprudence reconnaît aux décisions des juridictions administratives, l'autorité de la chose jugée sur le civil<sup>273</sup>.

**94. Les décisions administratives et les décisions disciplinaires.** Ne tranchant pas les litiges et n'ayant pas le pouvoir de dire le Droit, l'administration ne peut être considérée comme une juridiction, même si elle a le pouvoir de prendre des actes administratifs, voire des sanctions pénales (amendes), comme c'est le cas des autorités autonomes indépendantes<sup>274</sup>. Les décisions de l'administration en matière disciplinaire n'ont pas d'autorité de chose jugée sur le civil, car celle-ci n'agit pas en tant qu'organe juridictionnel. C'est ce qui avait été jugé par des juridictions de fond dans des affaires de nature maritime concernant les avis de la commission d'enquête, les avis de la commission supérieure des naufrages, les décisions de l'administration de l'inscription maritime, ainsi que les décisions disciplinaires<sup>275</sup>.

La pouvoir de rendre des sanctions disciplinaires en droit maritime, relevait sous l'ère du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande<sup>276</sup>, de la compétence du capitaine

---

<sup>271</sup> Cependant, la loi organique relative à l'organisation judiciaire, considère le tribunal criminel de première instance ainsi que le tribunal criminel d'appel comme des juridictions pénales spécialisées (L. org. n° 05-11, 17 juill. 2005, relative à l'organisation judiciaire : JORA n° 51, 20 juill. 2005, p. 6, telle que modifiée par : L. org. n° 17-06, 27 mars 2017 : JORA n° 20, 29 mars 2017, p. 5).

<sup>272</sup> En droit algérien, le contentieux relatif aux contraventions de voirie relève de la compétence des juridictions de l'ordre judiciaire (CPCA, art. 802).

<sup>273</sup> CA Rouen, 1<sup>re</sup> ch., 12 mars 1913 : *RJCMH* 1913.2.31 ; T. com. Alger, 25 avr. 1923 : *JJCAALA* 1923, p. 93 ; CA Lyon, 6<sup>e</sup> ch., 4 févr. 2004, RG n° : 2002/04574.

<sup>274</sup> Néanmoins, un auteur reconnaît aux décisions pénales des autorités administratives indépendantes, qui ne s'autosaisissent pas, l'autorité de chose jugée sur le civil, car le critère organique de l'acte juridictionnel serait acquis (BOTTON Antoine, *op. cit.*, p. 168).

<sup>275</sup> CA Aix, 30 juill. 1890 : *RIDM* 1890-1891, p. 141 ; CA Aix, 6 mars 1894 : *RIDM* 1894-1895, p. 197 ; CA Rennes, 4 juill. 1931 : *DMF* 1933, p. 134 ; CA Rouen, 1<sup>re</sup> ch., 10 févr. 1932 : *RJCMH* 1932.2.62 ; CA Pau, 30 oct. 1935 : *DMF* 1936, p.13 ; T. com. Bayonne, 16 nov. 1934 : *DMF* 1935, p. 76.

<sup>276</sup> Désormais, la compétence pour la connaissance des fautes disciplinaires est régie par le décret n° 2018-747 en application de l'article L. 5531-4 du Code des transports. Les dispositions de ce décret constituent la partie réglementaire des titres II et III de la cinquième partie du Code des transports (D. n° 2018-747, 24 août 2018,

du navire pour les fautes légères<sup>277</sup>, et de la compétence, selon les cas, pour les fautes graves, de l'administrateur maritime, du fonctionnaire chargé du service d'État des administrateurs des affaires maritimes, et du commandant du bâtiment de l'État présent sur les lieux ou, à son défaut, de l'autorité consulaire française<sup>278</sup>. Néanmoins, l'article 28 du décret n° 56-1219<sup>279</sup> avant son abrogation par le décret n° 2014-1581<sup>280</sup>, avait laissé subsister le rôle disciplinaire du tribunal maritime commercial<sup>281</sup>, en lui attribuant le pouvoir d'infliger des sanctions disciplinaires, si le fait lui paraissait *rentrer dans la catégorie des fautes de discipline*. À notre avis, en statuant de la sorte, la décision du tribunal maritime commercial, bien qu'elle eût été rendue par une juridiction pénale, ne pouvait se voir attribuer l'autorité de la chose jugée, car elle ne statuait pas sur la responsabilité pénale du prévenu, mais sur sa responsabilité disciplinaire et lui infligeait seulement une sanction disciplinaire.

**95. Les décisions du ministère public.** Bien que le ministère public ne constitue pas une juridiction en soi, il est tout de même l'un des organes de prise de décisions. Il classe ainsi les affaires sans suite et met en mouvement l'action publique en saisissant les juridictions d'instruction et de jugement. Concernant le classement sans suite, certains auteurs ont préféré utiliser le terme « poursuite différée », car le classement laisse toujours place à une suite possible et est considéré comme étant une décision purement administrative<sup>282</sup>. C'est la position d'ailleurs, qu'avait adoptée la Cour de cassation, car selon elle, « le classement sans suite d'une plainte, d'un procès-verbal ou d'une procédure d'enquête préliminaire par le procureur de la République, bien que ressortissant, selon l'article 40 du Code de procédure pénale, à l'exercice de l'autorité judiciaire, n'est pas un acte juridictionnel ; [...] le procureur de la République peut, jusqu'à l'expiration du délai de prescription, revenir sur son appréciation première et exercer des poursuites sans avoir à s'en expliquer et sans avoir à

---

relatif au régime disciplinaire des marins et des pilotes, à la discipline à bord des navires et au régime disciplinaire applicable aux militaires embarquées, NOR : TRAT1802941D : JORF n° 196, 26 août 2018).

<sup>277</sup> D. n° 60-1193, 7 nov. 1960, sur la discipline à bord des navires de la marine marchande, art. 8 : JORF, 15 nov. 1960, p. 10194.

<sup>278</sup> D. n° 60-1193, 7 nov. 1960, sur la discipline à bord des navires de la marine marchande, art. 13 : JORF, 15 nov. 1960, p. 10194.

<sup>279</sup> D. n° 56-1219 [mod.], 26 nov. 1956, sur les tribunaux maritimes commerciaux et la forme de procéder devant ces tribunaux : JORF, 1<sup>er</sup> déc. 1956, p. 11498.

<sup>280</sup> D. n° 2014-1581 [mod.], 23 déc. 2014, fixant la liste, le siège et le ressort des tribunaux maritimes, NOR : JUSB1414063D, art. 2 : JORF n° 298, 26 déc. 2014, p. 22276.

<sup>281</sup> Disposition qui était déjà prévue à l'article 37 du Décret disciplinaire et pénal pour la Marine marchande du 24 mars 1852.

<sup>282</sup> GUINCHARD Serge et BUISSON Jacques, *op. cit.*, p. 723-724. V. notamment, SAINT-PAU Jean-Christophe, « Le ministère public concurrence-t-il le juge du siège ? », *Dr. pén.* 2007, étude 14.

justifier de la survenance de faits nouveaux »<sup>283</sup>. L'article 36 du Code de procédure pénale algérien ne suscite aucune ambiguïté : « Le procureur de la République [...] reçoit les procès-verbaux, les plaintes et les dénonciations, décide dans les meilleurs délais de la suite à leur donner [...] ou ordonne leur classement par une décision toujours révocable [...] ».

Étant donné que le ministère public pourrait toujours revenir sur sa décision et que son inertie après le classement sans suite, laisse l'entière liberté à la victime de mettre en mouvement l'action publique, sa décision de classement n'est pas considérée comme une décision pénale, et de ce fait n'a aucune incidence sur le civil<sup>284</sup>. Il en est de même concernant le rappel à la loi<sup>285</sup>.

**96. Les décisions civiles rendues par les juridictions répressives.** Concernant les décisions rendues sur l'action civile portée devant la juridiction répressive, elles n'ont qu'une autorité relative et non absolue. Elles sont donc considérées comme des décisions émanant d'un juge civil soumises aux dispositions de l'article 1355 du Code civil français<sup>286</sup>, et la jurisprudence n'a pas cessé de le rappeler<sup>287</sup>. Il en est de même d'une décision statuant sur une demande tendant à condamner une personne appelée comme civilement responsable devant la juridiction pénale aux frais du procès, alors même qu'elle ait été appelée par le ministère public<sup>288</sup>.

**97. L'ordonnance pénale.** En droit français, les articles 495-5, al. 2 et 528-1, al. 2 du Code de procédure pénale énoncent expressément que l'ordonnance pénale n'a pas d'autorité de chose jugée sur le civil<sup>289</sup>. On a justifié une telle solution, par « l'incapacité de la partie civile de discuter, lors de la procédure simplifiée, des éléments communs aux actions publique et civile »<sup>290</sup>. En droit algérien par contre, la question est plus délicate. Si l'on se

<sup>283</sup> Cass. crim., 5 déc. 1972 : *Bull. crim.*, n° 375.

<sup>284</sup> CA Bastia, ch. soc., 14 déc. 2016, RG n° : 16/00055 : *JurisData* n° : 2016-028017.

<sup>285</sup> Cass. soc., 21 mai 2008 : *Bull. civ.* V, n° 107 ; Cass. 2<sup>e</sup> civ., 7 mai 2009 : *Bull. civ.* II, n° 112 ; *Gaz. Pal.* 21 juill. 2009, n° GP20090721002, p. 5, note DELAGE Pierre-Jérôme.

<sup>286</sup> En droit algérien : C. civ., art. 338, al. 1<sup>er</sup>.

<sup>287</sup> Cass. 2<sup>e</sup> civ., 10 nov. 2010 : *Bull. civ.* II, n° 180 ; *AJ Pénal* 2011, p. 196, obs. LASSERRE CAPDEVILLE Jérôme – Cass. 2<sup>e</sup> civ., 25 mars 2010 : *Bull. civ.* II, n° 69 ; Cass. 2<sup>e</sup> civ., 03 mai 2006 : *Bull. civ.* II, n° 112 ; Cass. 2<sup>e</sup> civ., 10 mars 1993 : *Bull. civ.* II, n° 89 ; Cass. 2<sup>e</sup> civ., 3 avr. 1978 : *Bull. civ.* II, n° 103 ; Cass. 2<sup>e</sup> civ., 22 mars 1973 : *Bull. civ.* II, n° 110 ; Cass. soc., 13 oct. 1971 : *Bull. civ.* V, n° 557 ; Cass. 2<sup>e</sup> civ., 22 déc. 1969 : *Bull. civ.* II, n° 359 ; CA Alger, 1<sup>er</sup> ch., 21 mai 1924 : *JJCAALA* 1926, p. 139.

<sup>288</sup> Cass. civ., 18 avr. et 7 juin 1921 (2 espèces) : *Pand. pér.* 1923.1.161, obs. MOREL René.

<sup>289</sup> À titre de comparaison, il a été jugé que l'ordonnance validant une composition pénale n'emporte pas autorité de chose jugée sur le civil (Cass. soc., 13 janv. 2009 : *Bull. civ.* V, n° 1).

<sup>290</sup> BOTTON Antoine, *op. cit.*, p. 189.

réfère à l'article 392 *bis*, al. 5 du Code de procédure pénale<sup>291</sup>, l'ordonnance pénale acquiert « tous les effets d'une décision passée en force jugée ». Le juge civil devrait-il donc, selon cette disposition, être tenu de respecter une telle décision ?

Nous pensons que la disposition précitée ne concerne que les effets s'attachant à l'action publique et non à ceux s'attachant à l'action civile, et ce pour deux raisons. D'une part, il y a absence d'un débat contradictoire<sup>292</sup>. D'autre part, selon les dispositions du Code de procédure pénale, l'ordonnance pénale *ne peut préjudicier aux intérêts de la partie civile*<sup>293</sup>. Cependant, la décision de la juridiction répressive rendue sur l'opposition formée contre une ordonnance pénale, acquiert l'autorité de la chose jugée sur le civil<sup>294</sup>.

Toute décision émanant d'une juridiction répressive de droit commun, n'est pas nécessairement une décision pénale pouvant agir sur le civil. En est-il autrement concernant les juridictions d'exception ?

## 2 §. Les décisions des juridictions d'exception

**98. Caractères.** Contrairement aux juridictions de droit commun, les juridictions d'exception sont régies par des procédures spéciales et spécifiques, comte tenu de la qualité de la personne poursuivie (chef d'État, membres du gouvernement, marins, militaires, mineurs, etc.) et/ou de la nature de l'infraction objet de la poursuite (infractions maritimes, infractions militaires, infractions politiques, etc.).

**99. L'originalité du droit maritime français : Le tribunal maritime commercial – évolution.** Consacrant cette originalité avant même l'avènement de l'Ordonnance de la Marine de 1681<sup>295</sup>, le législateur français avait pris en considération la singularité du droit maritime pour instituer une juridiction spéciale qui aurait connaissance des infractions maritimes. Ainsi, l'Ordonnance de la Marine de 1681 édictait que « connaîtront [les juges de l'amirauté] pareillement des pirateries, et des pillages et désertions des équipages,

---

<sup>291</sup> Cette disposition ne concerne que les contraventions. Quant aux délits, les dispositions concernant l'ordonnance pénale en matière correctionnelle ne prévoient pas une telle règle. Mais, nous pensons que la règle établie en matière de contraventions lui est applicable par analogie.

<sup>292</sup> CPP, art. 380 *bis* 2, al. 2 (en matière correctionnelle) ; CPP, art. 392 *bis*, al. 1<sup>er</sup> (en matière de contraventions).

<sup>293</sup> CPP, art. 392, al. 5.

<sup>294</sup> Cass. 2<sup>e</sup> civ., 26 oct. 2017, n° de pourvoi : 16-17.931, inédit.

<sup>295</sup> V. sur ce point, VALIN René-Josué, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681*, J. Légier et P. Mesnier, 1760, p. 105.

et généralement de tous crimes et délits commis sur la mer, les ports, havres et rivages »<sup>296</sup>. Au début du XIX<sup>e</sup> siècle, des voix s'élevèrent contre le fait que les juges ordinaires n'étaient pas, et ne « sauraient être les juges *naturels* des *marins* ni des *choses de la marine* »<sup>297</sup>. C'était par le Décret disciplinaire et pénal pour la marine marchande du 24 mars 1852<sup>298</sup> que furent institués les tribunaux maritimes commerciaux, qui connaissaient des délits maritimes prévus par ce décret<sup>299</sup> et plus tard, des infractions prévues par la loi du 10 mars 1891 sur les accidents et collisions en mer<sup>300</sup>. Néanmoins, les crimes maritimes qui étaient prévus par le dit décret ainsi que toutes infractions non prévues par le même décret, étaient jugés par les juridictions ordinaires<sup>301</sup> ou par d'autres juridictions d'exception<sup>302</sup>.

Bien que la composition du tribunal maritime commercial n'eût rien de juridictionnel<sup>303</sup>, sa procédure elle par contre, était strictement judiciairisée<sup>304</sup>, étant donné que l'audience était publique<sup>305</sup>, qu'on y respectait le principe du contradictoire<sup>306</sup> et que l'accusé avait la possibilité de se faire représenter par un défenseur<sup>307</sup>. Le tribunal statuait aussi après délibération<sup>308</sup>. Toutefois, le recours contre les décisions émanant de cette juridiction n'était pas permis, sauf exception d'un pourvoi en cassation dans l'intérêt de la loi formulé par le ministre de la Justice<sup>309</sup> ou d'un recours devant les tribunaux de révision permanents, concernant les infraction prévues par les articles 2 à 8 de la loi du 10 mars 1891<sup>310</sup>; tribunaux qui étaient de nature militaire<sup>311</sup>.

---

<sup>296</sup> L. I, T. II, art. 10.

<sup>297</sup> MAREC Théophile-Marie, *Dissertation sur un projet de code disciplinaire et pénal pour la marine marchande*, Imprimerie royale, 1840, p. 57 (note).

<sup>298</sup> BLRF n° 524, 26 avr. 1852, p. 1133.

<sup>299</sup> DDPMM, art. 2, al. 1<sup>er</sup>; art. 9, al. 2. Toutefois, le tribunal devait même dans ce cas, prendre en compte la peine légalement prévue afin qu'il n'excède pas sa compétence en matière délictuelle (Cass. crim., 24 mai 1884 : *Bull. crim.*, n° 180)

<sup>300</sup> L., 10 mars 1891, sur les accidents et collisions en mer, art. 10.

<sup>301</sup> DDPMM, art. 2, al. 2 et al. 3; art. 11; art. 22. V. notamment, Cass. crim., 7 avr. 1865 : *Bull. crim.*, n° 89.

<sup>302</sup> Ainsi, les faits de piraterie prévus par la loi du 10 avril 1825, relevaient selon les articles 17 et 19 de cette loi de la compétence des tribunaux maritimes. L'article 90 du Code de justice militaire pour l'Armée de mer avait confirmé plus tard cette exception (L., 4 juin 1858, n° 5667 : BLRF n° 611, 15 juin 1858, p. 1281).

<sup>303</sup> DDPMM, art. 12 et suivants.

<sup>304</sup> DDPMM, art. 24 et suivants.

<sup>305</sup> DDPMM, art. 29, al. 1<sup>er</sup>.

<sup>306</sup> DDPMM, art. 31 et suivants.

<sup>307</sup> DDPMM, art. 31, al. 2; art. 34, al. 4.

<sup>308</sup> DDPMM, art. 35; art. 36.

<sup>309</sup> DDPMM, art. 45, al. 2.

<sup>310</sup> L., 10 mars 1891, sur les accidents et collisions en mer, art. 18.

<sup>311</sup> Institués par le Code de justice militaire pour l'Armée de mer de 1858.

Ces juridictions étaient critiquées, pour être des juridictions de classe et que les peines prévues par le décret-loi qu'elles appliquaient, étaient trop sévères<sup>312</sup>. On avait estimé aussi, que ces tribunaux étaient portés à l'indulgence, et de ce fait, en reconnaissant à leurs décisions d'acquiescement l'autorité de la chose jugée sur le civil, la jurisprudence jugeait irrecevables les actions civiles en responsabilité<sup>313</sup>. Ils furent donc supprimés avec l'abrogation du décret-loi du 24 mars 1852 et de ses lois modificatives ainsi que la loi du 10 mars 1891 sur les accidents et collisions en mer, par la loi du 17 décembre 1926 portant Code disciplinaire et pénal de la marine marchande<sup>314</sup>. Ce qui avait eu pour conséquence que le jugement des crimes et délits commis à bord des navires relevaient de la compétence des juridictions de droit commun<sup>315</sup>.

Tout en prenant en compte les critiques de la doctrine concernant l'ancienne institution du tribunal maritime commercial, qui était établie par le Décret disciplinaire et pénal pour la marine marchande<sup>316</sup>, un décret-loi du 29 juillet 1939<sup>317</sup> rétablit les tribunaux commerciaux maritimes à l'article 88 du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande<sup>318</sup>, qui devaient connaître des délits visés à l'article 36 *bis* du même Code. Concernant les crimes et tout autre délit non prévu à l'article 36 *bis*, ils relevaient de la compétence des juridictions de droit commun<sup>319</sup>. Les principes établis par le décret n° 56-1219<sup>320</sup> qui régissaient le procès étaient similaires à ceux qui avaient été prévus par le décret-loi du 24 mars 1852, à savoir, principe de la publicité des audiences<sup>321</sup>, principe du

<sup>312</sup> HALLER Marguerite, « À propos du nouveau Code disciplinaire et pénal de la Marine Marchande », *RDMC*, 18, 1928, p. 61.

<sup>313</sup> SERVAT Jean, *De la responsabilité en matière d'abordage maritime*, thèse de doctorat, droit, université de Toulouse, 1935, p. 40.

<sup>314</sup> L., 17 déc. 1926, portant code disciplinaire et pénal de marine marchande : JORF n° 295, 19 déc. 1926, p. 13252.

<sup>315</sup> CDPMM, art. 25.

<sup>316</sup> V. le rapport datant du 29 juillet 1939 adressé au président de la République française par, le président du Conseil et ministre de la Défense nationale et de la Guerre, le ministre de la Marine marchande, le ministre de la Justice, le ministre de l'Intérieur, le ministre de la Marine et le ministre des Finances, sur la nécessité de rétablir les tribunaux maritimes commerciaux, où il est dit que « la présence au sein de ce tribunal maritime commercial d'un juge professionnel, en remplacement du représentant de l'armement qui existait sous l'empire du décret 1852, donne aux inculpés toute garantie d'impartialité et enlève à cette juridiction le caractère de classe qui lui était autrefois reproché par les marins » (JORF n° 181, 3 août 1939, p. 9820).

<sup>317</sup> D.-L., 29 juill. 1939, portant modification du code disciplinaire et pénal de la marine marchande : JORF n° 181, 3 août 1939, p. 9820.

<sup>318</sup> V. notamment, D. 2 nov. 1939, instituant un tribunal maritime commercial dans divers chefs-lieux de quartier de France et d'Algérie : JORF n° 270, 4 nov. 1939, p. 12862.

<sup>319</sup> CDPMM, art. 25.

<sup>320</sup> D. n° 56-1219 [mod.], 26 nov. 1956, sur les tribunaux maritimes commerciaux et la forme de procéder devant ces tribunaux : JORF, 1<sup>er</sup> déc. 1956, p. 11498.

<sup>321</sup> Art. 13.



contradictoire<sup>322</sup>, le droit à l'assistance d'un défenseur<sup>323</sup> et le principe des délibérations et de l'intime conviction<sup>324</sup>. Une loi du 24 août 1993<sup>325</sup> avait renforcé la nature juridictionnelle du tribunal maritime commercial en attribuant sa présidence à un magistrat professionnel<sup>326</sup>. Pour certains, cette réforme avait atténué le caractère de juridiction d'exception du tribunal maritime commercial<sup>327</sup>.

**100. Du tribunal maritime commercial au tribunal maritime.** Le maintien de cette institution avait été l'objet d'un vif débat entre les auteurs. Certains auteurs appelaient depuis longtemps à réformer le tribunal maritime commercial ou à le déconsidérer<sup>328</sup>, sinon le transformer en le modernisant<sup>329</sup>. D'autres suggéraient sa suppression<sup>330</sup>, et enfin, un auteur lui prévoyait un avenir flou : « L'histoire est en marche qui aboutira peut être, au terme d'un nouveau cycle de soixante-dix ans, à la suppression ou au réaménagement des tribunaux maritimes commerciaux. »<sup>331</sup>

La réforme de 1993 n'était pas suffisante, et dès que l'occasion se présenta, on formula des questions prioritaires de constitutionnalité devant la Cour de cassation, celle-ci jugeant que « la question posée revêt un caractère sérieux en raison de la présence, au sein du tribunal maritime commercial, de personnels de l'État relevant de l'administration des affaires maritimes, autorité chargée de la poursuite des infractions devant cette juridiction »<sup>332</sup>, elle les transmet au Conseil constitutionnel, qui par une décision du 2 juillet 2010, considéra que l'article 90 du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande était contraire à la

---

<sup>322</sup> Art. 17 ; art. 18 ; art. 23.

<sup>323</sup> Art. 15.

<sup>324</sup> Art. 24 ; art. 25.

<sup>325</sup> L. n° 93-1013, 24 août 1993, modifiant la loi n° 93-2 du 4 janvier 1993 portant réforme de la procédure pénale, NOR : JUSX9300540L ; JORF n° 196, 25 août 1993, p. 11991.

<sup>326</sup> CDPMM, art. 90.

<sup>327</sup> BONASSIES Pierre, « Le droit positif français en 1993 », *DMF* 1994, I.§ 4.

<sup>328</sup> VIALARD Antoine, *Droit maritime*, PUF, 1997, p. 42.

<sup>329</sup> BLOCH Jean-Philippe, « Le Tribunal maritime commercial, un tribunal qu'il faut maintenir en le modernisant », *DMF* 2004, p. 690 s.

<sup>330</sup> MORIN Michel, note sous TGI Sables d'Olonne, ch. corr., 7 déc. 1995, *D.* 1996, p. 473 ; RENAUT Michel, « Le Tribunal maritime commercial doit-il se réformer ou disparaître ? », *DMF* 2004, p. 675 s.

<sup>331</sup> D'AVOUT Louis, « L'originalité du droit pénal maritime », in *Livre du bicentenaire du Code pénal et du Code d'instruction criminelle*, Dalloz, 2010, p. 670.

<sup>332</sup> Cass. crim., 19 mai 2010, n° de pourvoi : 09-85.443 : *JurisData* n° 2010-006586 ; Cass. crim., 19 mai 2010, n° de pourvoi : 09-85.444 : *JurisData* n° 2010-006604 ; Cass. crim., 19 mai 2010, n° de pourvoi : 09-85.445 : *JurisData* n° 2010-006606 ; Cass. crim., 19 mai 2010, n° de pourvoi : 09-85.447 : *JurisData* n° 2010-006607 ; Cass. crim., 19 mai 2010, n° de pourvoi : 09-85.448 : *JurisData* n° 2010-006608 ; Cass. crim., 19 mai 2010, n° de pourvoi : 09-85.449 : *JurisData* n° 2010-006610 ; Cass. crim., 19 mai 2010, n° de pourvoi : 09-85.450 : *JurisData* n° 2010-006611 ; Cass. crim., 19 mai 2010, n° de pourvoi : 09-85.451 : *JurisData* n° 2010-006612 ; Cass. crim., 19 mai 2010, n° de pourvoi : 09-85.452 : *JurisData* n° 2010-006613.

Constitution, car « ni cet article ni aucune autre disposition législative applicable à cette juridiction n'institue les garanties appropriées permettant de satisfaire au principe d'indépendance »<sup>333</sup>. Ce qui a poussé certains à penser que « pour la première fois était ainsi contestée la composition même de cette juridiction originale, au passé mouvementé et à l'avenir désormais incertain »<sup>334</sup>. Le Conseil constitutionnel estima que la composition du tribunal maritime commercial serait désormais calquée sur celle des juridictions pénales de droit commun<sup>335</sup> et la Cour de cassation précisa par la suite, que la formation était celle du tribunal correctionnel<sup>336</sup>. Par une ordonnance du 2 novembre 2012<sup>337</sup>, décrite d'ailleurs par un auteur comme étant une « curieuse ordonnance »<sup>338</sup>, la loi du 17 décembre 1926 fut intitulée « Loi du 17 décembre 1926 relative à la répression en matière maritime »<sup>339</sup> et le tribunal maritime commercial fut remplacé désormais par le « tribunal maritime »<sup>340</sup>. C'est l'article 3 de la loi relative à la répression en matière maritime, qui a institué un tribunal maritime auprès de tribunaux de grande instance<sup>341</sup> ou de tribunaux de première instance. Il est désormais composé majoritairement de magistrats professionnels (au nombre de trois) et de deux assesseurs<sup>342</sup>. Sa compétence s'étend aux délits maritimes prévus à l'article 2 de la même loi, ainsi qu'aux contraventions et certains délits connexes aux délits maritimes<sup>343</sup>. Les procédures suivies lors de la phase de jugement, sont celles établies par le Code de procédure pénale<sup>344</sup>, ce qui aura pour conséquence que les décisions du tribunal maritime seront désormais motivées suivant les règles générales de la procédure pénale. Il nous semble donc,

<sup>333</sup> Cons. const., 2 juill. 2010, n° 2010-10 QPC, NOR : CSCX1017662S : JORF n° 152, 3 juill. 2010, p. 12120 ; *Rev. dr. transp.*, 2010, alerte 82, obs. CHARLES Jean-Baptiste.

<sup>334</sup> BRIAND Luc, obs. sous Cons. const., 2 juill. 2010, *DMF* 2010, p. 690.

<sup>335</sup> Un auteur avait estimé qu'en se décidant sur la composition du tribunal maritime commercial, le Conseil constitutionnel avait « *manifestement* outrepassé les pouvoirs confiés par la Constitution » (BOUDON Julien, obs. sous Cons. const., 2 juill. 2010, *JCP G* 2010, 961).

<sup>336</sup> Cass. crim., 13 oct. 2010 : *Bull. crim.*, n° 162 ; *Procédures* 2011, comm. 68, obs. CHAVENT-LECLÈRE Anne-Sophie – Cass. crim., 13 oct. 2010, n° de pourvoi : 09-85.444 : *JurisData* n° 2010-020836 ; *Dr. pén.* 2011, comm. 9, obs. ROBERT Jacques-Henri – Cass. crim., 13 oct. 2010, n° de pourvoi : 09-85.445, inédit ; Cass. crim., 13 oct. 2010, n° de pourvoi : 09-85.447, inédit ; Cass. crim., 13 oct. 2010, n° de pourvoi : 09-85.448, inédit ; *DMF* 2010, p. 999, note BRIAND Luc – Cass. crim., 13 oct. 2010, n° de pourvoi : 09-85.449, inédit ; Cass. crim., 13 oct. 2010, n° de pourvoi : 09-85.450, inédit ; Cass. crim., 13 oct. 2010, n° de pourvoi : 09-85.451, inédit ; Cass. crim., 13 oct. 2010, n° de pourvoi : 09-85.452, inédit.

<sup>337</sup> Ord. n° 2012-1218, 2 nov. 2012, portant réforme pénale en matière maritime, NOR : DEVX1220239R : JORF n° 256, 3 nov. 2012, p. 17202.

<sup>338</sup> JAMBU-MERLIN Olivier, « Droit pénal maritime et navigation de plaisance », *Rev. dr. transp.* 2013, dossier 3.

<sup>339</sup> Ord. n° 2012-1218, 2 nov. 2012, portant réforme pénale en matière maritime, art. 17, I.

<sup>340</sup> V. ord. n° 2012-1218, 2 nov. 2012, portant réforme pénale en matière maritime, art. 2.

<sup>341</sup> Devenus désormais « tribunaux judiciaires », depuis la réforme opérée par l'ordonnance n° 2019-964 du 18 septembre 2019.

<sup>342</sup> L., 17 déc. 1926, relative à la répression en matière maritime, art. 7, al. 1<sup>er</sup>.

<sup>343</sup> Sur sa compétence à statuer sur l'action civile, v. T. mar. Bordeaux, 13 janv. 2017 : *DMF* 2017, p. 675, note MORIN Michel.

<sup>344</sup> L., 17 déc. 1926, relative à la répression en matière maritime, art. 16.

que l'ordonnance n° 2012-1218 a fini par faire disparaître la particularité procédurale qui imprégnait l'ancienne institution<sup>345</sup>, la rendant ainsi qu'une simple juridiction spécialisée de droit commun et non une juridiction d'exception<sup>346</sup>.

**101. Nature des décisions du tribunal maritime – commercial.** La question de savoir si les décisions du tribunal maritime commercial étaient considérées comme étant de nature juridictionnelle et pénale avait fait objet de débats. Néanmoins, nous pouvons soutenir, à la lecture de l'ancienne jurisprudence, que de telles décisions revêtaient une nature juridictionnelle et pénale. La possibilité pour ces juridictions de se prononcer sur la culpabilité des personnes et de leur infliger des sanctions de nature pénale suivant une procédure strictement judiciarisée, ne faisait aucun doute sur la nature répressive de leurs décisions, et c'est ce qui avait été affirmé par la doctrine dominante, bien qu'elle leur reconnaissait un effet relatif sur l'action civile<sup>347</sup>. Cependant, certains auteurs avaient critiqué la position de la jurisprudence dominante<sup>348</sup>. D'autres auteurs avaient affirmé par contre, que ces tribunaux n'étaient pas de véritables juridictions répressives, vu leurs attributions très limitées et leur rôle technique<sup>349</sup>, et certaines décisions des juridictions de fond leurs avaient donné parfois raison<sup>350</sup>. La jurisprudence dominante des juridictions de fond avait considéré que les décisions du tribunal maritime commercial avaient autorité de chose jugée sur le civil<sup>351</sup>, et certaines de leurs décisions avaient même su défendre le caractère répressif de cette

---

<sup>345</sup> V. BRIAND Luc, « L'ordonnance n° 2012-1218 du 2 novembre 2012 portant réforme pénale en matière maritime. Vers une justice efficace ? », *DMF* 2013, p. 779-785.

<sup>346</sup> C'est d'ailleurs, à titre de comparaison, le terme de « juridiction spécialisée » qui a été retenu par le Conseil constitutionnel pour qualifier le tribunal pour enfants (Cons. const., 8 juill. 2011, n° 2011-147 QPC, NOR : CSCX1119047S : JORF n° 158, 9 juill. 2011, p. 11979).

<sup>347</sup> LEVILLAIN C., obs. sous Cass. req., 8 mars 1899, *DP* 1899.1.465 ; LACOSTE Paul, *op. cit.*, p. 447 (note) ; RIPERT Georges, obs. sous Cass. civ., 2 mai 1924, *DMF* 1924, p. 481 ; RIPERT Georges, note sous Cass. civ., 2 mai 1924, *RDMC*, 8, 1924, p. 202 ; HÉBRAUD Pierre, *op. cit.*, p. 109-110 ; MAZEAUD Henri et MAZEAUD Léon, obs. sous Cass. civ., sect. com., 29 avr. 1958, *RTD civ.* 1958, p. 622 ; RODIÈRE René et JAMBU-MERLIN Roger, *Traité général de droit maritime : Les gens de mer*, Dalloz, 1978, p. 57-58.

<sup>348</sup> Même si le doyen RIPERT s'était résigné, en suivant le courant de la jurisprudence, à l'idée de l'autorité de la chose jugée des décisions de cette juridiction sur le civil, il continuait à voir de graves inconvénients à leur reconnaître une telle autorité (RIPERT Georges, *op. cit.*, p. 72).

<sup>349</sup> CHOLET Christian, *L'abordage international, compétence et conflit des lois*, A. Rousseau, 1898, p. 60.

<sup>350</sup> T. com. la Seine, 12 juin 1895 : *RIDM* 1896-1897, p. 50 ; T. com. Marseille, 22 mai 1899 : *JJCM* 1899.1.322 (qui avait écarté l'application de la règle « le criminel tient le civil en l'état » en se basant sur le fait que les décisions du tribunal maritime commercial n'avaient pas autorité de chose jugée sur le civil) ; CA Paris, 1<sup>re</sup> ch., 4 juill. 1956 : *DMF* 1956, p. 584, note RIPERT Georges (qui avait considéré que ce tribunal exerçait une répression essentiellement disciplinaire. Arrêt qui avait été critiqué par son commentateur en comparaison avec la position de la Cour de cassation).

<sup>351</sup> CA Caen, 20 févr. 1895 : *RIDM* 1894-1895, p. 770 ; CA Rennes, 2<sup>e</sup> ch., 31 déc. 1896 : *RJCMH* 1897.2.185 ; *Gaz. Pal.* 1897, 1, jur., p. 369, note J. T. – CA Rennes, 1<sup>re</sup> ch., 22 déc. 1902 : *RIDM* 1902-1903, p. 516 ; T. com. Saint-Nazaire, 30 juill. 1924 : *DMF* 1924, p. 741 ; CA Rennes, 8 févr. 1926 : *DMF* 1926, p. 212.

juridiction<sup>352</sup>. La Cour de cassation quant à elle, n'avait pas remis en cause la position favorable des juridictions de fond au principe de l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil des décisions des tribunaux maritimes commerciaux<sup>353</sup>.

Déjà, par le décret-loi du 24 mars 1852, la procédure disciplinaire était bien distincte de la procédure pénale<sup>354</sup>, en attribuant la compétence de connaître les délits maritimes qu'aux tribunaux maritimes commerciaux<sup>355</sup>. Et bien que le Décret disciplinaire et pénal de la marine marchande prévît la sanction de « prison »<sup>356</sup>, celle-ci n'était considérée que comme une peine disciplinaire<sup>357</sup> et ne constituait en aucun cas une peine répressive, et même une décision prononçant une telle sanction ne pouvait être considérée comme une décision ayant autorité de chose jugée, faute du caractère juridictionnel de l'organe dont elle émanait<sup>358</sup>.

Aujourd'hui, la dissociation entre la procédure disciplinaire et la procédure pénale a été établie, si bien que la loi du 17 décembre 1926 est devenue une loi purement de procédure pénale avec l'avènement de l'ordonnance n° 2012-1218 du 2 novembre 2012<sup>359</sup> qui renvoie de surcroît à certaines règles qui régissent les juridictions de droit commun<sup>360</sup>, et que l'organisation de la procédure disciplinaire sera désormais du ressort du pouvoir exécutif<sup>361</sup>. Quant à la sanction disciplinaire, elle n'a plus de caractère quasi-répressif qui faisait d'elle l'une des particularités du droit disciplinaire maritime.

---

<sup>352</sup> « Or, considérant qu'il est de principe consacré par la jurisprudence, notamment par celle de la Cour de cassation, que les tribunaux maritimes commerciaux institués par le décret-loi du 24 mars 1852, modifié par la loi du 15 avr. 1896, et auxquels la loi du 10 mars 1891 défère les délits d'abordage, sont de véritables juridictions pénales dont les décisions ont la même autorité que celles des autres juridictions de même ordre ; qu'en effet, le chapitre I<sup>er</sup> de la loi précitée de 1891 est intitulé "Des délits et des peines" ; que l'art. 9 permet l'application de l'art. 463 c. pén. sur les circonstances atténuantes ; que l'art. 10 porte que la connaissance des délits prévus par la présente loi est attribuée à la juridiction des tribunaux maritimes commerciaux ; qu'il ne saurait dès lors y avoir aucun doute sur la nature de ces tribunaux, auxquels la loi de 1891 a attribué le caractère de juridiction répressive » (CA Aix, 29 déc. 1918 : *DP* 1920.2.121, obs. AUBRUN Henri). V. notamment, CA Rouen, 11 janv. 1961 : *DMF* 1961, p. 220.

<sup>353</sup> Cass. civ., 30 nov. 1898 : *RJCMH* 1899.2.42 ; *DP* 1899.1.74, note SARRUT Louis – Cass. req., 30 nov. 1898 : *RJCMH* 1899.2.81 ; *DP* 1899.1.74, note SARRUT Louis – Cass. req., 8 mars 1899 : *DP* 1899.1.465, obs. LEVILLAIN C. ; Cass. civ., 2 mai 1924 : *DMF* 1924, p. 481, obs. RIPERT Georges ; *RDMC*, 8, 1924, p. 202, note RIPERT Georges – Cass. req., 26 nov. 1924 : *DMF* 1925, p. 1.

<sup>354</sup> Cependant, v. T. com. Havre, 23 mars 1926 : *DMF* 1926, p. 365 (qui avait considéré que le tribunal commercial maritime était au premier chef un tribunal disciplinaire).

<sup>355</sup> DDPMM, art. 9.

<sup>356</sup> Rebaptisée plus tard « emprisonnement disciplinaire » par le Code disciplinaire et pénal de la marine marchande (art. 15).

<sup>357</sup> DDPMM, art. 52.

<sup>358</sup> V. *supra*, n° 94.

<sup>359</sup> Les dispositions du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande relatives à la discipline avaient été abrogées par l'article 37 du décret n° 60-1193 du 7 novembre 1960 et réintégréées au sein du même décret.

<sup>360</sup> L., 17 déc. 1926, relative à la répression en matière maritime, art. 16.

<sup>361</sup> V. les dispositions de la partie réglementaire des titres II et III de la cinquième partie du Code des transports.

## SOUS-SECTION 2 : LES DÉCISIONS DES JURIDICTIONS RÉPRESSIVES ÉTRANGÈRES

**102. Problématiques.** Vu que la navigation maritime ou aérienne est souvent une navigation extraterritoriale et que les acteurs de transport (les moyens de transport, les parties au contrat, le personnel navigant) sont souvent de nationalités différentes, les poursuites judiciaires, qu'elles soient civiles ou pénales, ont tendance à s'internationaliser, et de ce fait, apparaît la question délicate de l'autorité de la chose jugée attribuée aux décisions pénales étrangères.

**103. Position de la doctrine.** La doctrine semblait être divisée sur le point de savoir si les décisions pénales étrangères statuant sur l'action publique, s'imposaient au juge civil national. Certains auteurs soutenaient une thèse territorialiste<sup>362</sup> et dans une position moindre, certains ne l'ont pas critiquée<sup>363</sup>. Cette thèse prônait que la décision pénale étrangère ne pouvait avoir effet que dans l'État de la juridiction dont elle émanait. Quant à la thèse internationaliste, et qui à l'opposé de la première, concevait mal l'existence de deux décisions qui pouvaient être contradictoires, elle avait été soutenue explicitement par certains auteurs<sup>364</sup>, tandis que d'autres l'ont soutenue qu'implicitement, en prônant l'idée d'une autorité de la décision répressive en « elle-même et pour elle-même »<sup>365</sup>. Une autre opinion faisait la distinction entre deux situations. La première était celle où la condamnation prononcée par la décision étrangère faisait naître des conséquences civiles. Dans ce cas, cette condamnation imprimait une qualité inhérente à la personne condamnée et avait autorité de chose jugée devant le juge statuant au civil. La seconde, était celle où le juge civil était amené à examiner les faits qui avaient donné naissance à l'action publique. Dans ce cas, le juge civil restait libre d'apprécier la valeur de ces faits du point de vue du droit civil, car le juge étranger ne les avait appréciés que du point de vue du droit pénal<sup>366</sup>. Certains enfin, reconnaissaient l'autorité de la décision répressive étrangère sur le civil, lorsqu'elle émanait d'une juridiction étrangère

<sup>362</sup> AUBRY Charles et RAU Charles-Frédéric, *Cours de droit civil français d'après la méthode de Zachariae*, t. 12, Marchal, Billard et Godde, 1922, p. 513.

<sup>363</sup> CHOLET Christian, *op. cit.*, p. 159 s. ; LACOSTE Paul, *op. cit.*, p. 551-552.

<sup>364</sup> DONNEDIEU DE VABRES Henri, « Les rapports de la sanction pénale et de la sanction civile en droit international », *RSC* 1937, p. 414 s.

<sup>365</sup> HÉBRAUD Pierre, *op. cit.*, p. 240.

<sup>366</sup> FIORE Pasquale, *Traité de droit pénal international et de l'extradition*, t. 1, A. Durand et Pedone-Lauriel, 1880, p. 190 s.

statuant sur des faits accomplis dans le ressort de sa compétence territoriale et dont les juridictions de l'État du *for* ne pouvaient avoir connaissance<sup>367</sup>.

De nos jours, la doctrine semble plus encline à accepter l'idée d'une autorité de la chose jugée des décisions pénales étrangères sur le civil<sup>368</sup>, bien que certains s'y opposent toujours<sup>369</sup>.

**104. Position de la jurisprudence.** La jurisprudence avait depuis longtemps reconnu aux décisions civiles émanant des juridictions pénales étrangères, l'autorité de la chose jugée sur le civil devant les juridictions françaises, sous certaines conditions<sup>370</sup>. Néanmoins, concernant les jugements étrangers statuant sur l'action publique, les juridictions françaises avaient été en faveur de la thèse restrictive des effets de la décision pénale étrangère, à moins que l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil n'ait été reconnue par une convention internationale. Ainsi dans une affaire maritime, le tribunal de Marseille avait estimé qu'un arrêt de non-lieu (concernant une infraction de baraterie) émanant de la chambre des mises en accusation du tribunal correctionnel d'Athènes au profit du chargeur, n'exerçait aucune autorité sur la décision de la juridiction civile française devant laquelle les assurés avaient invoqué la décision de non-lieu<sup>371</sup>. L'arrêt de la cour impériale d'Aix, statuant sur appel, avait avancé des arguments peu convaincants et moins explicites que ceux retenus par le tribunal de commerce de Marseille<sup>372</sup>. De nos jours, cette position ne semble pas être remise en cause<sup>373</sup>.

<sup>367</sup> MONTÉAGE, « De l'autorité de la chose jugée qui s'attache aux jugements étrangers rendus en matière criminelle », *JDIP*, 12, 1885, p. 397 s.

<sup>368</sup> BOTTON Antoine, *op. cit.*, p. 162.

<sup>369</sup> MAURO Cristina, v<sup>o</sup> Jugement étranger : matière pénale, *Rép. internat. Dalloz*, 2002, n<sup>o</sup> 53 s.

<sup>370</sup> Cass. civ., 7 déc. 1936 : *JDI* 1938, p. 70.

<sup>371</sup> « Attendu que, sans examiner si l'autorité de la chose jugée peut s'attacher à une constatation de fait énoncée seulement dans les motifs d'un arrêt de non-lieu d'une chambre des mises en accusation française, et qui n'en constitueraient pas le dispositif, cette autorité, dans tous les cas, n'appartient point à un jugement rendu en matière criminelle en pays étrangers, relativement à un procès civil plaidé en France ; attendu en effet que, suivant un principe de notre législation, les jugements rendus en pays étrangers n'exercent aucune autorité en France, qu'après avoir été déclarés exécutoires par la justice française, à la suite d'une révision de la décision à exécuter ; que ce principe s'applique avec d'autant plus de raison aux décisions en matière criminelle, que ces décisions ont une influence plus étendue que les jugements en matière civile, et peuvent être opposées même aux personnes qui n'y ont pas été parties ; que si la justice française était liée par les décisions de la justice criminelle étrangère, elle ne pourraient plus s'exercer librement en faveur des français qui l'invoqueraient, conformément à l'art. 14 du C. N., et un contrat fait en France, qui devrait être régi par la loi française interprété par des magistrats français, ressortirait d'une juridiction étrangère appliquant ses propres lois. » (T. com. Marseille, 1<sup>er</sup> juin 1864 : *JJCM* 1864.1.153).

<sup>372</sup> CI Aix, 1<sup>re</sup> ch., 17 août 1865 : *JJCM* 1865.1.246. V. dans le même sens : T. com. Marseille, 18 janv. 1878 : *JJCM* 1878.1.77 ; CA Aix, 1<sup>re</sup> ch., 24 mars 1885 : *JJCM* 1885.1. 231.

<sup>373</sup> CA Versailles, 1<sup>re</sup> ch., 1<sup>re</sup> sect., 10 oct. 1983 : *JurisData* n<sup>o</sup> 1983-043998 ; CA Paris, 18<sup>e</sup> ch. C, 29 mars 2007, RG n<sup>o</sup> : 06/10782 ; CA Toulouse, 2<sup>e</sup> ch., 1<sup>re</sup> sect., 7 oct. 2009, RG n<sup>o</sup> : 08/02363 ; CA Poitiers, 3<sup>e</sup> ch. civ., 30 juin 2010, RG n<sup>o</sup> : 09/02953.

**105. Portée de l'article 339 du Code civil algérien.** L'article 339 du Code civil parle de « décision de la juridiction répressive » de façon générale. Faut-il comprendre donc, que les décisions étrangères sont visées par cet article ?

Le juge civil peut être amené à apprécier selon une loi étrangère des faits et des actes juridiques, qui lui ont été soumis suite à l'application des règles de renvoi. Dans ce cas précis, le juge civil se penchera sur une loi civile et non sur une loi pénale, qui est par nature une loi de portée territoriale et qui ne peut en aucun cas être appliquée par une juridiction étrangère. Si, on admettait que le juge civil national, en statuant sur un litige relevant de la loi du *for*, puisse prendre en considération une décision répressive étrangère, on arriverait à la conclusion, que celui-ci serait appelé à apprécier la décision étrangère selon la loi répressive d'un État étranger afin de dégager les constatations nécessaires de la décision pénale (connaissance des éléments constitutifs de l'infraction selon la loi pénale étrangère) ; ce qui impliquerait une application indirecte d'une loi répressive étrangère par un juge national sans qu'il puisse l'évincer par un quelconque moyen. Nous pensons donc que la portée de l'article 339 du Code civil devrait être limitée aux seules décisions répressives émanant d'une juridiction nationale.

**106. Conflit des lois.** Concernant le droit français, les deux Règlements européens sur la loi applicable aux obligations<sup>374</sup>, règlent la question de la loi applicable aux règles de la preuve, que si celles-ci concernent des présomptions légales ou si elles répartissent la charge de la preuve, et à condition qu'elles soient liées à la loi régissant l'obligation objet du litige<sup>375</sup>. On peut en droit maritime citer la présomption légale de consentement établie à l'article L. 5422-7, al. 2 du Code des transports<sup>376</sup>. Dans ce cas précis, cette présomption est indivisible de la loi du fond régissant le litige. Quant aux règles générales régissant la preuve des faits juridiques, elles devraient selon nous obéir au droit interne réglant le conflit des lois. Il serait peu probable, que le juge du *for* reconnaisse l'autorité de la chose jugée à une décision pénale étrangère, alors même qu'il appliquerait au litige la loi du pays étranger d'où émane la décision pénale (dans le cas où le droit de ce pays reconnaît l'autorité de la chose

---

<sup>374</sup> Règl. (CE) n° 864/2007 du Parlement européen et du Conseil, 11 juill. 2007, sur la loi applicable aux obligations non contractuelles (Rome II) : JOUE n° L 199, 31 juill. 2007, p. 40 ; Règl. (CE) n° 593/2008 du Parlement européen et du Conseil, 17 juin 2008, sur la loi applicable aux obligations contractuelles (Rome I) : JOUE n° L 177, 4 juill. 2008, p. 6.

<sup>375</sup> Lecture combinée de l'article 1<sup>er</sup>, 3 et de l'article 18 du Règlement Rome I et de l'article 1<sup>er</sup>, 3 et de l'article 22 du Règlement Rome II.

<sup>376</sup> « Le consentement du chargeur est supposé donné en cas de chargement en conteneur à bord de navires munis d'installations appropriées pour ce type de transport. »

jugée au pénal sur le civil). Pour la simple raison, que le juge du *for* en matière d'obligations extracontractuelles (faits juridiques), fait appel aux moyens de preuve établis par sa propre législation et en apprécie souverainement la force probatoire.

La question de la décision pénale étant résolue, il reste à étudier les autres conditions requises, pour que la chose jugée au pénal sur le civil agisse.

## SECTION 2 : DÉCISION PÉNALE DÉFINITIVE ET IRRÉVOCABLE

**107. Raisons d'être.** Quel serait l'intérêt de la règle de « l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil », si le juge civil était tenu de prendre en considération une décision pénale qui ne statuerait pas sur la finalité de l'action publique (1<sup>re</sup> section) et qui pourrait être à n'importe quel moment remise en cause par l'exercice des voies de recours (2<sup>e</sup> section) ?

### SOUS-SECTION 1 : DÉCISION PÉNALE STATUANT SUR LE FOND DE LA POURSUITE

**108. Terminologie.** Toute décision émanant du juge pénal n'est pas nécessairement définitive. Il faudrait donc se référer à certains critères pour connaître quelles seraient les décisions répressives qui statueraient sur le fond de la poursuite, et en conséquence exclure du champ de cette condition les décisions, qui même étant de nature pénale, ne seraient pas pour autant définitives.

#### 1 §. Les critères requis

**109. Le dessaisissement du juge répressif.** Ce critère constitue le premier faisceau d'indice. Une décision statuant sur la poursuite devrait interdire au juge pénal l'ayant prononcée, de connaître de nouveau la même instance ou de la poursuivre. Il en est ainsi, toutes les fois qu'il statue sur sa compétence, sur la recevabilité de l'action publique ou son extinction, sur la validité de sa saisine, et sur la culpabilité ou l'innocence de la personne



poursuivie. Mais, un tel critère n'est pas suffisant pour produire l'effet de la chose jugée sur le civil, car toutes ces décisions même si elles mettent fin définitivement ou temporairement à l'instance pénale, elles ne statuent pas nécessairement sur le fond de la poursuite.

**110. Décision statuant sur le fond de l'action publique.** Sont des décisions rendues sur le fond de la poursuite selon MUYART DE VOUGLANS, celles qui « terminent l'instruction du procès criminel, et qu'elles ne laissent plus rien aux juges à prononcer »<sup>377</sup>, en se prononçant sur l'absolution ou la condamnation de la personne poursuivie<sup>378</sup>. Selon JOUSSE, « les jugements *définitifs*, sont ceux qui mettent fin au procès, en prononçant au fond sur la question principale, par l'absolution, ou la condamnation de l'accusé »<sup>379</sup>. C'est ce qui semble d'ailleurs être confirmé par la Cour de cassation, qui exige que la décision pénale doive se prononcer sur l'action publique, ce qui exclurait une décision tranchant un incident de procédure<sup>380</sup>. En résumé, c'est la finalité même de l'action publique, qui est prise en considération pour rendre la décision pénale efficace à l'égard du juge civil.

## 2 §. Décisions pénales ne statuant pas sur le fond de la poursuite

**111. Les décisions des juridictions d'instruction.** Concernant les décisions de non-lieu, même si elles émanent d'une véritable juridiction pénale, et sans distinction entre les décisions de non-lieu motivées en droit et celles motivées en fait, elles ne sont que provisoires et « n'ont trait qu'à *la mise en jugement* »<sup>381</sup>. Selon GARRAUD « ces décisions sont rendues après une instruction écrite, secrète, qui est suffisante, sans doute, pour autoriser la juridiction à prendre une décision *provisoire*, mais qui n'offre pas assez de garanties pour justifier une décision *définitive* »<sup>382</sup>.

La Cour de cassation estimait que ces décisions « ont un caractère provisoire, qu'elles tombent devant la production des charges nouvelles, et que les faits déclarés non prouvés par une ordonnance de non-lieu ne doivent pas nécessairement être tenus pour tels

---

<sup>377</sup> MUYART DE VOUGLANS Pierre-François, *Institutes au droit criminel*, Le Breton, 1757, p. 356.

<sup>378</sup> *Ibid.*, p. 361.

<sup>379</sup> JOUSSE Daniel, *Traité de la justice criminelle de France*, t. 2, Debure père, 1771, p. 520.

<sup>380</sup> Cass. ch. mixte, 10 oct. 2008 : *Bull. civ. ch. mixte*, n° 2 ; *JCP G* 2008, II 10199, note WALTHER Julien ; *AJ Pénal* 2009, p. 37, obs. DOURNEAU-JOSETTE Pascal ; *RTD civ.* 2009, p. 168, obs. PERROT Roger.

<sup>381</sup> VILLEY Edmond, *op.cit.*, p. 402 ; v. notamment, MARTIN Eugène, « Des effets des ordonnances du juge d'instruction, spécialement au point de vue de l'autorité de la chose jugée », *Journ. Parq.*, 8, 1893.1.139-140.

<sup>382</sup> GARRAUD René, *op. cit.*, p. 999.

par les tribunaux civils »<sup>383</sup>, alors même que la partie lésée s'était déjà constituée partie civile<sup>384</sup>.

La jurisprudence de la Cour de cassation<sup>385</sup> et des juridictions de fond<sup>386</sup> est constante sur ce point<sup>387</sup>, bien que certaines décisions isolées des juridictions de fond estimassent que les décisions de non-lieu pouvaient avoir autorité de chose jugée sur le civil<sup>388</sup>. En matière de droit des transports, les juridictions de fond avaient dénié toute autorité de chose jugée aux ordonnances de non-lieu émanant du juge d'instruction<sup>389</sup>.

Concernant les autres décisions des juridictions d'instruction, les décisions de refus d'informer n'emportent pas chose jugée au pénal sur le civil<sup>390</sup>. Les décisions de renvoi quant à elles, « ne statuent que sur la vraisemblance de la prévention, et non sur son bien-fondé »<sup>391</sup>; elles n'ont donc pas autorité de chose jugée sur le civil. Il en est de même des décisions des juridictions d'instruction qui ont tranché un incident de procédure<sup>392</sup>.

**112. Les décisions des juridictions de jugement.** Certaines de ces décisions ne statuent pas sur le fond et ne mettent même pas fin à l'instance pénale, les décisions d'avant dire droit, comme celles ordonnant une mesure d'instruction en font partie, étant donné que le

<sup>383</sup> Cass. req., 31 mars 1885 : *JP* 1885, p. 733.

<sup>384</sup> Cass. civ., 12 déc. 1877 : *JP* 1880, p. 344.

<sup>385</sup> Cass. req., 17 juin 1867 : *JP* 1868, p. 390 ; Cass. civ., 26 juill. 1904 : *Gaz. Pal.* 1904, 2, jur., p. 344 ; Cass. req., 28 avr. 1909 : *Pand. pér.* 1912.1.566 ; Cass. req., 29 déc. 1909 : *DP* 1912.1.177, obs. BEAUCHET L. ; Cass. req., 24 mars 1924 : *DH* 1924, jur., p. 285 ; Cass. req., 3 mai 1932 : *DH* 1932, jur., p. 314 ; Cass. civ., 13 juill. 1932 : *DH* 1932, jur., p. 538 ; Cass. civ., 30 juillet 1934 : *Chron. hebd. Recl. Sirey* 1934, p. 117 ; Cass. civ., 4 janv. 1935 : *DH* 1935, jur., p. 82 ; Cass. req., 16 févr. 1943 : *Chron. hebd. Recl. Sirey* 1943, p. 22 ; Cass. 1<sup>re</sup> civ., 22 févr. 1977 : *Bull. civ.* I, n° 102 ; Cass. soc., 16 oct. 1984 : *Bull. civ.* V, n° 374 ; Cass. 2<sup>e</sup> civ., 12 nov. 1997 : *Bull. civ.* II, n° 261 ; Cass. 2<sup>e</sup> civ., 6 janv. 2005, n° de pourvoi : 03-11.253, inédit ; Cass. soc., 12 oct. 2016, n° de pourvoi : 14-29.468, inédit : *Cah. soc.* déc. 2016, n° 119t6, p. 613, obs. CASADO Arnaud ; Cass. soc., 12 oct. 2016, n° de pourvoi : 14-29.469, inédit ; Cass. 2<sup>e</sup> civ., 17 mai 2018, n° de pourvoi : 17-15.451, inédit.

<sup>386</sup> CA Alger, 1<sup>re</sup> ch., 1<sup>er</sup> mars 1880 : *JP* 1881, p. 344 ; CA Dijon, 1<sup>re</sup> ch., 21 mars 1900 : *DP* 1901.2.473, note TOURNIER Félix ; T. civ. Lyon, 12 mars 1924 : *JH* 1924, p. 194 ; CA Dijon, 2<sup>e</sup> ch. 5 avr. 1924 : *DH* 1924, jur., p. 519 ; T. civ. la Seine, 4<sup>e</sup> ch., 6 janv. 1926 : *DH* 1926, jur., p. 174 ; CA Colmar, 1<sup>re</sup> ch. civ., 2 févr. 1927 : *RJAL* 1927, p. 497, obs. WILHELM E. ; CA Paris, 1<sup>re</sup> ch., 7 nov. 1931 : *DP* 1932.2.164 ; CA Paris, 1<sup>re</sup> ch., 14 mars 1935 : *DH* 1935, jur., p. 241 ; CA Versailles, 18 nov. 2005, RG n° : 04/03617.

<sup>387</sup> La Cour suprême semble admettre, dans un cas d'espèce, l'autorité d'une ordonnance de non-lieu sur le civil (C. sup. fonc., 2<sup>e</sup> sect., 13 déc. 2018, dossier n° : 1309526, inédit – arrêt en langue arabe –).

<sup>388</sup> CA Paris, 4<sup>e</sup> ch., 19 août 1875 : *JMPDC* 1875, p. 213 (qui interdisait la saisine d'une juridiction civile après qu'une ordonnance de non-lieu ait été rendue) ; CA Alger, 2<sup>e</sup> ch., 23 mars 1910 : *JJCAALA* 1911, p. 28 (qui avait considéré que l'ordonnance de non-lieu jouissait de l'autorité de chose jugée sur le civil, tant qu'il n'avait pas été rapporté devant le juge civil des faits nouveaux découverts depuis la clôture de l'instruction).

<sup>389</sup> CA Rouen, 1<sup>re</sup> ch., 10 févr. 1932 : *RJCMH* 1932.2.62 ; T. com. Havre, 22 déc. 1937 : *DMF* 1938, p. 309 ; CA Douai, 28 mars 2008, RG n° : 04/3428.

<sup>390</sup> Cass. 2<sup>e</sup> civ., 19 nov. 1998 : *Bull. civ.* II, n° 275.

<sup>391</sup> SOYER Jean-Claude, 1995, *op. cit.*, p. 410.

<sup>392</sup> Cass. ch. mixte, 10 oct. 2008 : *Bull. civ.* ch. mixte, n° 2 ; *JCP G* 2008, II 10199, note WALTHER Julien ; *AJ Pénal*, 2009, p. 37, obs. DOURNEAU-JOSETTE Pascal ; *RTD civ.* 2009, p. 168, obs. PERROT Roger.

juge répressif reste compétant pour statuer sur le fond de la poursuite. Les décisions rendues sur la compétence, mettent quant à elles fin à l'instance pénale sans statuer sur le fond de la poursuite<sup>393</sup>, et de ce fait, elles n'ont aucun effet sur le civil<sup>394</sup>. Il en est aussi, des décisions pénales constatant l'irrecevabilité de l'action publique<sup>395</sup> ou son extinction<sup>396</sup>. Certains auteurs considéraient les décisions constatant l'extinction de l'action publique, comme étant des décisions définitives<sup>397</sup>. Selon notre point de vue, ces décisions ne sont définitives que sur la question qui a été tranchée par le juge pénal, pour la simple raison qu'elles tranchent une question de procédure et non une question de fond. Les dispositions de l'alinéa 2 de l'article 6 de chacun des deux Codes de procédure pénale, algérien et français<sup>398</sup>, qui n'est que la continuation de l'alinéa qui le précède inhérent aux causes d'extinction de l'action publique, étaie ce point de vue. En effet, ces causes n'ont pas pour but d'affirmer l'innocence de la personne poursuivie, mais tout simplement de faire obstacle à la poursuite pénale. On pourrait aussi citer l'exemple des prescriptions pénale et civile. L'article 10 de chacun des Codes de procédure pénale, algérien et français, dissocie les deux prescriptions, ce qui reviendrait à dire que si la juridiction pénale avait constaté l'extinction de l'action publique par sa prescription, rien n'empêcherait la victime de porter son action civile devant le juge civil, pour des faits, qui pénalement étaient prescrits<sup>399</sup>. Néanmoins, le juge civil dans ce cas précis, ne pourra pas nier la prescription de l'action publique. Quant aux décisions constatant l'abrogation d'une loi pénale ou une amnistie, elles statuent selon nous sur le fond de la poursuite, car elles anéantissent l'existence de l'élément légal de l'infraction, mais n'auront autorité que sur ce qui avait été nécessairement tranché par le juge répressif.

Une décision pénale statuant sur le fond de la poursuite, acquiert l'autorité de la chose jugée, mais étant fragile, elle ne pourra encore agir sur le civil.

<sup>393</sup> C. sup., 1<sup>re</sup> crim., 23 nov. 1982, n° de pourvoi : 30.781 : BAGHDADI Djilali, *الاجتهاد القضائي في المواد الجزائية* [La jurisprudence en matière pénale], t. 1, ITCIS, 2015, p. 344.

<sup>394</sup> Cass. 1<sup>re</sup> civ., 13 déc. 2017, n° de pourvoi : 17-26.212, inédit.

<sup>395</sup> Cass. civ., 23 nov. 1835, S. 1836.1.313.

<sup>396</sup> C. sup., civ., 1<sup>re</sup> sect., 20 juin 2019, dossier n° 1264144, inédit (arrêt en langue arabe) ; Cass. soc., 18 mars 2020, n° de pourvoi : 18-20.800, inédit.

<sup>397</sup> HÉBRAUD Pierre, *op. cit.*, p. 118 s. ; PERROT Roger, v° Chose jugée, *Rép civ. Dalloz*, t. 1, 1951, p. 664.

<sup>398</sup> Ces deux dispositions font référence à la décision judiciaire ayant « déclaré l'action publique éteinte ».

<sup>399</sup> Cass. 1<sup>re</sup> civ., 25 mai 1987 : *Bull. civ. I*, n° 164.

## SOUS-SECTION 2 : DÉCISION PÉNALE IRRÉVOCABLE

**113. Notion.** On entend par décision pénale irrévocable, toute décision qui n'est plus susceptible d'être attaquée par les voies de recours ordinaire (opposition et appel) et par le pourvoi en cassation, soit par l'exercice de ces recours ou bien par la forclusion des délais qui leurs sont impartis. Il faudrait souligner, que l'irrévocabilité de la décision pénale n'aura plein effet sur le civil, que si elle acquiert un tel caractère avant que la décision civile ne devienne irrévocable<sup>400</sup>. À défaut, la chose jugée au pénal sur le civil ne pourra agir.

### 1 §. Les décisions rendues par les juridictions de droit commun

**114. Décisions répressives révocables.** Même si cette question n'est plus d'actualité, elle avait jadis suscité de sérieuses discussions doctrinales. Des auteurs avaient reconnu l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil aux jugements susceptibles d'appel<sup>401</sup>, tandis que d'autres l'avaient refusée<sup>402</sup>. La jurisprudence n'avait cependant pas pris part au débat et avait affirmé à maintes reprises, que seules les décisions irrévocables jouissaient de la force de la chose jugée, ce qui excluait les jugements susceptibles d'appel<sup>403</sup>. Il en avait été de même, dans une espèce où un prévenu était décédé pendant le délai d'appel, la Cour de cassation avait considéré que le jugement rendu sur l'action publique n'avait aucune autorité sur le civil, faute d'être irrévocable et étant anéantie par le décès du prévenu<sup>404</sup>.

L'analyse du professeur PERROT nous semble satisfaisante. En effet, l'autorité de la décision pénale sur le civil se révèle, par son effet probatoire et non par l'interdiction de remettre en cause la décision pénale par l'introduction d'une nouvelle action en justice, d'où la condition de l'irrévocabilité de la décision pénale<sup>405</sup>.

**115. Décisions rendues par contumace.** Les juridictions de fond considéraient que les jugements de condamnation rendus par contumace avaient autorité de chose jugée au civil,

<sup>400</sup> Cass. ch. mixte., 19 mars 1982, *Bull. civ. ch. mixte*, n° 81.

<sup>401</sup> LACOSTE Paul, *op. cit.*, p. 432-433 ; VIDAL Georges, *op. cit.*, p. 725 (note n° 2).

<sup>402</sup> HÉBRAUD Pierre, *op. cit.*, p. 128-129 ; PERROT Roger, art. cité, p. 665.

<sup>403</sup> Cass. civ., 14 déc. 1903 : *Pand. pér.* 1904.1.309.

<sup>404</sup> Cass. 2<sup>e</sup> civ., 6 janv. 2000 : *Bull. civ. II*, n° 1.

<sup>405</sup> PERROT Roger, *loc. cit.*

pour la simple raison que, si on leur refusait cette autorité, le juge civil serait tenu sur la base de l'article 3 du Code d'instruction criminelle de sursoir à statuer jusqu'à ce qu'il fût statué irrévocablement sur l'action publique ou que la peine fût prescrite<sup>406</sup>. Par un arrêt du 24 juin 1896<sup>407</sup>, la Cour de cassation s'était penchée sur la question, et avait fini par annoncer que le jugement par contumace n'exerçait aucune autorité sur le civil, car celui-ci serait anéantie, si l'accusé se constituait prisonnier ou s'il était arrêté avant que la peine ne se prescrive. La position de la Cour de cassation avait de façon directe<sup>408</sup> ou indirecte<sup>409</sup>, été objet de critiques ; mais certains auteurs, s'étaient seulement contentés de relater cette jurisprudence sans l'avoir critiquée<sup>410</sup>.

Il nous semble que la solution adoptée par la Cour de cassation s'imposait par elle-même. En effet, si l'accusé venait à être arrêté ou s'il s'était présenté, le jugement l'ayant condamné par contumace serait anéanti de plein droit<sup>411</sup> ; c'est donc une décision extrêmement fragile. De plus, en droit algérien, la prescription de la peine en matière criminelle est de vingt ans, alors que celle de l'action civile est de quinze ans. L'action civile pourrait ainsi se prescrire avant même que le jugement répressif ne devienne irrévocable.

**116. Décisions rendues par défaut.** Pour les décisions d'acquiescement ou de relaxe rendues par défaut, aucun problème ne se pose. En effet, elles auront autorité sur le civil dès qu'elles deviennent irrévocables. Car faute d'intérêt pour former opposition<sup>412</sup>, celles-ci, et concernant l'action publique, seront seulement contradictoires vis-à-vis du ministère public, dont il est seul à pouvoir faire appel ou à se pourvoir en cassation contre les décisions

<sup>406</sup> CA Orléans, 29 nov. 1894 : *JMPDC* 1895, p. 182.

<sup>407</sup> Cass. civ., 24 juin 1896 : *Pand. pér.* 1898.1.145, obs. CHAUVEAU M. ; *S.* 1899.1.129, obs. LACOSTE Paul. Dans le même sens, Cass. civ., 5 janv. 1898 : *S.* 1899.1.129, obs. LACOSTE Paul.

<sup>408</sup> CHAUVEAU M., obs. sous Cass. civ., 24 juin 1896, *Pand. pér.* 1898.1.145 ; LACOSTE Paul, obs. sous Cass. civ., 24 juin 1896 et Cass. civ., 5 janv. 1898, *S.* 1899.1.129 ; VIDAL Georges, *op. cit.*, p. 725-726 (note n° 2).

<sup>409</sup> En effet, GARRAUD reconnaissait aux arrêts de contumace « une autorité *provisoire* ou *conditionnelle* » (GARRAUD René, *op. cit.*, p. 1000 (note n° 2)).

<sup>410</sup> HÉBRAUD Pierre, *op. cit.*, p. 131-132.

<sup>411</sup> En droit algérien, cette règle découlait des dispositions de l'article 326 du Code de procédure pénale. Désormais, et depuis la suppression de la procédure de contumace, l'article 326 a été abrogé (L. n° 17-07, 27 mars 2017, modifiant et complétant l'ordonnance n° 66-155 du 8 juin 1966 portant code de procédure pénale, art. 16 : JORA n° 20, 29 mars 2017, p. 5), et de ce fait, le jugement criminel rendu par défaut n'est plus anéanti de plein droit par la comparution de l'accusé ou son arrestation, mais seulement par l'exercice de l'opposition. Quant, au droit français, bien que la procédure de la contumace ait été remplacée par la procédure du défaut criminel, la règle précédemment citée, établie à l'article 639 du Code de procédure pénale avant l'abrogation de ses dispositions (L. n° 2004-204, 9 mars 2004, portant adaptation de la justice aux évolutions de la criminalité, NOR : JUSX0300028L : JORF n° 59, 10 mars 2004, p. 4567), demeure toujours applicable, à moins que l'accusé n'acquiesce à l'arrêt de la cour d'assises rendu par défaut et renonce au nouvel examen de son affaire (CPP, art. 379-4).

<sup>412</sup> En matière criminelle, l'opposition comme voie de recours, n'est reconnue qu'en droit algérien (v. note précédente).

d'acquiescement ou de relaxe. Quant aux décisions de condamnation rendues par défaut, une distinction s'impose, si la notification a été faite à personne, le délai de recours ne commencera à courir que du jour de la notification, et elle aura autorité de chose jugée qu'après épuisement des voies de recours ou par la forclusion des délais qui leurs sont impartis. Si par contre, la notification n'a pas été faite à personne, le délai pour former opposition est ouvert jusqu'à prescription de la peine, et dans ce cas, il est inconcevable pour le juge civil de surseoir à statuer tout au long du délai de prescription ; il ne sera donc pas tenu de respecter une décision qui peut, à tout moment, être anéantie par l'exercice d'une voie de recours.

Mais quel effet aurait donc la décision rendue par défaut ou par contumace, après qu'il y ait eu prescription de la peine ?

**117. La prescription de la peine et l'irrévocabilité de la décision pénale.** La prescription de la peine n'a d'effet que concernant l'exécution de la peine, elle n'a pas d'effet concernant à ce qui a été jugé. Après prescription, la décision perdra son autorité provisoire et la culpabilité de l'accusé ou du prévenu sera tenue pour vraie. En effet, l'article 320 du Code de procédure pénale algérien confirmait cette règle : « [...] après que la condamnation est devenue irrévocable par l'expiration du délai donné pour purger la contumace »<sup>413</sup>. Ce n'est plus désormais l'exercice des voies de recours, ni même la forclusion de leurs délais, qui rendent une décision par défaut ou par contumace irrévocable, mais c'est la prescription qui créera cet effet d'irrévocabilité.

**118. Les voies de recours extraordinaires – excepté le pourvoi en cassation.** Concernant le pourvoi dans l'intérêt de la loi<sup>414</sup>, si le pourvoi a été formé à l'initiative du procureur général de la juridiction de cassation et que la décision attaquée avait été annulée, il nous semble que l'autorité de la chose jugée de cette décision devrait persister, car l'article 530, al. 2 du Code de procédure pénale algérien et l'article 621 du Code de procédure pénale français prévoient que les parties ne peuvent se prévaloir de l'annulation de cette décision pour éluder ses dispositions, et que l'article 621 du Code de procédure pénale français ajoute que les parties ne peuvent aussi s'opposer à son exécution, à forte raison donc à son

<sup>413</sup> Cette disposition n'a pas été maintenue depuis la suppression de la procédure de la contumace et son remplacement par la procédure du défaut (L. n° 17-07, 27 mars 2017, modifiant et complétant l'ordonnance n° 66-155 du 8 juin 1966 portant code de procédure pénale : JORA n° 20, 29 mars 2017, p. 5).

<sup>414</sup> CPPA, art. 530 ; CPPF, art. 620 et art. 621.

autorité<sup>415</sup>. Quant au pourvoi formé par le procureur général sur instructions du ministre de la Justice, l'article 530, al. 4 du Code de procédure pénale algérien, énonce expressément que l'annulation de la décision « reste sans effet sur les intérêts civils ». On pourrait tirer d'une lecture hâtive de cette disposition, la conséquence que la décision pénale annulée conserverait son autorité sur le civil, mais l'expression ne vise en réalité que la décision du juge pénal sur l'action civile ou celle du juge civil intervenue avant l'annulation de la décision pénale. Nous pensons donc qu'il serait peu probable, qu'une décision annulée puisse avoir un quelconque effet. En droit français, il avait été admis par la doctrine que la décision annulée cesse d'avoir autorité sur le civil<sup>416</sup>.

Concernant le recours en révision, si la révision de la décision prononçant condamnation a eu lieu avant que la décision civile ne devienne irrévocable, le juge civil sera tenu de se soumettre à la décision rendue après révision. Par contre, la question est discutée entre les auteurs concernant le sort de la décision de condamnation qui a été révisée après que le juge civil ait statué de façon irrévocable.

Aucune réponse législative n'est donnée. Mais ce qui est certain, c'est qu'on ne pourra pas demander la nullité du jugement civil, car celui-ci ne peut être réformé ou rétracté que par l'exercice des voies de recours. Or, même les voies de recours qui, à supposer, ont été épuisées ou que leurs délais ont été forclos, ne peuvent plus être exercées contre la décision civile qui est devenue irrévocable ; et même le recours à l'ancienne procédure de la requête civile<sup>417</sup> avait été jugée inopérant par la doctrine de l'époque, puisque l'hypothèse en question n'entraîne pas dans les cas ouverts à cette voie de recours<sup>418</sup>. Il nous semble donc, que la partie qui a profité du recours en révision ne peut avoir recours qu'à l'action en répétition de l'indu contre la personne qui avait bénéficié des dommages-intérêts<sup>419</sup>. En effet, l'article 144 du Code civil algérien précise qu'« il y a lieu à la restitution de l'indu, lorsque le paiement a été fait en exécution d'une obligation dont [...] la cause a cessé d'exister ».

**119. La grâce présidentielle et l'amnistie.** La grâce présidentielle ne soulève aucune difficulté, car elle n'efface pas l'infraction, ni même la décision prononcée. Le juge

---

<sup>415</sup> V. sur ce point, concernant les articles 409 et 442 du Code d'instruction criminelle, HÉBRAUD Pierre, *op. cit.*, p. 133-134 (note n° 1).

<sup>416</sup> *Ibid.*

<sup>417</sup> Dénommée « recours en rétractation » dans le Code de procédure civile et administrative algérien (art. 390 et suivants) et « recours en révision » dans le Code de procédure civile français (art. 593 et suivants).

<sup>418</sup> GARÇON Émile, « Des effets de la révision des procès criminels », *Journ. Parq.* 1903, p. 19.

<sup>419</sup> V. notamment, DAURES Étienne, v° Révision, *Rép. pén. Dalloz*, 2015, n° 124. Cependant, GARÇON avait préféré le recours à l'action *in rem verso* (GARÇON Émile, art. cité, p. 18).

civil restera donc lié par la décision du juge pénal<sup>420</sup>. Par contre, la question de l'amnistie semble être plus délicate à résoudre, ce qui est certain, c'est que l'amnistie supprime la culpabilité pénale<sup>421</sup>. La jurisprudence semble être partisane de cette idée et la Cour de cassation avait jugé que « la constatation de l'infraction par le juge pénal et les motifs qui lui servent de soutien nécessaire, s'impose, même après l'amnistie, au juge civil, qui ne peut ni les méconnaître ni les contredire »<sup>422</sup>. En effet, le juge civil ne peut fonder sa décision sur la qualification pénale donnée par la décision amnistiée, puisque l'infraction n'existe plus (donc pas de faute pénale), mais rien ne lui interdit de voir dans les faits constatés par le juge pénal comme constituant une faute civile ; il sera tenu de ce fait de prendre en considération les constatations faites par le juge répressif quant à l'existence des faits et de leur imputation.

**120. Décision pénale irrévocable et l'exercice de la voie d'appel par la partie civile.** Il est certain que si le juge répressif statuait à la fois sur l'action publique et l'action civile, la contrariété entre ces deux parties d'une même et unique décision se heurterait au bon sens ; il y aurait dit-on contradiction de motifs. La motivation qui est le soutien nécessaire du dispositif statuant sur l'action civile, n'est qu'une suite logique de la motivation de la partie de la décision statuant sur l'action publique. Cependant, en pratique, le raisonnement du juge pénal consiste à trancher en premier lieu la question pénale, puis la question civile ; il sera donc tenu, lorsqu'il statuera au civil, de prendre en considération ce qu'il avait jugé au pénal. La règle de l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil joue alors implicitement, même s'il n'y a qu'une seule et unique décision.

Parfois, et par le jeu des voies de recours, il peut arriver que les deux actions se trouvent dissociées, bien qu'elles aient été jugées ensemble lors de la première instance. La juridiction d'appel statuant sur le seul appel de la partie civile, est-elle liée par la décision rendue sur l'action publique ?

Si la décision rendue sur l'action publique portait condamnation, elle s'imposerait aux juges d'appel, qui ne pourraient contredire ce qui avait été jugé par les juges de première instance<sup>423</sup>. Quant aux décisions de relaxe, la jurisprudence française reconnaissait aux juges

---

<sup>420</sup> HÉBRAUD Pierre, *op. cit.*, p. 133-134.

<sup>421</sup> *Ibid.*, p. 134.

<sup>422</sup> Cass. 2<sup>e</sup> civ., 6 juill. 1966 : *Bull. civ.* II, n° 744. Dans ce sens : Cass. 1<sup>re</sup> civ., 24 mars 1971 : *Bull. civ.* I, n° 101 ; Cass. 2<sup>e</sup> civ., 12 janv. 1972 : *Bull. civ.* II, n° 8.

<sup>423</sup> Cass. crim., 2 avr. 1997 : *Bull. crim.*, n° 130 ; Cass. crim., 19 juin 2007 : *Bull. crim.*, n° 165 ; Cass. crim., 1<sup>er</sup> juin 2016 : *Bull. crim.*, n° 168 ; *Dalloz actualité*, 20 juin 2016, obs. PRIOU-ALIBERT Lucile. V. cependant, la décision de la Cour de cassation qui autorise les juges d'appel à apprécier le lien de causalité qui avait été remis



d'appel, le pouvoir de rechercher l'existence d'une infraction en méconnaissance de l'autorité de la chose jugée qui s'attachait à la décision pénale irrévocable rendue en premier ressort<sup>424</sup> ; elle avait même étendu ce principe à une juridiction civile statuant sur une action à fins civiles, qui se trouvait face à une décision pénale de première instance, statuant par la relaxe sur l'action publique et une décision des juges d'appel rendue sur l'action civile qui avait relevé l'existence de l'infraction objet de la poursuite<sup>425</sup>. Aussi, le même pouvoir a été reconnu aux juges d'appel connaissant l'action civile après que la juridiction de première instance ait constaté l'extinction de l'action publique du fait de la prescription<sup>426</sup>. Cependant, la Cour de cassation, soucieuse de la conformité de sa jurisprudence eu égard de la Convention européenne des droits de l'homme et du principe de la présomption d'innocence, s'était rétractée concernant l'exigence de la matérialisation des juges d'appel d'une infraction pénale. Dorénavant, il suffit pour les juges d'appel de rechercher simplement une faute civile dans la limite des faits objets de la poursuite<sup>427</sup>.

La Cour suprême quant à elle, si elle reconnaît le droit de la partie civile de former appel sur la base de l'article 417 du Code de procédure pénale, elle estime cependant, et par des motifs qui nous semblent être contradictoires, que d'une part, les juges d'appel devraient rechercher l'existence de la faute objet de la plainte, ainsi que le lien de causalité avec le préjudice allégué dans la demande d'indemnisation, sans porter toutefois atteinte à l'autorité de la chose jugée au pénal, et d'autres part, elle estime que les juges d'appel n'ont pas à se préoccuper des suites de l'action publique<sup>428</sup>.

Il est vrai, qu'il est aberrant de priver la partie civile de son droit au double degré de juridiction, qui lui est d'ailleurs légalement attribué<sup>429</sup>. Cependant, on ne pourrait accepter que les juges répressifs d'appel aient un pouvoir plus étendu que celui du juge civil lui-même, qui est tenu par l'autorité de la chose jugée au pénal. Selon nous, en statuant sur l'action civile,

---

en cause par le jugement statuant sur l'action publique (Cass. crim., 25 juin 2019 : *JurisData* n° 2019-011236 ; *Dr. pén.* 2019, comm. 155, obs. MARON Albert et HAAS Marion).

<sup>424</sup> Cass. crim., 10 juin 1992, n° de pourvoi : 91-85.624, inédit ; Cass. crim., 18 janv. 2005 : *Bull. crim.*, n° 18 ; Cass. crim., 30 oct. 2006 : *Bull. crim.*, n° 257 ; Cass. crim., 1<sup>er</sup> juin 2010 : *Bull. crim.*, n° 96 (où les juges d'appel avaient refusé de reconnaître l'existence d'une cause d'irresponsabilité (état de nécessité), alors que les juges du premier degré l'avaient reconnue, et de ce fait avaient relaxé le prévenu).

<sup>425</sup> Cass. 1<sup>re</sup> civ., 3 avr. 2002, n° de pourvoi : 99-21.431, inédit.

<sup>426</sup> Cass. crim., 2 mai 2018, n° de pourvoi : 17-81.643, inédit.

<sup>427</sup> Cass. crim., 5 févr. 2014 : *Bull. crim.*, n° 35 ; *Dr. pén.* 2014, étude 10, note BONNET Audrey – Cass. crim., 20 mars 2018, n° de pourvoi : 17-81.228, inédit.

<sup>428</sup> C. sup., corr. et cont., 1<sup>re</sup> sect., 28 juill. 1999, dossier n° : 215971 : *Rev. jud.* 1999, n° 2, p. 85 (arrêt en langue arabe).

<sup>429</sup> En matière criminelle : CPPA, art. 322 *bis* 1 ; CPPF, art. 380-2. En matière correctionnelle : CPPA, art. 417 ; CPPF, art. 497.

les juges d'appel n'agissent que comme des juges civils ; ils devront ainsi statuer sur le fond de l'action qui leur a été soumise et seront tenus de respecter la décision pénale rendue par la juridiction de première instance. Car, si on suit le raisonnement de la Cour de cassation, les juges d'appel ne seraient pas tenus de prendre en considération une décision de condamnation émanant de la juridiction de première instance, et ils pourraient donc refuser de constater l'existence d'une faute civile, alors même que le juge pénal de première instance avait reconnu l'existence d'une faute pénale. Mais, dans ce cas précis, la Cour de cassation avait adopté la solution inverse et n'avait pas suivi un raisonnement unique<sup>430</sup>, ce qui rendait son raisonnement incohérent.

## 2 §. Les décisions du tribunal maritime – commercial –

**121. Exclusion des décisions du tribunal maritime.** Comme nous l'avons constaté plus haut<sup>431</sup>, les règles de la procédure qui régissent le tribunal maritime sont les mêmes que celles des juridictions de droit commun (tribunal correctionnel), et ce par renvoi de l'article 16 de la loi relative à la répression en matière maritime aux règles du Code de procédure pénale, ce qui d'ailleurs avait poussé la doctrine à affirmer que les règles concernant les voies de recours de droit commun lui seraient désormais applicables<sup>432</sup>.

**122. Les voies de recours contre les décisions du tribunal maritime commercial.** L'article 45 du décret disciplinaire et pénal pour la Marine marchande du 24 mars 1852 édictait que les décisions des tribunaux maritimes commerciaux n'étaient pas susceptibles de recours ni en révision ni en cassation. Néanmoins, il était possible selon le même article de recourir au pourvoi dans l'intérêt de la loi sur injonction du ministre de la Justice, saisi lui-même par le ministre de la Marine. Selon la jurisprudence et la doctrine de l'époque, ce droit de recours n'empêchait pas le ministre de la Justice de le faire, indépendamment et de façon générale sur la base de l'article 441 du Code d'instruction criminelle<sup>433</sup>. Mais la doctrine estimait que le pourvoi du procureur général dans l'intérêt de la loi, était quant à lui exclu,

---

<sup>430</sup> V. *supra*, note n° 423.

<sup>431</sup> V. *supra*, n° 100.

<sup>432</sup> DE GRAËVE Loïc, « Quand le droit pénal français procède au cabotage législatif – À propos de l'ordonnance du 2 novembre 2012 portant réforme pénale en matière maritime », *Dr. pén.* 2013, étude 1, § 12 ; TIERNY Edward, « Les tribunaux maritimes : “la terre domine-t-elle la mer” ? », *Rev. dr. transp.* 2013, dossier 4, n° 17.

<sup>433</sup> Cass. crim., 10 janv. 1857 : *Bull. crim.*, n° 19 ; Cass. crim., 6 juill. 1877 : *Bull. crim.*, n° 161 ; HAUTEFEUILLE Laurent-Basile, *Décret disciplinaire et pénal du 24 mars 1852 expliqué et commenté*, Comon, 1852, p. 164 ; HÉLIE Faustin, *Traité de l'instruction criminelle*, t. 8, H. Plon, 1867, p. 381 ; GARRAUD René, *op. cit.*, p. 959.

faute du droit des parties à se pourvoir en cassation<sup>434</sup>. Le Code disciplinaire et pénal de la marine marchande<sup>435</sup> avait élargi les voies de recours ouvertes contre les décisions du tribunal maritime commercial, celles-ci étaient désormais susceptibles d'être attaquées par pourvoi en cassation formulé par le prévenu condamné, pour violation ou fausse application de la loi, et qui semblait autoriser par conséquent le procureur général à se pourvoir en cassation dans l'intérêt de la loi<sup>436</sup>. Les décisions de cette juridiction ne devenaient irrévocables, qu'après que le délai du pourvoi en cassation eût expiré ou après épuisement de cette voie de recours<sup>437</sup>.

Les conditions pour que la décision pénale acquiert autorité de la chose jugée sur le civil étant connues, reste à déterminer quelles sont les constatations de la décision pénale qui agissent sur le civil.

---

<sup>434</sup> HAUTEFEUILLE Laurent-Basile, *op. cit.*, p. 165.

<sup>435</sup> CDPMM, art. 93.

<sup>436</sup> Cependant, v. ALLIOT Renée, « Réflexion à propos des tribunaux maritimes commerciaux [Deuxième partie. Le déroulement du procès pénal] », *RJO* 1993, p. 451.

<sup>437</sup> D. n° 56-1219 [mod.], 26 nov. 1956, sur les tribunaux maritimes commerciaux et la forme de procéder devant ces tribunaux, art. 34.

## CHAPITRE 2 : LES ÉLÉMENTS INFLUENTS DE LA DÉCISION PÉNALE

**123. Éléments influents pour le juge civil.** Le raisonnement du juge pénal doit être connu du juge civil, afin que celui-ci puisse dégager les éléments de la décision pénale qu'il doit prendre en considération. L'analyse de la décision pénale par le juge civil ne peut être effectuée que si cette décision est motivée en fait et en droit (1<sup>re</sup> section). Cependant, toute analyse faite par le juge pénal n'est pas nécessairement influente (2<sup>e</sup> section).

### SECTION 1 : PRINCIPE DE LA MOTIVATION DES DÉCISIONS PÉNALES

**124. Notion.** La doctrine enseigne que « les motifs constituent la partie du jugement par laquelle les juges indiquent les raisons de leur décision »<sup>438</sup>. De ce fait, la motivation est un *instrument de transparence de la justice* ainsi que le *moyen de légitimation de la jurisprudence*<sup>439</sup>. Somme toute, elle est la garantie de l'application de la loi par le juge et une garantie contre son arbitraire. Cette garantie qui est érigée en principe (sous-section 1), connaît cependant des exceptions (sous-section 2).

#### SOUS-SECTION 1 : PORTÉE DU PRINCIPE

**125. Sens unique mais pratiques diverses.** Même si l'on peut définir juridiquement le terme « motivation », comme étant le raisonnement établi formellement en fait et en droit par le juge pour justifier sa décision, il reste cependant à connaître les méthodes de motivation retenues par les différentes juridictions de fond.

<sup>438</sup> GUINCHARD Serge et al., *Droit processuel, Droit fondamentaux du procès*, Dalloz, 2019, p. 1100-1101.

<sup>439</sup> GJDARA Sophie, « La motivation des décisions de justice : impératifs anciens et exigences nouvelles », *LPA* 26 mai 2004, n° PA200410501, p. 3-20.

## 1 §. Principe général

**126. Droit français.** L'obligation faite aux juridictions répressives de motiver leurs décisions était connue sous l'Ancien Droit. Ainsi, MUYART DE VOUGLANS précisait que le « jugement doit être conçu en termes clairs, et non vagues ni génériques, c'est-à-dire qu'il doit statuer précisément et spécifiquement sur tous les [différents] chefs de l'accusation »<sup>440</sup>, et JOUSSE d'affirmer que « les sentences ou jugements de condamnation, doivent faire mention de la cause et des motifs du jugement, [surtout] dans les crimes capitaux, et à cet effet les juges sont tenus de les spécifier dans leurs jugements, et d'insérer tout au long les faits et toutes les circonstances du délit dont l'accusé se trouve convaincu »<sup>441</sup>. La loi des 16 et 24 août 1790 sur l'organisation judiciaire édicta à l'article 15 du cinquième titre, que « la rédaction des jugements, tant sur l'appel qu'en première instance, contiendra quatre pièces distinctes [...]. Dans la troisième, le résultat des faits reconnus ou constatés par l'instruction, et les motifs qui auront déterminé le jugement seront exprimés ». Par la suite, une loi du 20 avril 1810<sup>442</sup> en avait consacré l'obligation à l'article 7, al. 2, sous peine de nullité du jugement, ce qui avait poussé la doctrine à considérer la motivation de la décision pénale comme une *maxime fondamentale*<sup>443</sup>. Depuis, le Code de procédure pénale édicte à l'article 485 que « tout jugement doit contenir des motifs et un dispositif. Les motifs constituent la base de la décision ». Disposition qui concerne les juridictions correctionnelles et qui est aussi appliquée aux juridictions statuant en matière de contraventions de simple police par renvoi de l'article 543 du Code de procédure pénale.

**127. Droit algérien.** En droit algérien, le principe de la motivation des décisions de justice est un principe constitutionnel<sup>444</sup> et la loi n° 17-07<sup>445</sup> l'a intégré comme faisant partie des principes généraux régissant la procédure pénale à l'article 1<sup>er</sup> du Code de procédure pénale, où il est énoncé que « les jugements, arrêts et ordonnances judiciaires doivent être

<sup>440</sup> MUYART DE VOUGLANS Pierre-François, *op. cit.*, p. 361.

<sup>441</sup> JOUSSE Daniel, *op. cit.*, p. 650.

<sup>442</sup> L., 20 avr. 1810, sur l'organisation de l'ordre judiciaire et l'administration de la justice, n° 5351 : BLRF 1810, n° 282, p. 291.

<sup>443</sup> GARRAUD René, *op. cit.*, p. 808.

<sup>444</sup> « Les décisions de justice sont motivées et prononcées en audience publique. » (Const. 1996, art. 162, al. 1<sup>er</sup>). Principe repris à l'article 169, al. 1<sup>er</sup> du projet de révision de la Constitution (D. prés. n° 20-251, 15 sept. 2020, portant convocation du corps électoral pour le référendum relatif au projet de révision de la Constitution : JORA n° 54, 16 sept. 2020, p. 3).

<sup>445</sup> L. n° 17-07, 27 mars 2017, modifiant et complétant l'ordonnance n° 66-155 du 8 juin 1966 portant code de procédure pénale : JORA n° 20, 29 mars 2017, p. 5.

motivés ». Cependant, le Code de procédure pénale imposait déjà<sup>446</sup>, au juge correctionnel<sup>447</sup> et au juge statuant en matière de contraventions<sup>448</sup>, de motiver leurs jugements.

**128. Etendue de la motivation.** En règle générale, toute décision pénale définitive doit contenir des éléments de droit et de fait qui font partie de sa structure. Partant de ce principe, les auteurs englobent dans la motivation, « l'existence de l'infraction, la culpabilité des personnes poursuivies et les peines qui leurs sont applicables »<sup>449</sup>. La décision de condamnation doit contenir dans ses motifs les éléments constitutifs de l'infraction (l'existence juridique), à savoir, l'élément légal, l'élément matériel et l'élément psychologique, qu'on appelle la qualification. Un autre élément, qui même s'il n'entre pas dans la constitution de l'infraction-même, doit être établi par la décision afin qu'il y ait condamnation, et qui est l'élément de l'existence de l'infraction et de son imputation (l'existence factuelle). De ce fait, la jurisprudence considère comme motifs nécessaires de la décision pénale définitive, ceux relatifs aux éléments constitutifs de l'infraction<sup>450</sup> et ceux relatifs à l'imputation des faits incriminés aux prévenus ainsi que les motifs relatifs aux preuves de culpabilité<sup>451</sup>.

La détermination de la peine fait aussi partie intégrante de la décision, puisqu'elle est la suite logique de la condamnation. On considérerait néanmoins en droit français, que le juge pénal n'avait pas à motiver la détermination de la peine<sup>452</sup>. S'il le faisait par contre, la Cour de cassation s'autorisait à vérifier son appréciation<sup>453</sup>. Cependant, avec la modification de l'article 132-1 du Code pénal par la loi n° 2014-896 du 15 août 2014<sup>454</sup>, la jurisprudence, sous l'impulsion de la loi, a imposé aux juges correctionnels l'obligation de s'expliquer sur

---

<sup>446</sup> En reproduisant la même règle que celle établie à l'article 485 du Code de procédure pénale français.

<sup>447</sup> CPP, art. 379.

<sup>448</sup> Disposition de l'article 379 du Code de procédure pénale appliquée par renvoi de l'article 406 du même Code.

<sup>449</sup> BONFILS Philippe, « La motivation en droit pénal », *RLDC* 2012/89, n° 4525, p. 84.

<sup>450</sup> En droit français : Cass. crim., 23 nov. 1993 : *Bull. crim.*, n° 351 ; Cass. crim., 31 janv. 2001, n° de pourvoi : 00-86.840, inédit. En droit algérien : C. sup., corr. et cont., 4<sup>e</sup> sect., 6 févr. 2001, dossier n° : 238944 : *Rev. jud.* 2001, n° 2, p. 372 (arrêt en langue arabe) ; C. sup., corr. et cont., 1<sup>re</sup> sect., 23 juin 1999, dossier n° : 166765 : *Rev. jud.* 2001, n° 2, p. 412 (arrêt en langue arabe).

<sup>451</sup> C. sup., 2<sup>e</sup> crim., 1<sup>re</sup> sect., 4 juill. 1989, dossier n° : 59.629 : *Rev. jud.* 1991, n° 2, p. 230 (arrêt en langue arabe).

<sup>452</sup> Cass. crim., 5 oct. 1977 : *Bull. crim.*, n° 291.

<sup>453</sup> Cass. crim., 16 févr. 1988, n° de pourvoi : 87-85.570, inédit.

<sup>454</sup> L. n° 2014-896, 15 août 2014, relative à l'individualisation des peines et renforçant l'efficacité des sanctions pénales, NOR : JUSX1322682L : JORF n° 189, 17 août 2014, p. 13647 (rect., NOR : JUSX1322682Z : JORF n° 212, 13 sept. 2014, p. 15057).

l'appréciation de la peine retenue<sup>455</sup>. Cette obligation a été imposée aussi à son homologue statuant en matière de contraventions de simple police<sup>456</sup>.

## 2 §. Les exceptions à la règle

**129. Motivation des arrêts de la cour d'assises – résistance de la jurisprudence face à la doctrine.** La question de la motivation des arrêts de la cour d'assises n'avait pas suscité de débats entre les anciens auteurs. Les procédures observées devant cette juridiction n'étaient pas nouvelles, puisqu'elles n'étaient que la consécration des pratiques héritées d'anciennes institutions. Qui plus est, cette juridiction constituait une juridiction populaire qui jugeait selon l'intime conviction de chacun de ses membres ; forme d'une justice certes archaïque, mais qui avait ses propres avantages. Ainsi, Faustin HELIE soulignait que « la discussion de l'assemblée constituante sur cette question fut instructive et pleine de contrastes. Il ne manquait pas d'esprits inquiets et froids qui soutenaient que les jurés avaient été le premier essai d'une législation grossière encore et que la permanence des juges était un progrès de la civilisation. Ils confondaient le principe et son application jusque-là toujours imparfaite »<sup>457</sup>. La question de la motivation des arrêts de la cour d'assises n'est apparue que plus tard avec l'allégation devant les juridictions nationales des principes directeurs de la Convention européenne des droits de l'homme, et la Cour de cassation s'était empressée de couper court à toute discussion sur ce sujet : « Attendu que l'ensemble des réponses, reprises dans l'arrêt de condamnation, qu'en leur intime conviction, magistrats et jurés ont donné aux questions posées conformément à l'arrêt de renvoi, tient lieu de motifs aux arrêts de la cour d'assises statuant sur l'action publique. Que sont ainsi satisfaites les dispositions de l'article 6 de la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales, sur l'exigence d'un procès équitable, dès lors que sont assurés l'information

---

<sup>455</sup> Cass. crim., 1<sup>er</sup> févr. 2017 : *Bull. crim.*, n° 28 ; *AJ Pénal* 2017, p. 175, note DREYER Emmanuel – Cass. crim., 1<sup>er</sup> févr. 2017 : *Bull. crim.*, n° 29 ; *AJ Pénal* 2017, p. 175, note DREYER Emmanuel – Cass. crim., 1<sup>er</sup> févr. 2017 : *Bull. crim.*, n° 30 ; *AJ Pénal* 2017, p. 175, note DREYER Emmanuel – Cass. crim., 21 mars 2018 : *Bull. crim.*, n° 50 ; Cass. crim., 10 avr. 2019, n° de pourvoi : 18-83.709 : *JurisData* n° 2019-005542 ; *Dr. pén.* 2019, comm. 119, obs. BONIS Évelyne. En doctrine, v. DREYER Emmanuel, « Pourquoi motiver les peines ? », *D.* 2018, p. 576-582.

<sup>456</sup> Cass. crim., 30 mai 2018 : *Bull. crim.*, n° 106 ; *Daloz actualité*, 8 juin 2018, obs. GOETZ Dorothée.

<sup>457</sup> HÉLIE Faustin, *Traité de l'instruction criminelle*, t.1, H. Plon, 1866, p. 440-441.

préalable des charges fondant l'accusation, le libre exercice des droits de la défense et la garantie de l'impartialité des juges »<sup>458</sup>.

La Haute cour n'avait pas hésité par la suite, à sanctionner les cours d'assises qui s'étaient aventurées à motiver leurs décisions<sup>459</sup> et même à ne pas transmettre une question prioritaire de constitutionalité, aux motifs que celle-ci ne contestait que « l'interprétation qu'en a donné la Cour de cassation au regard du caractère spécifique de la motivation des arrêts des cours d'assises »<sup>460</sup>. Néanmoins, elle s'était résignée – par la suite – à renvoyer la question prioritaire de constitutionnalité relative à l'absence de motivation des arrêts de la cour d'assises devant le Conseil constitutionnel<sup>461</sup>. Question qui ne l'avait cependant pas convaincu, celui-ci estimant dans l'un de ses considérants, que « si la Constitution ne confère pas à cette obligation un caractère général et absolu, l'absence de motivation en la forme ne peut trouver de justification qu'à la condition que soient instituées par la loi des garanties propres à exclure l'arbitraire »<sup>462</sup>.

Quant à la doctrine, elle semblait majoritairement acquise au principe de la motivation des arrêts de la cour d'assises<sup>463</sup>, confortée en cela par la position de la Cour européenne des droits de l'homme dans l'affaire TAXQUET, où celle-ci avait estimé qu'il était important « dans un souci d'expliquer le verdict à l'accusé mais aussi à l'opinion publique, au “people”, au nom duquel la décision est rendue, de mettre en avant les considérations qui ont convaincu le jury de la culpabilité ou de l'innocence de l'accusé et d'indiquer les raisons concrètes pour lesquelles il a été répondu positivement ou négativement à chacune des

---

<sup>458</sup> Cass. crim., 30 avr. 1996 : *Bull. crim.*, n° 181. V. notamment, Cass. crim., 14 oct. 2009 : *Bull. crim.*, n° 170 ; *AJ Pénal* 2009, p. 495, obs. LASSERRE CAPDEVILLE Jérôme ; *D.* 2009, p. 2778, note PRADEL Jean – Cass. crim., 15 juin 2011 : *Bull. crim.*, n° 127 ; Cass. crim., 15 juin 2011 : *Bull. crim.*, n° 128.

<sup>459</sup> Cass. crim., 15 déc. 1999 : *Bull. crim.*, n° 307 ; Cass. crim., 15 déc. 1999 : *Bull. crim.*, n° 308.

<sup>460</sup> Cass. crim., 19 mai 2010, n° de pourvoi : 09-82.582 : *JurisData* n° 2010-006669 : *RSC* 2011, p. 190, obs. DE LAMY Bertrand – Cass. crim., 19 mai 2010, n° de pourvoi : 09-83.328 : *JurisData* n° 2010-006595 ; *RSC* 2011, p. 190, obs. DE LAMY Bertrand – Cass. crim., 19 mai 2010, n° de pourvoi : 09-87.307 : *JurisData* n° 2010-006601 : *RSC* 2011, p. 190, obs. DE LAMY Bertrand. L'annotateur cité a d'ailleurs qualifié la motivation de la Cour de cassation comme étant *étrange*.

<sup>461</sup> Cass. crim., 19 janv. 2011 : *Bull. crim.*, n° 11 ; Cass. crim., 19 janv. 2011 : *Bull. crim.*, n° 12.

<sup>462</sup> Cons. const., 1<sup>er</sup> avr. 2011, n° 2011-113/115 QPC, NOR : CSCX1109224S : *JORF* n° 78, 2 avr. 2011, p. 5893 ; *D.* 2011, p. 1156, obs. PERRIER Jean-Baptiste ; *Gaz. Pal.* 5 avr. 2011, n° GP20110405011, p. 19, note BACHELET Olivier.

<sup>463</sup> V. les avis des annotateurs des arrêts précédemment cités. V. notamment, MASTOR Wanda et DE LAMY Bertrand, « À propos de la motivation sur la non-motivation des arrêts d'assises : “je juge donc je motive” », *D.* 2011, p. 1154-1155.



questions »<sup>464</sup>. Restait encore la question de savoir par quelle méthode devrait-on motiver ces arrêts ?<sup>465</sup>

### 130. Motivation des arrêts de la cour d'assises – fléchissement de la législation.

Depuis la loi n° 2011-939 du 10 août 2011<sup>466</sup>, le principe de la motivation des arrêts de la cour d'assises y a été consacré à l'article 365-1, al. 1<sup>er</sup> du Code de procédure pénale. Bien que le second alinéa du même article laisse penser à tort que cette obligation ne s'applique qu'aux décisions de condamnation. En réalité, il spécifie seulement la méthode de motivation lorsqu'il y a condamnation. Il semblerait donc que cette obligation s'applique, qu'il y ait condamnation ou acquittement. Cependant, la Cour de cassation ne semble pas être de cet avis. Selon elle, l'article 365-1 du Code de procédure pénale n'impose pas aux juges des assises de motiver une décision d'acquiescement partiel. En revanche, elle a refusé de sanctionner cette décision qui a été motivée<sup>467</sup>. S'il y a eu condamnation, la motivation consiste à énoncer les *principaux éléments à charge qui, pour chacun des faits reprochés à l'accusé, ont convaincu la cour d'assises*<sup>468</sup>. Bien que la Cour de cassation se soit inclinée devant cette obligation légale, elle ne contrôle les décisions des cours d'assises que sur l'énonciation des éléments à charge<sup>469</sup>, même si parfois elle s'est aventurée à apprécier la teneur de ces éléments<sup>470</sup>. Elle estima aussi, qu'à défaut d'une disposition légale, cette juridiction de fond n'avait pas à motiver la peine qu'elle prononçait<sup>471</sup>. La question a été soumise par la suite par le biais d'une question prioritaire de constitutionnalité au Conseil constitutionnel, qui a déclaré qu'« en n'imposant pas à la cour d'assises de motiver le choix de la peine, le législateur a méconnu les exigences tirées des articles 7, 8 et 9 de la Déclaration de 1789 [...], le deuxième alinéa de l'article 365-1 du Code de procédure pénale

<sup>464</sup> CEDH, 2<sup>e</sup> sect., 13 janv. 2009, n° 926/05, TAXQUET c/ Belgique : D. 2009, p. 1058, obs. RENUCCI Jean-François. Dans le même sens : CEDH, 5<sup>e</sup> sect., 10 janv. 2013, n° 44446/10, OULAHCENE c/ France : *JurisData* n° 2013-001846 ; *AJ Pénal* 2013, p. 336, obs. RENAUD-DUPARC Caroline ; *Procédures* 2013, comm. 77, note CHAVENT-LECLÈRE Anne-Sophie.

<sup>465</sup> V. sur ce point, HUYETTE Michel, « Comment motiver les décisions de la cour d'assises ? », D. 2011, p. 1158-1161 ; PERROCHEAU Vanessa, ZEROUKI-COTTIN Djoheur et MILBURN Philip, « La motivation des décisions de cours d'assises », *AJ Pénal* 2018, p. 139-143.

<sup>466</sup> L. n° 2011-939, 10 août 2011, sur la participation des citoyens au fonctionnement de la justice pénale et le jugement des mineurs, NOR : JUSX1107903L : JORF n° 185, 11 août 2011, p. 13744.

<sup>467</sup> Cass. crim., 20 juin 2018 : *Bull. crim.*, n° 118.

<sup>468</sup> CPP, art. 365-1, al. 2.

<sup>469</sup> Cass. crim., 10 janv. 2013 : *Bull. crim.*, n° 10 ; Cass. crim., 20 nov. 2013 : *Bull. crim.*, n° 234 ; Cass. crim., 16 déc. 2015 : *Bull. crim.*, n° 306 ; *Procédures* 2016, comm. 72, obs. CHAVENT-LECLÈRE Anne-Sophie – Cass. crim., 16 nov. 2016 : *Bull. crim.*, n° 298 ; Cass. crim., 28 mars 2018 : *Bull. crim.*, n° 58.

<sup>470</sup> Cass. crim., 16 déc. 2015 : *Bull. crim.*, n° 307.

<sup>471</sup> Cass. crim., 8 févr. 2017 (4 espèces), n° de pourvoi : 15-86.914, n° de pourvoi : 16-80.389, n° de pourvoi : 16-80.391, et n° de pourvoi : 16-81.242 : *Bull. crim.*, n° 41 ; Cass. crim., 28 juin 2017 : *Bull. crim.*, n° 180 ; *Dalloz actualité*, 27 juill. 2017, obs. GALLOIS Julie – Cass. crim., 20 juin 2018 : *Bull. crim.*, n° 118.

doit être déclaré contraire à la Constitution »<sup>472</sup>. Désormais, depuis la loi n° 2019-222<sup>473</sup>, l'article 365-1 du Code de procédure pénale dans sa nouvelle rédaction impose à cette juridiction de motiver le choix de la peine.

Même, si la loi impose à la cour d'assises de motiver la décision statuant sur l'action publique, la Haute cour considère que cette juridiction n'a pas à poser des questions factuelles<sup>474</sup>.

**131. Le tribunal criminel – de la non-motivation à la motivation.** Comme en droit français, le tribunal criminel n'était tenu que de répondre aux questions posées à ses membres sans motiver sa décision statuant sur l'action publique. La Cour suprême avait eu l'occasion de rappeler le principe de la non-motivation des arrêts du tribunal criminel. Selon elle, les réponses aux questions posées tiennent lieu de motivation<sup>475</sup>. Bien que le principe de la motivation des décisions de justice ait été consacré comme un principe constitutionnel de portée générale<sup>476</sup>, il n'a été introduit en matière de procédure pénale, comme principe général, que par la loi n° 17-07 du 27 mars 2017 qui a modifié le Code de procédure pénale. Dorénavant, ce principe est consacré non seulement comme principe général à l'article 1<sup>er</sup> du Code de procédure pénale, mais aussi à l'article 309 du même Code concernant le tribunal criminel.

Récemment, un groupe de travail a remis au ministère de la Justice, un rapport portant projet de réforme du tribunal criminel, où il a été question de renoncer à l'institution du jury populaire et de le remplacer par une forme collégiale composée seulement de magistrats professionnels. Le rapport propose aussi d'abandonner le système des questions posées aux membres de cette juridiction, ainsi que la suppression du procédé de la feuille de motivation. Selon ce rapport, les jugements des tribunaux criminels devraient être motivés en faits et en droit<sup>477</sup>.

---

<sup>472</sup> Cons. const., 2 mars 2018, n° 2017-694 QPC, NOR : CSCX1806085S : JORF n° 52, 3 mars 2018 ; *Dr. pén.* 2018, comm. 68, note MARON Albert et HAAS Marion ; *D.* 2018, p. 1191, obs. BOTTON Antoine ; *D.* 2018, p. 1621, obs. PRADEL Jean ; *Dalloz actualité*, 6 mars 2018, obs. GOETZ Dorothée.

<sup>473</sup> L., n° 2019-222 [mod.], 23 mars 2019, de programmation 2018-2022 et de réforme pour la justice, NOR : JUST1806695L : JORF n° 71, 24 mar 2019 (rect., NOR : JUST1806695Z : JORF n° 88, 13 avr. 2019).

<sup>474</sup> Cass. crim., 11 juill. 2017 : *Bull. crim.*, n° 195.

<sup>475</sup> C. sup., 1<sup>re</sup> crim., 23 oct. 1990, dossier n° : 75935 : *Rev. jud.* 1992, n° 2, p. 182 (arrêt en langue arabe) ; C. sup., crim., 24 mai 2006, dossier n° : 399009 : *RCS* 2007, n° 1, p. 555 (arrêt en langue arabe).

<sup>476</sup> Ce principe avait été reconnu depuis la Constitution de 1976 (art. 170). V. notamment, *supra*, note n° 444.

<sup>477</sup> BOUROUINA Mohammed (dir.), « مشروع إصلاح نظام محكمة الجنايات » [Projet de réforme de l'institution du tribunal criminel], ministère de la Justice, sept. 2020, p. 17.

## **SOUS-SECTION 2 : PARTICULARITÉ PROCÉDURALE EN MATIÈRE DE DROIT MARITIME FRANÇAIS**

**132. Caractères militaire et disciplinaire.** La conception du tribunal maritime commercial était inspirée de la conception du tribunal maritime, qui constituait une juridiction militaire qui connaissait des infractions maritimes militaires. Le rôle disciplinaire aussi de ces juridictions, faisait qu'on se souciait peu du principe de la motivation. Néanmoins, pour les tribunaux maritimes commerciaux, la pratique judiciaire avait su fléchir ce postulat.

### **1 §. Influence des règles dérogatoires**

**133. Connexion avec la législation militaire maritime – DDPMM 1852.** Le décret disciplinaire et pénal de la marine marchande de 1852 consacrait à l'article 36 le principe du vote sur la culpabilité et sur la peine, sans toutefois développer la manière dont devait s'y prendre les tribunaux maritimes commerciaux, ce qui avait laissé la question en suspens jusqu'à ce que la Cour de cassation décidât que c'étaient les règles de droit commun, et plus particulièrement, celles qui étaient établies à l'article 162 du Code de justice militaire pour l'Armée de mer de 1858, qui devaient être appliquées, en estimant que les questions devaient être posées séparément pour chaque infraction principale, chaque inculpé, chaque circonstance aggravante et chaque circonstance atténuante<sup>478</sup>.

**134. Le contrôle de la Cour de cassation – CDPMM 1926.** Consacrant les règles dégagées par la Cour de cassation en application du décret disciplinaire et pénal de la marine marchande de 1852, le décret du 2 novembre 1939<sup>479</sup> pris en application du décret-loi du 29 juillet 1939 rétablissant les tribunaux commerciaux maritimes, était plus explicite à l'article 20 quant à la manière de poser les questions de culpabilité. Aussi détaillé encore, fut son successeur, le décret n° 56-1219, qui prévoyait aussi la manière de poser les questions<sup>480</sup>, ainsi que les mentions qui devaient figurer dans la décision du tribunal maritime commercial<sup>481</sup>.

<sup>478</sup> Cass. crim., 7 avr. 1865 : *Bull. crim.*, n° 89 ; Cass. crim., 21 mai 1909 : *Bull. crim.*, n° 280.

<sup>479</sup> D. 2 nov. 1939, instituant un tribunal maritime commercial dans divers chefs-lieux de quartier de France et d'Algérie.

<sup>480</sup> Art. 25 ; art 26.

<sup>481</sup> Art. 31.

La Cour de cassation contrôlait rigoureusement la manière dont le tribunal posait les questions de culpabilité<sup>482</sup> et elle avait à plusieurs reprises cassé les jugements des tribunaux maritimes commerciaux au motif que les questions posées aux membres étaient des questions complexes<sup>483</sup>, ou rejeté le pourvoi en cassation au motif qu'elles ne l'étaient pas<sup>484</sup>, s'alignant ainsi sur sa jurisprudence établie, concernant les questions complexes posées aux membres de la cour d'assises<sup>485</sup>.

## 2 §. Règles propres au tribunal maritime commercial

**135. La pratique de la motivation des jugements des tribunaux maritimes commerciaux.** Une pratique judiciaire s'était développée concernant les décisions des tribunaux maritimes commerciaux, celles-ci, en plus des réponses aux questions posées, étaient motivées en fait et en droit. Forme de jugement décrite comme étant assez singulière par le doyen RIPERT<sup>486</sup>. Mais même si cette pratique n'avait pas fait l'objet de débats doctrinaux, l'effet de la chose jugée au pénal sur le civil avait révélé la délicatesse de la question qui consistait à connaître qu'elle était la portée de ces motifs.

Même si à notre connaissance, la jurisprudence n'avait pas eu à régler une telle question, il semblerait que la Cour de cassation y avait fait incidemment référence, en leur déniaient cette autorité : « qu'en effet, le jugement du Tribunal maritime commercial, abstraction faite des motifs, lesquels sont surabondants [...] »<sup>487</sup>, et même l'annotateur de l'arrêt du 2 mai 1924, semblait se rallier à cette position<sup>488</sup>. Néanmoins, dans une autre affaire, une cour d'appel semblait se référer aux motifs de la décision du tribunal maritime commercial, les jugeant implicitement comme étant des constatations nécessaires<sup>489</sup>.

---

<sup>482</sup> Concernant les questions posées en fait, v. Cass. crim., 21 nov. 1991 : *Bull. crim.*, n° 426 ; Cass. crim., 12 févr. 2003, n° de pourvoi : 02-84.576, inédit ; Cass. crim., 26 mars 2003, n° de pourvoi : 02-84.577, inédit ; Cass. crim., 20 sept. 2006, n° de pourvoi : 05-82.882, inédit.

<sup>483</sup> Cass. crim., 7 févr. 1963 : *Bull. crim.*, n° 70 ; Cass. crim., 22 oct. 1970 : *Bull. crim.*, n° 278 ; Cass. crim., 16 nov. 1988 : *Bull. crim.*, n° 390.

<sup>484</sup> Cass. crim., 21 nov. 1991 : *Bull. crim.*, n° 425 ; Cass. crim., 21 nov. 1991 : *Bull. crim.*, n° 426 ; Cass. crim., 6 mars 1996 : *Bull. crim.*, n° 106 ; *DMF* 1997, p. 732, obs. TASSEL Yves.

<sup>485</sup> Cass. crim., 22 janv. 1808 : *Bull. crim.*, n° 11 ; Cass. crim., 8 juill. 1837 : *Bull. crim.*, n° 202 ; Cass. crim., 12 sept. 1839 : *Bull. crim.*, n° 294 ; Cass. crim., 4 août 1843 : *Bull. crim.*, n° 195.

<sup>486</sup> RIPERT Georges, *op. cit.*, p. 72 (note n° 3).

<sup>487</sup> Cass. civ., 2 mai 1924 : *RDMC*, 8, 1924, p. 202, note RIPERT Georges. Dans le même sens, Cass. req., 26 nov. 1924 : *DMF* 1925, p. 1.

<sup>488</sup> RIPERT Georges, note sous Cass. civ., 2 mai 1924, *RDMC*, 8, 1924, p. 202.

<sup>489</sup> CA Rouen, 11 janv. 1961 : *DMF* 1961, p. 220.

**136. Sanction de la Cour de cassation – retour au principe général.** La motivation en fait et en droit des jugements des tribunaux maritimes commerciaux devenant une pratique spécifique à cette juridiction, la Cour de cassation avait fini par la condamner, au motif que « cette forme de procéder est incompatible avec les dispositions impératives de l'article 25 [du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande], qu'en effet lorsque les membres d'une juridiction sont appelés à émettre individuellement une réponse par oui ou par non à une question, ils ne peuvent en même temps sur la même question, émettre sous forme de motifs un avis collectif »<sup>490</sup>. S'inspirant de sa jurisprudence développée en matière des décisions des cours d'assises, elle avait aussi affirmé que les réponses aux questions posées tenaient lieu de motifs<sup>491</sup> ; alors même qu'on avait invoqué devant elle l'article 6-1 de Convention européenne des droits de l'homme<sup>492</sup>.

**137. Retour aux règles de droit commun.** Désormais, depuis la modification de la loi du 17 décembre 1926 par l'ordonnance n° 2012-1218, les règles régissant la procédure devant le tribunal maritime sont celles du Code de procédure pénale<sup>493</sup>. De ce fait, les décisions émanant de cette juridiction doivent être motivées, et ce qui a été développé précédemment, concernant la motivation des décisions des juridictions correctionnelles, sera appliqué devant les tribunaux maritimes<sup>494</sup>. Ainsi, les motifs qui constitueraient le soutien nécessaire du dispositif emporteraient chose jugée au pénal sur le civil, que le juge pénal condamne ou renvoie des fins de la poursuite.

En conclusion, l'un des arguments retenu par l'ancienne doctrine et l'ancienne jurisprudence pour relativiser l'effet de la chose jugée au pénal sur le civil, qui tenait à la nature spécifique des tribunaux maritime commerciaux et dans la non-motivation légale de leurs décisions, serait dorénavant inopérant.

La question de l'étendue de la motivation des décisions pénales étant connue, elle reste néanmoins insuffisante pour connaître quels seraient les repères que devrait suivre le juge civil pour se conformer aux constatations du juge répressif.

---

<sup>490</sup> Cass. crim., 10 juill. 1969 : *Bull. crim.*, n° 226. V. dans ce sens, Cass. crim., 22 oct. 1970 : *Bull. crim.*, n° 278. V. notamment, pour une position implicite, Cass. crim., 7 févr. 1963 : *Bull. crim.*, n° 70.

<sup>491</sup> Cass. crim., 18 sept. 1997 : *Bull. crim.*, n° 308.

<sup>492</sup> Cass. crim., 9 oct. 2002, n° de pourvoi : 02-81.353, inédit.

<sup>493</sup> L., 17 déc. 1926, relative à la répression en matière maritime, art. 16.

<sup>494</sup> V. *supra*, n° 128.

## SECTION 2 : LA MOTIVATION DU JUGE PÉNAL VUE PAR LE JUGE CIVIL – LES CONSTATATIONS DÉCISIVES –

**138. Principe.** Selon l'article 339 du Code civil algérien, la décision pénale ne lie le juge civil, que par rapport aux faits sur lesquels elle s'est prononcée (sous-section 1) et devait nécessairement se prononcer (sous-section 2). Solution consacrée depuis fort longtemps par la jurisprudence française<sup>495</sup> et toujours reprise par les plus récents arrêts de la Cour de Cassation, qui énonce que « l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil s'attache à ce qui a été définitivement, nécessairement et certainement décidé par le juge pénal »<sup>496</sup>. Ces constatations agissent sur le civil, alors-même que la *motivation stéréotypée* de la décision de relaxe ne permettait pas de déterminer les motifs précis ayant conduit au prononcer de la relaxe<sup>497</sup>.

Il faut rappeler que la jurisprudence a étendu le principe de l'autorité de la chose jugée au pénal aux actions disciplinaires, tout en laissant à l'organe disciplinaire toute latitude pour apprécier la gravité des faits selon le droit disciplinaire<sup>498</sup>.

### SOUS-SECTION 1 : LES CONSTATATIONS CERTAINES

**139. Notion.** Une distinction s'impose entre les constatations incertaines et celles de l'incertitude. Les premières ne lient aucunement le juge civil, puisqu'elles ne se fondent que sur des suppositions et des probabilités, qui par leur nature, sont incertaines et dubitatives, et ce, « soit qu'elles trahissent une incertitude chez le juge [...], soit qu'elles donnent lieu à des difficultés d'interprétation de sa pensée »<sup>499</sup>.

---

<sup>495</sup> Cass. civ., 7 mars 1855 : S. 1855.1.440.

<sup>496</sup> Cass. 2<sup>e</sup> civ., 6 juin 2019, n<sup>o</sup> de pourvoi : 18.15.713, inédit.

<sup>497</sup> Cass. 2<sup>e</sup> civ., 12 mars 2020, n<sup>o</sup> de pourvoi : 18-21.648 : *JurisData* n<sup>o</sup> 2020-003050 ; *JCP S* 2020, 2064, note AUMERAN Xavier.

<sup>498</sup> Cass. 1<sup>re</sup> civ., 18 mai 1989 : *Bull. civ.* I, n<sup>o</sup> 201 ; CA Toulouse, 6<sup>e</sup> ch., 26 sept. 2013, RG n<sup>o</sup> : 12/04996.

<sup>499</sup> BOULOC Bernard, *Procédure pénale, op. cit.*, p. 1156.

**140. Constatations relatives à l'incertitude.** C'est le cas des *constatations certaines d'une incertitude*<sup>500</sup>. Ainsi, concernant la décision de renvoi des fins de la poursuite rendue au bénéfice du doute, la jurisprudence estime que ces constatations devront s'imposer au juge civil, alors même si ce dernier estime que la preuve est suffisante ou si de nouvelles preuves sont apparues lors du procès civil<sup>501</sup>. En effet, cette décision acquiert une existence indépendante des preuves sur lesquelles elle s'appuie. Confirmant une jurisprudence ancienne<sup>502</sup>, la Cour de cassation française l'avait renforcée par l'arrêt BLUTEAU<sup>503</sup>, en généralisant le principe au cas où le droit civil imposait l'affirmation précise de l'inexistence d'un fait que par une preuve contraire<sup>504</sup>. La solution adoptée par la jurisprudence française, nous semble conforme à la condition de la constatation certaine. En effet, si le fait est incertain, le doute du juge répressif est quant à lui certain<sup>505</sup>.

## SOUS-SECTION 2 : LES CONSTATATIONS NÉCESSAIRES

**141. Définition.** Est une constatation nécessaire, « celle que le tribunal répressif était tenu de faire pour justifier sa décision de condamnation ou d'acquiescement »<sup>506</sup>. C'est tout le raisonnement et l'acheminement des moyens de fait et de droit suivis par le juge pénal, qu'il condamne ou qu'il acquitte. Ce sont les constatations qui se rattachent aux éléments caractéristiques de la décision pénale. Il faudrait cependant, que le juge civil ne retienne de la décision pénale que les constatations qui lui sont nécessaires pour trancher la question civile, car, toute constatation nécessaire de la décision pénale n'est pas forcément nécessaire aux yeux du juge civil<sup>507</sup>.

---

<sup>500</sup> *Ibid.*

<sup>501</sup> Cass. 2<sup>e</sup> civ., 14 mars 1973 : *Bull. civ.* II, n° 99.

<sup>502</sup> Cass. req., 10 mai 1932 : *RPA* 1932, p. 256 ; Cass. civ., 1<sup>er</sup> avr. 1935 : *RPA* 1935, p. 297 ; Cass. 2<sup>e</sup> civ., 4 mars 1970 : *Bull. civ.* II, n° 78 ; Cass. 2<sup>e</sup> civ., 12 juin 1975 : *Bull. civ.* II, n° 176.

<sup>503</sup> Cass. 1<sup>re</sup> civ., 3 févr. 1976 : *Bull. civ.* I, n° 48.

<sup>504</sup> PRADEL Jean et VARINARD André, *Les grands arrêts de la procédure pénale*, Dalloz, 2019, p. 517.

<sup>505</sup> Pour d'autres applications du principe, v. notamment, Cass. 2<sup>e</sup> civ., 5 janv. 1978 : *Bull. civ.* II, n° 7 ; Cass. 1<sup>re</sup> civ., 24 mars 1981 : *Bull. civ.* I, n° 98 ; Cass. 1<sup>re</sup> civ., 30 oct. 1985 : *Bull. civ.* I, n° 280 ; Cass. 2<sup>e</sup> civ., 6 déc. 1995 : *Bull. civ.* II, n° 303 ; Cass. 1<sup>re</sup> civ., 28 mars 2018, n° de pourvoi : 17-15.628, inédit.

<sup>506</sup> BOULOC Bernard, *Procédure pénale, op. cit.*, p. 1157.

<sup>507</sup> V. *infra*, n° 142.

**142. Étendue.** L'autorité de la chose jugée s'étend non seulement au dispositif de la décision, mais aussi aux motifs qui en sont le soutien nécessaire<sup>508</sup>. La jurisprudence considère comme constatations nécessaires : l'existence du fait incriminé, sa qualification, la participation et la culpabilité de ceux auxquels le fait est imputé<sup>509</sup>. Ainsi, il avait été jugé, que tout élément étranger aux éléments constitutifs de l'infraction pouvait être apprécié de nouveau par le juge civil<sup>510</sup>. Toutefois, la Cour de cassation avait jugé que la relaxe d'un prévenu de l'infraction de conduite d'un véhicule terrestre sans assurance, ne faisait pas obstacle au juge civil de porter son appréciation sur la validité ou l'éventuelle suspension du contrat d'assurance<sup>511</sup>. Aussi, avait-elle affirmé que le motif d'une décision pénale relaxant une personne poursuivie pour délit de coups et blessures volontaires, qui avait indiqué que les faits ne constituaient pas une faute d'imprudence, était le soutien nécessaire de la décision pénale<sup>512</sup>. Cette position nous semble critiquable, puisqu'une telle constatation ne peut être rattachée au dispositif de la décision pénale, ce n'est donc qu'un motif surabondant.

**143. Les constatations nécessaires des décisions des juridictions populaires.** Il apparaît de la lecture de l'article 349, al. 1<sup>er</sup> du Code de procédure pénale français<sup>513</sup>, que la question posée par le tribunal criminel est une question complexe<sup>514</sup>, puisqu'elle comprend à la fois : l'existence du fait matériel, sa perpétration par l'accusé et la culpabilité de ce dernier<sup>515</sup>. La réponse à cette question par la négative peut avoir comme raison, la négation de tous ces éléments ou une partie seulement. Les décisions de ces juridictions (avant leur réforme) n'étant pas motivées, la réponse à cette question ne pouvait orienter le juge civil pour connaître les motifs de l'acquiescement. Rien ne lui interdisait donc de rechercher des éléments qui fonderaient sa décision, à condition toutefois que sa décision ne soit pas inconciliable avec celle rendue sur l'action publique. Ainsi, il avait été jugé que « le verdict négatif et l'arrêt d'acquiescement qui a suivi, ne faisaient pas obstacle à ce que la cour d'assises examinât si ce même fait, dépouillé des circonstances qui lui imprimaient le caractère d'un crime, ne

<sup>508</sup> Cass. 2<sup>e</sup> civ., 28 janv. 1987, n<sup>o</sup> de pourvoi : 85-17.486, inédit ; Cass. 2<sup>e</sup> civ., 14 mars 1990, n<sup>o</sup> de pourvoi : 89-11.356, inédit ; Cass. 1<sup>re</sup> civ., 9 mars 1994, n<sup>o</sup> de pourvoi : 92-14.585, inédit ; Cass. 2<sup>e</sup> civ., 19 nov. 1997 : *Bull. civ.* II, n<sup>o</sup> 279 ; Cass. 2<sup>e</sup> civ., 8 janv. 2015, n<sup>o</sup> de pourvoi : 13-26.633, inédit ; Cass. 2<sup>e</sup> civ., 17 janv. 2019, n<sup>o</sup> de pourvoi : 18-11.320 18-11.440, inédit.

<sup>509</sup> Cass. req., 27 janv. 1869 : *DP* 1869.1.169, note GRIOLET Gaston ; Cass. com., 17 févr. 1998, n<sup>o</sup> de pourvoi : 95-14.672, inédit ; Cass. com., 3 mai 2006 : *Bull. civ.* IV, n<sup>o</sup> 105 ; Cass. com., 9 févr. 2010, n<sup>o</sup> de pourvoi : 09-10.388, inédit ; Cass. 2<sup>e</sup> civ., 30 avr. 2014, n<sup>o</sup> de pourvoi : 13-18.406, inédit.

<sup>510</sup> Cass. civ., 6 févr. 1837 : *S.* 1837.1.647 ; Cass. 2<sup>e</sup> civ., 15 nov. 2001, n<sup>o</sup> de pourvoi : 99-21.636, inédit.

<sup>511</sup> Cass. 1<sup>re</sup> civ., 25 nov. 1980 : *Bull. civ.* I, n<sup>o</sup> 303 ; Cass. 1<sup>re</sup> civ., 2 mai 1984 : *Bull. civ.* I, n<sup>o</sup> 144.

<sup>512</sup> Cass. 2<sup>e</sup> civ., 26 mars 1981 : *Bull. civ.* II, n<sup>o</sup> 73.

<sup>513</sup> CPPA, art. 305, al. 1<sup>er</sup>.

<sup>514</sup> VILLEY Edmond, *op.cit.*, p. 403.

<sup>515</sup> « L'accusé est-il coupable d'avoir commis tel fait ? »



constituait pas tout au moins un fait dommageable de nature à engager, en cas de faute constatée à la charge de l'accusé, sa responsabilité civile »<sup>516</sup>. Cependant, si une question subsidiaire avait été posée concernant une infraction non intentionnelle, et qu'il y avait eu réponse négative à la question principale<sup>517</sup> et à la question subsidiaire, l'autorité de la chose jugée devrait s'imposer selon certains auteurs<sup>518</sup>.

Au cas où la question principale avait été scindée en plusieurs questions suivant les éléments constitutifs de l'infraction<sup>519</sup>, et que chacune d'entre elles désignait une constatation nécessaire à la décision rendue sur l'action publique, la cause de l'acquiescement serait connue et s'imposerait au juge civil<sup>520</sup>.

Depuis la réforme de ces juridictions, les motifs de l'acquiescement seront désormais connus du juge civil, puisque les décisions de la cour d'assises ou du tribunal criminel sont motivées<sup>521</sup>. Obligation légale, qui aura pour conséquence de considérer ces motifs comme étant le soutien nécessaire du dispositif, et ce contrairement à ce qui avait été décidé implicitement par la Cour de cassation concernant les décisions des tribunaux maritimes commerciaux<sup>522</sup>.

---

<sup>516</sup> Cass. crim., 8 juill. 1959 : *D.* 1959, p. 386.

<sup>517</sup> Qui concerne une infraction intentionnelle.

<sup>518</sup> MAZEAUD Henri et MAZEAUD Léon, obs. sous C. assises Haut-Rhin, 31 oct. 1957, *RTD civ.* 1958, p. 265 (cette solution n'est envisageable que si l'on adopte la théorie de l'unité des fautes). V. notamment, Cass. 2<sup>e</sup> civ., 5 janv. 1956 : *JCP G* 1956, II 9140, note PAGEAUD P. A. (concernant l'autorité de la chose jugée attribuée à la réponse négative à une question relative à la circonstance aggravante).

<sup>519</sup> Cass. crim., 1<sup>er</sup> déc. 1866 : *Bull. crim.*, n° 251.

<sup>520</sup> L'autorité de la chose jugée ne s'étend aucunement aux réponses qui ne sont pas le soutien nécessaire de la décision rendue sur l'action publique (Cass. req., 16 août 1847 : *S.* 1848.1.280).

<sup>521</sup> V. *supra*, n°s 130-131.

<sup>522</sup> V. *supra*, n° 135.

## CONCLUSION DU TITRE 2

**144. Les règles de formes influencées par le fond.** Le droit pénal maritime étant à l'origine un droit disciplinaire, il eut été logique que les procédures observées pour juger les gens de mer, eussent été spéciales et que les juridictions qui avaient à juger des infractions maritimes ressemblaient plus à des juridictions disciplinaires qu'à de véritables juridictions répressives.

**145. Disparition de la particularité procédurale.** Bien que le droit pénal des transports soit resté toujours imprégné de spécificités, la procédure pénale se rattachant à ce droit, s'est alignée sur les règles générales de la procédure pénale. Ainsi, les juridictions répressives maritimes, qui étaient autrefois des juridictions d'exception, sont devenues des juridictions spécialisées de droit commun.

## CONCLUSION DE LA PREMIÈRE PARTIE

**146. Le fond.** Se distinguant des règles de droit commun, les règles de fond du droit pénal des transports se caractérisent par le recours aux infractions de préventions et aux infractions matérielles. Mais aussi autonomes soient-elles, elles empruntent certaines règles du droit pénal commun et sont influencées par une terminologie uniforme qui les lie aux règles de la responsabilité civile en matière de transport. On pourrait constater donc, que les règles de forme pourraient aussi être influencées par ces caractéristiques.

**147. La forme.** La procédure pénale en matière de droit des transports, n'a été influencée que par les règles de fond du droit maritime, puisque la compétence répressive avait été attribuée à une juridiction d'exception, puis par la suite à une juridiction spécialisée. Mais, ce qui semble être plus influencée par les règles de fond, c'est la structure de la décision pénale statuant sur l'action publique.

## **Deuxième partie**

# **INCIDENCE DU PÉNAL SUR LE CIVIL PAR LA CONVERGENCE DES ÉLÉMENTS CONSTITUTIFS DES RESPONSABILITÉS PÉNALE ET CIVILE**

**148. À l'origine des responsabilités.** On enseigne traditionnellement que les fondements de la responsabilité civile diffèrent des fondements de la responsabilité pénale, car les deux responsabilités ne poursuivent pas le même but. Par le recours à la responsabilité civile, on protège l'intérêt privé, et par le recours à la responsabilité pénale, on protège l'intérêt public. On pourrait remettre en cause ce principe, car toute forme de responsabilité existe pour protéger à la fois les deux intérêts, directement ou indirectement. Cependant, et curieusement toutes les formes de responsabilités se caractérisent par l'existence de deux éléments fondamentaux ; l'un est subjectif et inclut l'élément moral (1<sup>er</sup> titre), l'autre est objectif et inclut le préjudice et le lien de causalité (2<sup>e</sup> titre).

## TITRE 1 : LES ÉLÉMENTS SUBJECTIFS DE LA RESPONSABILITÉ

**149. Imputabilité légale et imputation légale.** Classiquement, on prend en compte l'élément moral comme constituant un élément autonome, mais en réalité, il ne suffit pas qu'il y ait caractérisation d'une faute pour que l'une des conditions de la responsabilité soit établie (1<sup>er</sup> chapitre). Il faut qu'il y ait aussi une imputation légale de la faute ; c'est-à-dire rattacher la faute à une personne qui est perçue comme responsable ou comme susceptible de l'être (2<sup>e</sup> chapitre).

## CHAPITRE 1 : L'ÉLÉMENT MORAL – LA FAUTE –

**150. La faute civile.** Contrairement au Code civil français, le Code civil algérien ne reprend pas la distinction faite entre « délit – civil – » et « quasi-délit » ; il regroupe le tout sous l'appellation « acte dommageable ». L'article 124 du Code civil énonce que « tout acte quelconque de la personne qui cause à autrui un dommage oblige celui par la faute duquel il est arrivé, à le réparer » et de continuer ensuite à l'article 125, que « ne répond du dommage causé par son action, son abstention, sa négligence ou son imprudence que l'auteur pourvu de discernement ». La négligence et l'imprudence constituent alors, selon cet article, la limite minimale de la faute civile. La rédaction des articles 1240 et 1241 du Code civil français<sup>523</sup>, fait que l'on distingue la faute intentionnelle de la faute non intentionnelle. Certains auteurs, ont affirmé que cette distinction n'avait aucun intérêt<sup>524</sup>, et qu'en « droit civil français, il n'y a intérêt ni doctrinal ni pratique à distinguer les délits et les quasi-délits. Les uns et les autres sont confondus dans une formule très compréhensive ; et cette confusion a pour cause que les uns et les autres présentent le double caractère d'être illicites (c'est-à-dire contraires au droit) et dommageables »<sup>525</sup>.

**151. La faute pénale.** Comme le droit civil, le droit pénal fait la distinction entre la faute intentionnelle et la faute non intentionnelle. Mais à l'inverse, c'est la faute intentionnelle qui prédomine en matière d'infractions pénales, si bien que l'alinéa premier de l'article 121-3 du Code pénal français énonce qu'« il n'y a point de crime ou de délit sans intention de le commettre ». C'est la règle générale qui est énoncée, suivie d'une exception : « Il y a également délit, lorsque la loi le prévoit, en cas de faute d'imprudence, de négligence ou de manquement à une obligation de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement »<sup>526</sup>. Le Code pénal algérien ne reprend pas cette distinction<sup>527</sup>, néanmoins, le principe retenu est presque identique.

**152. La faute pénale intentionnelle – concordance.** La décision pénale statuant sur l'existence d'une infraction intentionnelle, n'aura autorité de chose jugée sur le civil que s'il y

---

<sup>523</sup> Anciens articles 1382 et 1383.

<sup>524</sup> BAUDRY-LACANTINERIE Gabriel et BARDE Louis, *Traité théorique et pratique de droit civil : Des obligations*, t. 4, L. Larose et L. Tenin, 1908, p. 536.

<sup>525</sup> LALOU Henri, *La responsabilité civile, Principes élémentaires et applications pratiques*, Dalloz, 1928, p. 7.

<sup>526</sup> C. pén., art. 121-3, al. 3.

<sup>527</sup> V. *supra*, n<sup>os</sup> 57-58.

a eu condamnation. Dans ce cas, le juge civil ne pourra contredire la décision pénale sur l'existence d'une faute pénale intentionnelle, à moins que la conception civile d'une telle faute soit différente. Ainsi, la jurisprudence considère qu'en matière de contrat d'assurance, la faute intentionnelle (la recherche des conséquences dommageables) au sens de l'article L. 113-1 du Code des assurances est différente de la faute pénale intentionnelle<sup>528</sup>. Par contre, s'il y avait eu renvoi des fins de la poursuite, le juge civil ne pourrait pas retenir l'existence d'une faute civile intentionnelle, mais rien ne l'empêcherait de rechercher une faute civile non intentionnelle<sup>529</sup>.

**153. Fautes inférieures à la faute intentionnelle.** Naguère, le droit pénal et le droit civil ne connaissaient, en plus de la faute intentionnelle, que la faute non intentionnelle. Ce principe de la dualité des fautes (faute intentionnelle et faute non intentionnelle), commun au droit civil et au droit pénal, avait pour conséquence de diriger les débats doctrinaux et jurisprudentiels sur la question de savoir si la faute civile non intentionnelle était identique à la faute pénale non intentionnelle ; elle avait suscité d'ailleurs une discussion plus étendue en droit maritime (1<sup>re</sup> section). Avec la création des fautes intermédiaires, d'abord en droit civil, puis en droit pénal, la question n'était pas seulement devenue plus complexe, mais s'était posé le problème de la séparation radicale entre la faute civile et la faute pénale (2<sup>e</sup> section).

## SECTION 1 : LES SIMPLES FAUTES PÉNALE ET CIVILE

**154. Un principe à sens unique.** La dissociation entre faute pénale et faute civile n'apparaît que lorsque la juridiction répressive renvoie le mis en cause des fins de la poursuite pour absence de faute pénale non intentionnelle. À l'inverse, ce qui a été jugé par le juge répressif en cas de condamnation s'imposera au juge civil concernant la faute pénale<sup>530</sup>, et ce

---

<sup>528</sup> Cass. 1<sup>re</sup> civ., 27 mai 2003 : *Bull. civ.* I, n° 125 ; *RDI* 2003, p. 438, obs. GRYNBAUM Luc – Cass. 2<sup>e</sup> civ., 16 janv. 2020, n° de pourvoi : 18-18.909, inédit.

<sup>529</sup> Cass. 1<sup>re</sup> civ., 2 févr. 1965 : *Bull. civ.* I, n° 92. V. notamment, Cass. soc., 25 mars 2020, n° de pourvoi : 18-23.682 : *JurisData* n° 2020-004518 ; *JCP S* 2020, 2048, note LEBORGNE-INGELAERE Céline. Cependant, dans un cas d'espèce, la Cour de cassation avait considéré qu'une décision pénale relaxant le prévenu au motif que les faits ne constituaient aucune infraction pénale, interdisait au juge civil de constater l'existence d'une faute civile non intentionnelle, alors même que la poursuite pénale concernait une infraction intentionnelle (Cass. 2<sup>e</sup> civ., 26 mars 1981 : *Bull. civ.* II, n° 73). V. notamment, Cass. soc., 25 mars 2020, n° de pourvoi : 18-23.682 : *JurisData* n° 2020-004518 ; *JCP S* 2020, 2048, note LEBORGNE-INGELAERE Céline.

<sup>530</sup> C. sup., civ., 1<sup>re</sup> sect., 21 févr. 2019, dossier n° : 1245657, inédit (arrêt en langue arabe).



dernier ne pourra éluder la responsabilité de la personne condamnée au pénal, alors même que la juridiction répressive a reconnu l'existence d'une faute plus grande de la part du préposé de la victime<sup>531</sup>.

Ce principe est applicable même en matière de droit des transports<sup>532</sup>, alors même, si l'appréciation du juge répressif relative à la faute de la personne condamnée au pénal était erronée<sup>533</sup>. Il s'agissait dans le cas d'espèce, d'une décision particulièrement intéressante d'une juridiction consulaire qui s'était attribuée le pouvoir d'apprécier une faute pénale retenue par un tribunal maritime commercial et de remettre en cause son existence en droit, ce qui avait eu pour conséquence de nier l'existence d'une faute civile<sup>534</sup>. Heureusement, cette décision fut réformée au motif qu'un tel raisonnement constituait une *théorie anti-juridique*, et que cette juridiction s'était érigée en *tribunal de révision*<sup>535</sup>.

## SOUS-SECTION 1 : THÈSE DE L'UNITÉ DES FAUTES

**155. Raisons d'être.** Ce sont les expressions utilisées par le Code pénal, concernant les délits d'homicide et de blessures involontaires<sup>536</sup> et qui étaient proches de celles utilisées par le Code civil, concernant les quasi-délits<sup>537</sup>, qui avaient conduit au rapprochement entre les deux fautes. Un auteur avait estimé que l'unité des fautes pénale et civile se caractérisait « par une “contamination” du droit pénal par le droit civil »<sup>538</sup>. Mais, il semblerait que ce rapprochement n'était pas le point de départ de cette théorie.

### 1 §. De l'exception à la règle

**156. L'atténuation de la thèse de la dualité des fautes – la jurisprudence antérieure.** La thèse moniste a été plusieurs fois prise en considération antérieurement à sa

<sup>531</sup> Cass. civ., 6 févr. 1928, *RPA* 1928, p. 361.

<sup>532</sup> T. com. Marseille, 6 mars 1857 : *JJCM* 1857.1.68 ; CA Caen, 20 févr. 1895 : *RIDM* 1895-1896, p. 770 ; Cass. ch. civ., sect. com., 29 avr. 1958 : *RTD civ.* 1958, p. 622, obs. MAZEAUD Henri et MAZEAUD Léon.

<sup>533</sup> CA Rouen, 1<sup>re</sup> ch., 7 déc. 1910 : *Gaz. Pal.* 1911, 1, jur., p. 397.

<sup>534</sup> T. com. Fécamp, 15 déc. 1909 : *RJCMH* 1910.2.37.

<sup>535</sup> CA Rouen, 1<sup>re</sup> ch., 7 déc. 1910 : *Gaz. Pal.* 1911, 1, jur., p. 397.

<sup>536</sup> Articles 319 et 320 de l'ancien Code pénal français (actuellement articles 221-6 et 222-19 du Code pénal).

<sup>537</sup> Ancien article 1383 du Code civil français (actuellement article 1241 du Code civil).

<sup>538</sup> BERREVILLE Jean-Claude, « Quelques réflexions sur l'élément moral de l'infraction », *RSC* 1973, p. 867.

consécration par la jurisprudence<sup>539</sup>. Ainsi, la cour d'appel de Bordeaux avait penché pour la thèse de l'unité des fautes en motivant sa décision dans ces termes : « Attendu, relativement à Marquis, que, par un jugement en date du 30 juin 1863, le tribunal de Périgueux l'a relaxé de la poursuite dirigée contre lui par le ministère public, tendant à le faire déclarer coupable du délit de blessures par imprudence, maladresse, inattention, négligence ou inobservation des règlements ; que cette décision devenue souveraine, ne permet plus à Audy d'exercer contre Marquis une action en dommage-intérêts fondée sur un quasi-délit ou un simple fait dommageable, puisqu'en dehors de toute imprudence, de toute maladresse, inattention, négligence ou inobservation des règlements reprochables à ce dernier, il n'aurait commis aucune faute pouvant engager sa responsabilité [...] »<sup>540</sup>. Après cassation, la décision de la cour d'appel de Bordeaux fut approuvée, mais de manière dénaturée<sup>541</sup>. D'autres juridictions de fond avaient pris elles aussi, position pour la thèse moniste<sup>542</sup>.

En analysant la jurisprudence antérieure à l'arrêt du 18 décembre 1912<sup>543</sup>, HÉBRAUD estima que cette jurisprudence ne consacrait pas un principe autonome, mais elle réduisait seulement la portée de la thèse de la dualité des fautes civile et pénale<sup>544</sup>.

**157. Une théorie consacrée.** Même si ce n'est pas la première thèse qui a été consacrée par la jurisprudence, elle avait néanmoins prévalu pendant plusieurs décennies. La jurisprudence, se basant sur la similitude des termes employés par le Code pénal<sup>545</sup> et le Code civil<sup>546</sup> français, avait considéré que la faute pénale et la faute civile étaient identiques, et s'il y avait eu renvoi des fins de la poursuite d'une infraction non intentionnelle, le juge civil ne pourrait retenir une responsabilité pour faute personnelle (quasi-délit).

<sup>539</sup> V. HÉBRAUD Pierre, *op. cit.*, p. 426 s.

<sup>540</sup> CA Bordeaux, 19 août 1875 : *JP* 1877, p. 674.

<sup>541</sup> La cour d'appel de Bordeaux ayant estimé qu'il était impossible de relever une faute autre que celles retenues par la prévention, alors que la Cour de cassation avait relevé dans la décision pénale que la participation du prévenu n'était pas établie (Cass. req., 10 janv. 1877 : *JP* 1877, p. 674).

<sup>542</sup> CA Amiens, 1<sup>re</sup> ch., 15 juin 1892 : *J. audiences Cour Amiens trib. ressort* 1892, p. 231 ; CA Paris, 5<sup>e</sup> ch., 11 nov. 1910 et 31 oct. 1912 : *S.* 1915.2.42.

<sup>543</sup> V. *infra*, n° 157.

<sup>544</sup> « Il tend à se dégager, sur le terrain de l'autorité de la chose jugée, un système particulier qui pourrait se formuler ainsi : le juge civil ne peut jamais reprendre les faits qui ont été envisagés par le juge correctionnel et qu'il a déclarés n'être pas fautifs ; s'il a examiné certains faits particuliers, le juge civil pourra baser l'action civile sur des faits différents ; si le juge pénal a de façon générale, nié toute faute, l'action civile sera impossible. À la vérité, ce système ne paraît pas avoir été jamais expressément formulé comme autonome ; mais il se superpose à la dualité des fautes, au point de vue de la gravité, admise sur le terrain du criminel et du civil.

« L'effet de ce système est de restreindre la possibilité de reconnaître l'existence d'une faute civile ; il va donc dans une certaine mesure à l'encontre de la théorie de la dualité qui proclame justement la survivance de la faute civile à la faute pénale. » (HÉBRAUD Pierre, *op. cit.*, p. 432).

<sup>545</sup> Articles 319 et 320 de l'ancien Code pénal français (actuellement articles 221-6 et 222-19 du Code pénal).

<sup>546</sup> Ancien article 1383 du Code civil français (actuellement article 1241 du Code civil).

La date du 18 décembre 1912 est considérée comme un tournant en matière de consécration de la thèse de l'unité des fautes, puisque la chambre civile de la Cour de cassation avait eu à statuer incidemment<sup>547</sup> sur la portée de la faute civile vis-à-vis de la faute pénale<sup>548</sup>.

**158. Une jurisprudence confirmée.** Postérieurement à la décision du 18 décembre 1912, des arrêts de la Cour de cassation avaient entériné cette position, et qui en consacrant le principe de l'unité des fautes, avaient toutefois admis une possibilité d'engager la responsabilité de la personne relaxée, si la partie qui se prétendait lésée relevait contre elle, *en dehors de l'imprudence et de l'observation des règlements, une autre circonstance de nature à engager sa responsabilité*<sup>549</sup> ou d'autres faits et d'autres causes de responsabilité que ceux qui avaient fait l'objet de l'action pénale<sup>550</sup>. Un arrêt de la chambre civile du 5 mai 1920 avait aussi consacré le principe, mais cette fois-ci de façon plus affirmée<sup>551</sup>. En commentant une décision de la chambre civile du 30 décembre 1929, le professeur CAPITANT avait affirmé, en analysant les énumérations des articles 319 et 320 du Code pénal, qu'« on ne voit pas bien quel genre de faute on pourrait reprocher à l'individu acquitté qui ne rentrerait pas dans cette énumération. Elle embrasse, semble-t-il, tous les genres et tous les degrés de la faute civile, même la plus légère »<sup>552</sup>.

<sup>547</sup> La question principale était celle de l'unité des prescriptions pénale et civile.

<sup>548</sup> « Attendu, d'autre part, que les art. 319 et 320, C. pén., punissent de peines correctionnelles quiconque, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des règlements, a commis involontairement un homicide ou causé des blessures sans que la légèreté de la faute commise puisse avoir d'autre effet que celui d'atténuer la peine encourue ; [...] Mais attendu que, si atténuée que fût la faute retenue à la charge de Claustre, elle n'en constituait pas moins, telle qu'elle était précisée par l'arrêt, une imprudence passible des peines édictées par l'art. 320, C. pén. ; que l'arrêt ne relève, en dehors de cette imprudence même, aucune autre circonstance de laquelle puisse découler la responsabilité de Brochet et Perchet [...]. » (Cass. civ., 18 déc. 1912 : S. 1914.1.249, note MOREL René-Lucien ; *Les grands arrêts du droit pénal général*, Dalloz, 2018, p. 669, note VARINARD André).

<sup>549</sup> Cass. civ., 12 juin 1914 : S. 1915.1.70 ; Cass. civ., 28 mars 1916 : DP 1920.1.25 ; Cass. req., 17 janv. 1917 et 13 nov. 1917 : DP 1922.1.52. Argumentation qui sera reprise à propos de la question de l'unité des prescriptions pénale et civile (Cass. civ., 10 juin 1918 : DP 1922.1.52).

<sup>550</sup> Cass. civ., 23 mai 1916 : DP 1920.1.25.

<sup>551</sup> « [...] qu'en effet, la prévention, avait compris toute inobservation des règlements, et, par suite, l'infraction prévue par l'art. 14 du décret précité [du 10 mars 1899], et la déclaration du jugement correctionnel qu'aucune faute susceptible d'engager sa responsabilité ne pouvait être retenue excluait nécessairement toute participation de Raizin l'accident. » (Cass. civ., 5 mai 1920 : *Pand. pér.* 1920.1.360). V. aussi dans ce sens, CA Colmar, 1<sup>er</sup> ch. civ., 28 avr. 1936, *RJAL* 1936, p. 584 ; Cass. 2<sup>e</sup> civ., 23 juin 1960 : *Bull. civ.* II, n<sup>o</sup> 402.

<sup>552</sup> CAPITANT Henri, obs. sous Cass. civ., 30 déc. 1929, *Les grands arrêts de la jurisprudence civile*, Dalloz, 1934, p. 221.

À l'exception de quelques auteurs<sup>553</sup>, la doctrine dominante de l'époque était pour la théorie de l'unité des fautes<sup>554</sup>. De même, la chambre criminelle avait aussi par un arrêt du 6 juillet 1934 consacré le principe de l'unité des fautes pénale et civile<sup>555</sup> et l'avait même maintenu sous la loi du 8 juillet 1983<sup>556</sup>. Jusqu'à une époque récente, la jurisprudence française était restée attachée à la thèse moniste<sup>557</sup>.

**159. L'unité des fautes et le droit maritime avant 1926.** C'est par la suppression des tribunaux maritimes commerciaux ainsi que par l'abrogation de la loi du 10 mars 1891, par loi du 17 décembre 1926, qu'une nouvelle jurisprudence avait vu le jour<sup>558</sup>. La jurisprudence antérieure avait en matière maritime opté pour la thèse de la dualité des fautes<sup>559</sup>. Néanmoins, la Cour de cassation avait consacré par deux arrêts de la chambre civile datant du 22 octobre 1919<sup>560</sup>, le principe de l'unité des fautes pénale et civile en se référant à l'article 29 du règlement du 21 février 1897<sup>561</sup>, qui édictait que « rien de ce qui est prescrit dans ces règles ne doit exonérer un navire ou son propriétaire, ou son capitaine, ou son équipage, des conséquences d'une négligence quelconque soit au sujet des feux ou des signaux, soit de la part des hommes de veille, soit enfin au sujet de toute précaution que commandent l'expérience ordinaire du marin et les circonstances particulières dans lesquelles se trouve le bâtiment », et avait de ce fait, considéré qu'aucune autre faute ne pouvait être retenue contre le capitaine acquitté par le tribunal commercial maritime du chef d'abordage. Solution qui d'ailleurs n'avait pas été critiquée par l'annotateur, qui estimait qu'il s'agissait d'un alignement sur la jurisprudence consacrée par l'arrêt du 18 décembre 1912. Mais, certains auteurs voyaient d'un œil critique le raisonnement de la Cour de cassation<sup>562</sup>.

<sup>553</sup> PLANIOL Marcel, *Traité élémentaire de droit civil*, t. 2, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1931, p. 289.

<sup>554</sup> MOREL René-Lucien, note sous Cass. civ., 18 déc. 1912, S. 1914.1.249 ; GARÇON Émile, *Code pénal annoté*, t. 2, *op. cit.*, p. 114 ; MAZEAUD Henri, MAZEAUD Léon et MAZEAUD Jean, *Leçons de droit civil*, t. 2, vol. 1, Montchrestien, 1998, p. 714.

<sup>555</sup> Cass. crim., 6 juill. 1934 : *DH* 1934, jur., p. 446 ; *Les grands arrêts du droit pénal général*, *op. cit.*, p. 669, note VARINARD André.

<sup>556</sup> Cass. crim., 18 nov. 1986 : *Bull. crim.*, n° 343 ; *RSC* 1987, p. 426, obs. LEVASSEUR Georges.

<sup>557</sup> Cass. 2<sup>e</sup> civ., 23 juin 1960 : *Bull. civ. II*, n° 402 ; Cass. 2<sup>e</sup> civ., 28 avr. 1993 : *Bull. civ. II*, n° 152 ; Cass. 2<sup>e</sup> civ., 29 mai 1996 : *Bull. civ. II*, n° 109 ; Cass. 2<sup>e</sup> civ., 12 juin 1996 : *Bull. civ. II*, n° 146 ; Cass. 2<sup>e</sup> civ., 27 mai 1998 : *Bull. civ. II*, n° 164.

<sup>558</sup> V. *infra*, n° 160.

<sup>559</sup> V. *infra*, n°s 175-176.

<sup>560</sup> Cass. civ., 22 oct. 1919 (2 espèces) : *Pand. pér.* 1921.1.17, note MOREL René.

<sup>561</sup> Règlement ayant pour objet de prévenir les abordages en mer, 21 févr. 1897 : *JORF* n° 55, 25 févr. 1897, p. 1185.

<sup>562</sup> RIPERT Georges, obs. sous Cass. civ., 2 mai 1924, *DMF*, 1924, p. 481. HÉBRAUD faisait partie aussi de ceux qui avaient critiqué l'arrêt de la Cour de cassation : « L'appel fait à l'art. 29 a eu seulement pour résultat de permettre à la juridiction civile de faire porter l'autorité de la chose jugée sur toute faute relative à un

Les juridictions de fond quant à elles, étaient parfois favorables à l'idée d'une similitude entre faute pénale et faute civile en matière de droit maritime, avant même qu'intervienne la Cour de cassation par ses deux arrêts précédemment cités<sup>563</sup>. Ainsi, bien que son argumentation n'eût pas convaincu la Cour de cassation<sup>564</sup>, la cour d'appel de Rennes avait déjà, dans un arrêt datant du 31 décembre 1896<sup>565</sup>, puis dans un autre arrêt datant du 25 avril 1921<sup>566</sup>, soutenu la thèse moniste.

**160. L'unité des fautes et le droit maritime après 1926 – les décisions des juridictions de droit commun.** Concernant les règles de fond, le Code disciplinaire et pénal de la marine marchande de 1926 avait intégré les dispositions répressives concernant l'abordage et en avait élargi le domaine de la faute pénale<sup>567</sup>. Mais, sa vraie réforme, fut celle de la suppression des tribunaux maritimes commerciaux. Ce qui avait pour conséquence, la remise en cause de la position de la jurisprudence concernant l'application de l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil. Ainsi, un jugement du tribunal de commerce de Granville du 22 décembre 1932 avait estimé que la jurisprudence des deux arrêts de la Cour de cassation des 2 mai et 26 novembre 1924, évoquée par l'une des parties, ne pouvait s'appliquer aux jugements des tribunaux correctionnels, au motif, que les tribunaux maritimes commerciaux ne statuaient que sur la culpabilité du prévenu dans la limite des questions qui leurs étaient posées, alors que le tribunal correctionnel « [était] appelé, en matière d'abordage à rechercher

---

ralentissement ou à un changement de route, du fait que cet ordre de fautes était prévu par le règlement dans une rubrique générale, et sans avoir à constater expressément que la faute particulière relevée en l'espèce était spécialement visée par un article déterminé du règlement. Par-là, l'arrêt semble bien procéder de la thèse de l'unité de la faute pénale et de la faute civile, encore qu'il ne la proclame pas ouvertement. Mais la portée en est étroitement limitée ; elle ne joue qu'à l'intérieur de l'une des rubriques du règlement qui spécifie et prévoit certaines catégories de fautes d'après leur forme, d'après leur aspect matériel. Ce point de vue reste donc prédominant, et la question de la gravité de la faute n'intervient qu'accessoirement et accidentellement [...]. Il convient d'ailleurs d'ajouter que par toutes ces caractéristiques, cet arrêt représente le maximum d'efficacité que l'on peut accorder à l'autorité de la chose jugée en matière d'abordage, et réduit au minimum les chances de succès de l'action civile. » (HÉBRAUD Pierre, *op. cit.*, p. 442-443 (note 1)).

<sup>563</sup> V. *supra*, note n° 560.

<sup>564</sup> Cass. civ., 30 nov. 1898 : *RJCMH* 1899.2.42 ; *DP* 1899.1.74, note SARRUT Louis.

<sup>565</sup> « Considérant que le tribunal maritime, qui n'avait point à rechercher l'intention criminelle, mais seulement à envisager un fait simple [...], en proclamant que les deux prévenus n'avaient point occasionné l'abordage, a souverainement décidé qu'aucune faute génératrice de cet accident ne pouvait leur être imputée ; qu'en vain objecterait-on, relativement au patron du *Saint-Jules*, qu'il n'a été déclaré non coupable que de défaut de vigilance, ce qui laisserait la porte ouverte à toutes autres causes de reproche ; qu'il est évident que les juges ayant à rechercher s'il n'avait pas, d'une façon quelconque, occasionné l'abordage, ont dû, pour former leur conviction apprécier les diverses manœuvres exécutées par lui, vérifier s'il s'était conformé aux règlements relatifs à la navigation en Loire, aux feux et aux signaux phoniques, toutes questions visées dans les rapports qui leur étaient soumis, et qu'en décidant qu'il n'avait pas manqué de vigilance, ils ont implicitement reconnu qu'il n'était pour rien dans l'abordage. » (CA Rennes, 2<sup>e</sup> ch., 31 déc. 1896 : *RJCMH* 1897.2.185 ; *Gaz. Pal.* 1897, 1, jur., p. 369, note J. T.).

<sup>566</sup> CA Rennes, 1<sup>re</sup> ch., 25 avr. 1921 : *DP* 1921.2.68.

<sup>567</sup> V. *infra*, n° 178.

s'il [existait] une faute, même la plus légère » et « à examiner si le prévenu n'[avait] pas commis une infraction aux règlements en vigueur ou même une simple négligence (article 81, § 2 de la loi du 17 décembre 1926) »<sup>568</sup>. Un arrêt plus argumenté de la cour d'appel de Rennes, s'était basé, en plus du critère de la décision motivée, sur « la généralité des termes de l'article 81 du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande », qui étaient comparables à celles des articles 319 et 320 du Code pénal, et de ce fait, il s'était conformé à la thèse dominante de l'unité des fautes<sup>569</sup>.

Cette position de la jurisprudence avait été critiquée – par anticipation – par le doyen RIPERT : « Ainsi l'effort qui avait été fait pour ne pas lier la solution du procès d'abordage à la question de culpabilité du capitaine s'écroule. L'arrêt du 2 mai 1924 n'a plus aucune portée. Nous en revenons à la jurisprudence antérieure à cet arrêt, jurisprudence encore aggravée par le respect plus grand que les juges auront pour la décision d'une juridiction de droit commun. »<sup>570</sup> Bien que le professeur PERROT n'eût pas pris position sur la question de l'unité des fautes pénale et civile, il avait soutenu que l'article 81 du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande réprimait la moindre faute d'imprudence<sup>571</sup> ; ce qui, en appliquant le principe de l'unité des fautes, aboutissait à la solution jurisprudentielle du droit commun.

## 2 §. Tempérament du principe

**161. Les exceptions.** Les critiques de la doctrine ont poussé la jurisprudence à reconsidérer sa position, en ayant recours à des fondements distincts de la faute civile. Nous retiendront ici, que les solutions qui pourraient être appliquées à la responsabilité en droit des transports.

**162. Détermination d'une faute précise.** C'est le cas, du texte incriminateur qui n'envisage que certaines fautes, et non pas toute sorte d'imprudence ou de la décision de la juridiction pénale, qui n'avait été appelée à statuer que sur certaines fautes<sup>572</sup>. Ainsi, il avait

---

<sup>568</sup> T. com. Granville, 22 déc. 1932 : *DMF* 1933, p. 72.

<sup>569</sup> CA Rennes, 6 nov. 1933 : *DMF* 1934, p. 16.

<sup>570</sup> RIPERT Georges, « La compétence du tribunal correctionnel au cas d'abordage », *RDMC*, 21, 1930, p. 8.

<sup>571</sup> PERROT Roger, art. cité, p. 670.

<sup>572</sup> Ou plus exactement sur certains faits pouvant être qualifiés de faute. Car, on ne pourrait prendre en considération les faits constituant la prévention écartée par le tribunal maritime commercial comme constituant une faute civile, s'il était établi qu'ils étaient matériellement identiques, et ce même, s'ils avaient été autrement qualifiés (CA Rouen, 1<sup>re</sup> ch., 7 déc. 1910 : *Gaz. Pal.* 1911, 1, jur., p. 397).

été jugé par la cour d'appel de Rennes, que si le capitaine du navire avait été condamné par un tribunal correctionnel pour l'infraction matérielle d'absence de feux et relaxé du chef de l'abordage pour défaut de lien de causalité entre l'absence de feux et l'abordage, rien n'interdirait au tribunal civil de constater l'existence d'une autre faute ayant été la cause de l'abordage<sup>573</sup>. C'est d'ailleurs la même solution qui avait été retenue par une juridiction arbitrale dans une affaire où il était question d'abordage<sup>574</sup>. En matière de droit commun, la jurisprudence dominante semblait être du même avis<sup>575</sup>. Il faudrait cependant, souligner que certaines juridictions de fond avaient défendu la thèse moniste avec ardeur, et reconnaissaient de ce fait, une autorité absolue à ce qui avait été jugé au pénal en matière de faute<sup>576</sup>.

**163. Responsabilité du fait des choses – droit français.** La portée des dispositions de l'article 1384, al. 1<sup>er</sup> du Code civil<sup>577</sup> relatives au régime de responsabilité du fait des choses, avait évolué au fil des temps. La jurisprudence ancienne parlait d'une présomption de faute<sup>578</sup>, tout en considérant que le gardien ne pouvait se prévaloir de l'absence de faute de sa part pour se dégager de sa responsabilité<sup>579</sup>. Une partie de la doctrine était favorable à l'idée d'une présomption de faute, puisque selon elle la faute résidait seulement dans l'emploi d'une chose dangereuse<sup>580</sup> ou alors y avait-il, disait-on, « faute dans la garde »<sup>581</sup>. La jurisprudence avait ensuite opté pour un régime de présomption de responsabilité. Principe consacré par le fameux arrêt JAND'HEUR<sup>582</sup>, ainsi que par les arrêts de la Cour de cassation qui lui

<sup>573</sup> CA Rennes, 1<sup>re</sup> ch., 13 nov. 1933 : *RACAR* 1934, p.158.

<sup>574</sup> Sent. arbit., 4 avr. 1936 : *DMF* 1936, p. 220.

<sup>575</sup> Cass. req., 15 janv. 1945 : *S.* 1945.1.51 ; T. com. Havre, 27 oct. 1925 : *RJCMH* 1925.1.266.

<sup>576</sup> « Attendu qu'il suit de là que toute décision qui déciderait que le capitaine du *Notre-Dame d'Afrique* a commis une faute, ne serait-ce que d'imprudence, dirait nécessairement le contraire du jugement du tribunal correctionnel qui a décidé qu'il n'en avait commis aucune en l'acquittant de la prévention basée sur les violations des règles quelles qu'elles fussent qu'il aurait pu commettre ; que tel jugement violerait donc nécessairement l'autorité de la chose jugée au pénal [...]. » (T. com. Alger, 31 mars 1930 : *DMF* 1930, p. 262).

<sup>577</sup> Actuellement : C. civ., art. 1242, al. 1<sup>er</sup>.

<sup>578</sup> Ce qui n'avait pas été toujours le cas. V. pour une présomption de responsabilité, Cass. req., 16 juill. 1928 : *DH* 1928, jur., p. 477.

<sup>579</sup> V. *infra*, note n° 587.

<sup>580</sup> RIPERT Georges, note sous Cass. civ., 21 févr. 1927, *DP* 1927.1.97. V. notamment, l'arrêt de la cour d'appel de Limoges qui s'était montré favorable à cette théorie (CA Limoges, 31 janv. 1928 : *RPA* 1928, p. 365).

<sup>581</sup> MAZEAUD Henri, MAZEAUD Léon et MAZEAUD Jean, *Leçons de droit civil*, t. 2, vol. 1, *op. cit.*, p. 593. V. notamment, CA Limoges, 31 janv. 1928 : *RPA* 1928, p. 365.

<sup>582</sup> « Attendu que la présomption de responsabilité établie par cet article [art. 1384, alin. 1<sup>er</sup>, C. civ.] à l'encontre de celui qui a sous sa garde la chose inanimée qui a causé un dommage à autrui ne peut être détruite que par la preuve d'un cas fortuit ou de force majeure ou d'une cause étrangère, qui ne lui soit pas imputable ; qu'il ne suffit pas de prouver qu'il n'a commis aucune faute ou que la cause du fait dommageable est demeurée inconnue. » (Cass. ch. réunies, 13 févr. 1930 : *DP* 1930.1.57, note RIPERT Georges).

succédèrent<sup>583</sup>, et qui avait été favorablement accueilli par la majorité de la doctrine<sup>584</sup>, bien que certains auteurs eussent été réticents à l'idée d'une responsabilité sans faute<sup>585</sup>. Mais la dernière tendance de la jurisprudence française favorise l'expression de « responsabilité de plein droit »<sup>586</sup>. Même au fil de ces évolutions, la jurisprudence estimait toujours que le gardien de la chose ne pouvait se libérer de sa responsabilité, même en prouvant qu'il n'avait commis aucune faute. De ce fait, les décisions d'acquiescement ou de relaxe du chef d'homicide ou de blessures involontaires pour défaut d'imprudence, n'ont pas autorité de chose jugée sur le civil, et ce, même lorsque la jurisprudence qualifiait cette présomption, de présomption de faute<sup>587</sup>. Même la constatation de l'existence d'une faute pénale à l'encontre du gardien n'a aucun effet sur l'action civile fondée sur la responsabilité du fait des choses<sup>588</sup>. Aussi, le juge civil ne pourrait même pas affirmer que l'absence de faute pénale du gardien de la chose, signifiait que cette chose avait eu un comportement normal<sup>589</sup>. Comme l'avait soutenu un auteur, ce genre d'action, est « une action en responsabilité délictuelle qui permet par un moyen juridique différent d'obtenir réparation du préjudice causé par l'infraction »<sup>590</sup>.

**164. Responsabilité du fait des choses – droit algérien.** En droit algérien, la doctrine est divisée sur la portée de l'article 138 du Code civil ; certains auteurs y voient la

<sup>583</sup> Cass. req., 3 mars 1930 et Cass. civ., 14 avr. 1930 : *DP* 1930.1.81, note SAVATIER René ; Cass. civ., 2 juill. 1946 : *D.* 1946, jur., p. 392.

<sup>584</sup> SAVATIER René, note sous Cass. req., 3 mars 1930 et Cass. civ., 14 avr. 1930 : *DP* 1930.1.81 ; JOSSERAND Louis, « Vers l'objectivation de la responsabilité du fait des choses », *DH* 1938, chron., p. 65-68 ; STARCK Boris, « Domaine et fondement de la responsabilité sans faute », *RTD civ.* 56, 1958, p. 496-497.

<sup>585</sup> Ainsi, certains avaient affirmé que la portée de l'arrêt JAND'HEUR ne se limitait qu'à une présomption de faute (COLIN Ambroise et CAPITANT Henri, *Cours élémentaire de droit civil français*, t. 2, Dalloz, 1931, p. 402). D'autres, avaient qualifié le régime de responsabilité du fait des chose, comme étant *un mélange de présomption de faute et de responsabilité sans faute* (PLANIOL Marcel et RIPERT Georges, *Traité pratique de droit civil français*, t. 6, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1952, p. 883).

<sup>586</sup> Cass. 2<sup>e</sup> civ., 5 mai 1960 : *Bull. civ.* II, n° 291 ; Cass. 2<sup>e</sup> civ., 15 juill. 1970 : *Bull. civ.* II, n° 248 ; Cass. 2<sup>e</sup> civ., 2 juill. 1981 : *Bull. civ.* II, n° 147 ; Cass. 2<sup>e</sup> civ., 19 janv. 1994, n° de pourvoi : 92-15.119, inédit.

<sup>587</sup> Cass. civ., 29 juill. 1924 : *DP* 1925.1.5, note RIPERT Georges ; Cass. req., 16 juill. 1928 : *DH* 1928, jur., p. 477 ; Cass. civ., 24 avr. 1929 : *JJCM* 1930.2.29 ; CA Paris, 5<sup>e</sup> ch., 25 juill. 1934 : *DP* 1936.2.1, note MAZEAUD Léon ; Cass. civ., 4 janv. 1938 : *DH* 1938, jur., p. 129 ; Cass. req., 16 mars 1942 : *DA* 1942, jur., p. 108 ; CA Chambéry, 25 oct. 1943 : *DC* 1944, jur., p. 33, note SAVATIER René ; Cass. 2<sup>e</sup> civ., 5 janv. 1967 : *Bull. civ.* II, n° 2 ; Cass. 2<sup>e</sup> civ., 19 mars 1969 : *Bull. civ.* II, n° 85 ; Cass. 2<sup>e</sup> civ., 24 juin 1970, n° de pourvoi : 69-12.418, inédit ; Cass. 2<sup>e</sup> civ., 15 mai 1972 : *Bull. civ.* II, n° 147 ; Cass. 2<sup>e</sup> civ., 13 déc. 1972 : *Bull. civ.* II, n° 319 ; Cass. 2<sup>e</sup> civ., 9 janv. 1975 : *Bull. civ.* II, n° 5. V. cependant, l'arrêt de la Cour de cassation cassant un arrêt d'une cour d'appel qui avait implicitement retenu la faute du conducteur pour pouvoir affirmer que le camion qu'il conduisait était l'instrument du dommage, bien que ce conducteur eût été relaxé du chef d'homicide et blessures involontaires (Cass. 2<sup>e</sup> civ., 10 avr. 1962 : *Bull. civ.* II, 1962, n° 394).

<sup>588</sup> Cass. civ., 6 mai 1941 : *DA* 1941, jur., p. 241.

<sup>589</sup> Cass. 2<sup>e</sup> civ., 20 juin 1979 : *Bull. civ.* II, n° 184. V. sur ce point, MAZEAUD Henri et MAZEAUD Léon, obs. sous CA Colmar, 4 juin 1958 : *RTD civ.* 1958, p. 622.

<sup>590</sup> RIOU Michel, « De l'action civile fondée sur l'article 1384, al. 1<sup>er</sup> du Code civil », *RSC* 1955, p. 248.



consécration de la « présomption de faute »<sup>591</sup>, d'autres se sont ralliés à la thèse de la « présomption de responsabilité »<sup>592</sup>. La jurisprudence quant à elle, connaît des positions divergentes sur la qualification du régime de responsabilité du fait des choses. La Cour suprême a estimé dans certains cas, que le régime de responsabilité établi à l'article 138 du Code civil, se fonde sur la présomption de faute<sup>593</sup>, et dans d'autres cas, sur la présomption de responsabilité<sup>594</sup>.

Concernant l'autorité de la décision pénale sur le civil relative à l'action en responsabilité du fait des choses, l'arrêt de la Cour suprême cité plus haut du 17 mai 1989<sup>595</sup> avait, tout en faisant référence à la présomption de responsabilité édictée à l'article 138 du Code civil, approuvé un arrêt de la cour judiciaire de Skikda qui avait relevé une faute génératrice de responsabilité – du fait des choses – à l'encontre du gardien, alors que ce dernier avait été renvoyé des fins de la poursuite du chef de blessures involontaires. La Haute cour avait écarté l'application du principe de l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil en prétextant seulement que les responsabilités pénale et civile – du fait des choses – n'étaient pas identiques. Quant aux juridictions de fond, il a été jugé, qu'« il est de constante en doctrine et en jurisprudence que le jugement répressif prononçant la relaxe en matière d'infractions non intentionnelles n'a pas d'autorité sur l'action en responsabilité dirigée contre le gardien de la chose, étant donné qu'il ne suffit pas à ce dernier de nier, dans ce genre de responsabilité, l'existence d'une faute à son encontre, mais de prouver, afin qu'il puisse se dégager de sa responsabilité, que le préjudice subi ait été le fait d'une cause étrangère, et ce, suivant l'article 138, alinéa 2 du Code civil [nous traduisons] »<sup>596</sup>.

**165. Responsabilité du fait des choses – faute ou fait de la victime.** Il avait été jugé que la relaxe de la victime pour blessures involontaires, ne faisait pas obstacle à ce que le juge civil retienne son fait comme une cause d'exonération du gardien de la chose<sup>597</sup>,

<sup>591</sup> BELHADJ Larbi, "المسؤولية عن الأشياء غير الحية في القانون المدني الجزائري" [La responsabilité du fait des choses inanimées dans le droit civil algérien], *RASJEP* 1991, p. 642 s.

<sup>592</sup> KHIAR LAHLOU Ghenima, « Quelques remarques à propos de l'ouvrage de M. HASSANINE : « Précis de la théorie de l'obligation. Les sources et les effets de l'obligation en droit civil algérien » », *RASJEP* 1988, p. 126-127 ; HAMDAN Laila, « Le modèle de référence du Code civil algérien », *RASJEP* 1993, p. 222.

<sup>593</sup> C. sup., civ., 17 mars 1982, dossier n° : 24192 : *Rev. jud.* 1989, n° 2, p. 20 (arrêt en langue arabe) ; C. sup., civ., 1<sup>re</sup> sect., 24 janv. 2019, dossier n° : 1232579, inédit (arrêt en langue arabe).

<sup>594</sup> C. sup., civ., 2<sup>e</sup> sect., 17 mai 1989, dossier n° : 53009 : *Rev. jud.* 1991, n° 2, p. 23 (arrêt en langue arabe) ; C. sup., civ., 2<sup>e</sup> sect., 16 févr. 2000, dossier n° : 215653 : *Rev. jud.* 2001, n° 1, p. 127 (arrêt en langue arabe) ; C. sup., civ., 1<sup>re</sup> sect., 24 mai 2018, dossier n° : 1190852, inédit (arrêt en langue arabe).

<sup>595</sup> V. *supra*, note n° 594.

<sup>596</sup> T. Touggourt, sect. civ., 29 nov. 2009, jugement n° 09/1933 (jugement en langue arabe).

<sup>597</sup> Cass. 2<sup>e</sup> civ., 12 mai 1966 : *Bull. civ.* II, n° 556 ; Cass. 2<sup>e</sup> civ., 20 mars 1978 : *Bull. civ.* II, n° 87.

à condition toutefois de ne pas considérer ce fait comme étant fautif<sup>598</sup>. Cette solution n'est pas applicable, que si l'on se tienne à la conception moniste des fautes pénale et civile et que s'il n'est pas exigé que le fait de la victime devrait être fautif<sup>599</sup>. Ainsi, elle pourrait trouver application en droit algérien, puisque l'article 138 du Code civil fait référence qu'au « fait de la victime » ou au « fait du tiers »<sup>600</sup>. La rédaction de cette disposition confirme qu'il suffit seulement d'un fait et non d'une faute, à condition toutefois qu'il ne puisse être normalement prévu par le gardien de la chose<sup>601</sup>.

**166. Responsabilité du commettant.** Le commettant, renvoyé des fins de la poursuite, ne pourrait invoquer la chose jugée au pénal devant le juge civil pour échapper à sa condamnation comme civilement responsable, car l'absence de faute ne dégage pas le commettant de sa responsabilité du dommage causé par son préposé. L'article 136 du Code civil algérien constitue la source même de l'obligation (obligation légale) et ne conditionne pas la responsabilité du commettant – comme civilement responsable – à l'existence d'une faute. Telle est aussi la solution consacrée par l'article 1242, al. 5 du Code civil français<sup>602</sup>. La jurisprudence n'exonère le commettant que s'il prouve que son préposé avait agi hors des fonctions auxquelles il était employé, sans autorisation, et à des fins étrangères à ses attributions<sup>603</sup>.

**167. La responsabilité et les actes juridiques – généralités.** En principe<sup>604</sup>, la faute en matière contractuelle diffère de la faute pénale<sup>605</sup> ; la première est constituée par l'inobservation (inexécution ou mauvaise exécution) des obligations contractuelles, quant à la seconde, elle est constituée lorsqu'il y a violation d'une norme légale, et là où il y a obligation contractuelle, le législateur s'est efforcé de ne pas intervenir dans ce domaine, à moins que les faits n'atteignent une certaine gravité, d'où la conséquence, que si l'un des cocontractants était renvoyé des fins de la poursuite devant la juridiction pénale, l'autre partie pourrait l'ester au civil sans qu'il y ait eu en cela atteinte au principe de la chose jugée au pénal sur le civil.

<sup>598</sup> Cass. 2<sup>e</sup> civ., 1<sup>er</sup> avr. 1974 : *Bull. civ.* II, n° 120.

<sup>599</sup> Sur l'évolution de la jurisprudence française concernant l'exonération partielle de la responsabilité du gardien de la chose, v. *infra*, note n° 1094.

<sup>600</sup> Même si parfois la Cour suprême fait référence à la « faute de la victime » (C. sup., civ., 1<sup>re</sup> sect., 24 mai 2018, dossier n° : 1190852, inédit – arrêt en langue arabe –).

<sup>601</sup> C. civ., art. 138, al. 2.

<sup>602</sup> Ancien article 1384, al. 5 du Code civil.

<sup>603</sup> Cass. crim., 13 nov. 2018 : *Bull. crim.*, n° 190 ; *JCP S* 2018, 1408, note GENTY Ludovic.

<sup>604</sup> Pour une dissociation entre faute pénale et faute civile contractuelle, v. LE TOURNEAU Philippe (dir.), *op. cit.*, p. 474.

<sup>605</sup> V. sur la confusion des juges concernant ces deux notions, BALAT Nicolas et SAFI Farah, note sous Cass. crim., 6 avr. 2016, *D.* 2016, p. 1409.

La faute civile étant dans la majorité des cas, différente de la faute pénale, et ce, par rapport aux faits et obligations violées<sup>606</sup>. Cependant, ce constat n'est pas absolu, car dans certaines situations, le fait pénal et l'acte juridique se retrouvent liés<sup>607</sup>.

Concernant la responsabilité contractuelle, il faudrait théoriquement faire la distinction entre deux situations. Si le contrat avait pour but une obligation de résultat, la responsabilité du cocontractant ne disparaîtrait pas, bien qu'il n'eût commis aucune faute pénale<sup>608</sup>. Mais si l'obligation qui incombait au cocontractant était une obligation de moyen ou de prudence et de diligence, sa responsabilité ne pourrait être établie que par l'existence d'une faute, or le juge pénal, l'ayant renvoyé des fins de la poursuite, pour absence de faute, la chose jugée au pénal devrait s'imposer au civil. Ainsi, dans un cas d'espèce, la Cour de cassation avait approuvé la juridiction d'appel qui avait retenu que « la faute d'imprudence visée par l'article 319 du Code pénal [était] identique à la faute civile non intentionnelle de nature à fonder tant la responsabilité délictuelle édictée par les articles 1382 et 1383 du Code civil, que la responsabilité contractuelle résultant de la violation d'une obligation de moyen »<sup>609</sup>.

Cette distinction entre obligation de résultat et obligation de moyen est certes utile, mais elle n'est pas suffisante ; il faudrait selon nous, se focaliser aussi sur la notion d'obligation *purement contractuelle*, qui est un critère déterminant pour analyser l'incidence du pénal sur le civil en matière contractuelle<sup>610</sup>.

---

<sup>606</sup> Cass. com., 31 oct. 1967 : *Bull. civ.* IV, n° 347 ; Cass. 2<sup>e</sup> civ., 4 juin 2009 : *Bull. civ.* II, n° 140 ; Cass. 3<sup>e</sup> civ., 14 avr. 2010 : *Bull. civ.* III, n° 84 ; Cass. 1<sup>re</sup> civ., 6 avr. 2016 : *Bull. civ.* I, n° 78 ; *RDC* 2017, n° 113x7, p. 99, note MALABAT Valérie – Cass. 2<sup>e</sup> civ., 16 nov. 2017, n° de pourvoi : 16-18.766, inédit ; CA Grenoble, ch. soc., 12 mars 2008, RG n° : 07/00822. V. en matière de nullité des contrats, Cass. 1<sup>re</sup> civ., 4 avr. 1960 : *Bull. civ.* I, n° 192. En ce qui concerne la faute pénale non intentionnelle, v. *infra*, n° 174.

<sup>607</sup> Ainsi, il avait été jugé : que la constatation du juge pénal relative à l'absence de lien de subordination concernant le délit de travail dissimulé, *impliquait nécessairement l'absence de contrat de travail* (Cass. 2<sup>e</sup> civ., 5 avr. 2006 : n° de pourvoi : 04-30.384, inédit), et qu'à l'inverse, la condamnation au pénal pour délit de travail dissimulé d'une personne comme étant employeur, interdisait à cette dernière, dans une action en reconnaissance de la faute inexcusable de l'employeur, de remettre en cause sa qualité d'employeur (Cass. 2<sup>e</sup> civ., 23 janv. 2020, n° de pourvoi : 18-19.080 : *JurisData* n° 2020-000676 ; *JCP S* 2020, 1057, note ASQUINAZI-BAILLEUX Dominique) ; que la condamnation du vendeur pour faits de tromperie sur les qualités substantielles s'imposait au juge civil saisi d'une action en nullité de la vente pour dol (CA Agen, 1<sup>re</sup> ch., 9 oct. 2001, n° de RG : 00/00068) ; que la constatation du juge répressif relative à l'appréciation de l'insanité d'un testateur en matière d'abus de faiblesse devait influencer sur la décision du juge civil saisi d'une action en annulation d'un testament ou d'un codicille (Cass. 1<sup>re</sup> civ., 24 oct. 2012 : *Bull. civ.* I, n° 209 ; Cass. 2<sup>e</sup> civ., 6 juin 2019, n° de pourvoi : 18-15.713, inédit).

<sup>608</sup> Concernant l'inexécution de l'obligation d'information, v. Cass. 2<sup>e</sup> civ., 21 oct. 1982, n° de pourvoi : 81-13.254, inédit.

<sup>609</sup> Cass. 1<sup>re</sup> civ., 21 mai 1990, n° de pourvoi : 88-18.986, inédit.

<sup>610</sup> Concernant l'application de ce critère en matière de transport, v. *infra*, n°s 338 ; 345 ; 346 ; 351 ; 367 ; 381.

Nous constatons toutefois, que le domaine de prédilection de l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil, est sans doute celui de l'action en responsabilité civile ayant pour base la violation d'une obligation contractuelle de sécurité.

**168. Responsabilité contractuelle – obligation de sécurité.** La jurisprudence considérait qu'une personne relaxée pour absence de faute pénale, ne pouvait se prévaloir de la décision de relaxe pour se dégager de l'obligation de sécurité qui pesait sur elle<sup>611</sup>, car celle-ci découlait de la présomption légale de l'article 1147 du Code civil<sup>612</sup>, vu sa nature contractuelle<sup>613</sup>, et était considérée comme étant une obligation de résultat qui ne fléchissait que devant une cause étrangère revêtant les caractères de la force majeure<sup>614</sup>. Cependant, dans certains cas, la jurisprudence considère l'obligation de sécurité comme étant une obligation de moyen, qui devra être soumise au principe de l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil<sup>615</sup>.

**169. Conclusion.** Bien que la doctrine n'ait pas cessé de fustiger la théorie de l'unité des fautes pénale et civile, la jurisprudence continuait toujours à la défendre. Le législateur français est alors intervenu pour donner raison à ce mouvement doctrinal. Cette réforme n'avait pas seulement pour objectif de remettre en cause cette théorie, mais de limiter aussi les effets de la chose jugée au pénal sur le civil.

---

<sup>611</sup> Cass. 1<sup>re</sup> civ., 19 déc. 1966 : *Bull. civ. I*, n° 553.

<sup>612</sup> T. 1<sup>re</sup> inst. Alger, 1<sup>re</sup> ch., 17 juin 1922 : *JJCAALA* 1923, p. 55 ; T. civ. Nantes, 28 janv. 1931 : *RGAT* 1931, p. 837.

<sup>613</sup> La jurisprudence française considère que cette obligation est de nature contractuelle (Cass. civ., 21 nov. 1911 : *Pand. pér.* 1912.1.73, note LYON-CAEN Charles ; Cass. civ., 27 janv. 1913 : *Pand. pér.* 1913.1.177, note LYON-CAEN Charles). C'est d'ailleurs la même position adoptée par la Cour suprême (C. sup., civ., 2 déc. 1992, dossier n° : 94034 : *Rev. jud.* 1995, n° 2, p. 74 – arrêt en langue arabe –). V. concernant la nature de cette obligation et sa portée, CAMERLYNCK Guillaume, « De la responsabilité contractuelle en matière d'accidents de personnes », *RCLJ* 51, 1931, p. 83-117. Certains auteurs avaient néanmoins remis en cause la notion d'obligation de sécurité, et plus précisément sa nature contractuelle (JOSSERAND Louis, note sous CA Lyon, 1<sup>re</sup> ch., 7 déc. 1928 : *DP* 1928.2.17). Il faudrait aussi souligner, qu'avant la consécration de l'obligation de sécurité comme une obligation contractuelle, les tribunaux considéraient que « l'action en dommages-intérêts du voyageur victime d'un accident ne [résultait] pas d'une obligation contractuelle, mais des principes du droit commun en matière de responsabilité, sous l'empire desquels [demeurait] placé le transport des personnes ; [et] que ces principes [étaient] exclusivement fixés par les art. 1382 et suiv. C. civ., dont l'application [impliquait] pour le demandeur la preuve d'une faute imputable au défendeur » (CA Paris, 1<sup>re</sup> ch., 30 janv. 1895 : *Pand. pér.* 1895.2.345).

<sup>614</sup> V. en matière de transport terrestre de passagers, Cass. 1<sup>re</sup> civ., 5 janv. 1972 : *Bull. civ. I*, n° 9 ; Cass. 1<sup>re</sup> civ., 18 déc. 1979 : *Bull. civ. I*, n° 327. V. sur la faute de la victime et l'exonération partielle de la responsabilité du transporteur fluvial de passagers, Cass. 1<sup>re</sup> civ., 16 avr. 2015 : *Bull. civ. I*, n° 101 ; CA Grenoble, 2<sup>e</sup> ch. civ., 22 janv. 2007, RG n° : 05/677. V. dans le même sens en droit algérien : C. sup., civ., 2 déc. 1992, dossier n° : 94034 : *Rev. jud.* 1995, n° 2, p. 74 (arrêt en langue arabe).

<sup>615</sup> Cass. 1<sup>re</sup> civ., 22 mai 1991 : *Bull. civ. I*, n° 163 ; *RTD civ.* 1991, p. 757, obs. JOURDAIN Patrice – Cass. 1<sup>re</sup> civ., 9 juin 1993 : *Bull. civ. I*, n° 209 ; Cass. 2<sup>e</sup> civ., 30 nov. 2017, n° de pourvoi : 16-17.832, inédit (concernant l'obligation de sécurité incombant à l'employeur).

## SOUS-SECTION 2 : THÈSE DE LA DUALITÉ DES FAUTES

**170. La réapparition.** Comme nous l'avons indiqué, cette thèse avait été consacrée en premier par la jurisprudence. Celle-ci l'avait délaissée par la suite en faveur de la théorie de l'unité des fautes, et curieusement, le domaine du droit maritime n'avait pas été atteint par ce revirement. Contrairement à ce qu'on affirmait, la théorie de l'unité des fautes n'avait pas été appliquée de façon absolue, car la théorie de la dualité des fautes avait trouvé refuge dans le droit maritime pour réapparaître par sa consécration légale.

### 1 §. Naissance du principe

**171. Position de la jurisprudence et de la doctrine – avant 1912.** Tout en consacrant le principe de l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil, la jurisprudence avait établi la séparation entre la faute civile et la faute pénale, créant ainsi la théorie de la dualité des fautes, même si sa position n'avait pas été assez consolidée<sup>616</sup> et parfois son argumentation ne se résumait qu'à un simple postulat<sup>617</sup>. Des arrêts de la Cour de cassation et des juridictions de fond s'étaient penchés de façon plus sérieuse sur la question : « Attendu, en fait, qu'en déclarant que l'imprudence ou l'inobservation des règlements imputées à Parent *ne paraissait pas suffisamment établie aux yeux du tribunal, qui croyait devoir l'acquitter de la prévention portée contre lui*, le tribunal correctionnel de Montbéliard s'est exprimé de manière à n'écarter que la partie délictueuse du fait incriminé ; qu'une telle déclaration, où il n'est point dit que Parent soit resté absolument étranger aux blessures reçues par Bailly, et qu'il eût pris les précautions propres à les prévenir, n'exclut point forcément le simple quasi-délit prévu par les articles 1382, 1385 et autres du Code civil [...] »<sup>618</sup>.

<sup>616</sup> V. sur la superposition de la thèse de l'unité des fautes, *supra*, n° 156.

<sup>617</sup> « Attendu que cette action, ainsi formulée devant la juridiction civile, n'avait rien qui impliquât nécessairement contradiction avec ce qui, sur la poursuite du ministère public contre Besset, avait été, le 22 mai 1862, décidé par la juridiction criminelle, et qui portât atteinte à l'autorité de la chose jugée par sa décision. » (Cass. civ., 9 juill. 1866 : *Bull. civ.*, n° 136).

<sup>618</sup> Cass. civ., 17 mars 1874 : *Bull. civ.*, n° 48. V. dans ce sens, Cass. req., 31 oct. 1906 : *Pand. pér.* 1907.1.16 ; CA Nîmes, 1<sup>re</sup> ch., 16 mai 1894 : *Pand. pér.* 1895.2.247 ; CA Paris, 1<sup>re</sup> ch., 30 janv. 1895 : *Pand. pér.* 1895.2.345 ; CA Paris, 4<sup>e</sup> ch., 19 déc. 1896 : *DP* 1897.2.172 ; T. civ. Versailles, 2 mai 1889 : *Pand. pér.* 1891.2.196.

La position de la jurisprudence avait été adoptée par la doctrine aussi bien pénaliste que civiliste<sup>619</sup>. Ainsi, on estimait que « les faits énumérés dans l’art. 319 [de l’ancien Code pénal] peuvent seuls constituer le délit ; ce sont les seules fautes assez graves pour motiver une responsabilité pénale ; les autres ne donnent lieu qu’à la responsabilité civile établie par les art. 1382 et 1383, C. civ. »<sup>620</sup>, et qu’« il ne faut, en effet, par perdre de vue qu’une faute, une négligence, ou une imprudence peut être assez grave pour engager la responsabilité civile sans être de nature à motiver l’application d’une peine, et que, si les tribunaux de répression sont chargés d’examiner un fait sous ce dernier rapport, leur mission n’est pas de l’apprécier sous le premier point de vue »<sup>621</sup>. Un auteur, en analysant un arrêt de la cour d’appel d’Orléans du 23 juin 1843, avait fait observer qu’« en effet, il y a des degrés, il y a du plus ou du moins dans l’imprudence ; on peut n’avoir pas été assez imprudent, négligent ou inattentionné pour mériter une condamnation à l’emprisonnement, et l’avoir été assez pour être tenu de réparer le préjudice causé »<sup>622</sup>. Certains auteurs étaient pour la séparation entre les deux fautes, mais estimaient toutefois, que la position de la jurisprudence concernant l’unité de ces fautes se justifiait en pratique par le principe de l’unité des prescriptions pénale et civile et par la règle de l’autorité de la chose jugée au pénal sur le civil<sup>623</sup>.

Cette thèse, bien qu’ayant été soutenue par une doctrine confirmée, n’avait cependant pas été maintenue par la jurisprudence, qui depuis 1912 avait prôné l’unité des fautes pénale et civile, et ce n’est que par une loi du 10 juillet 2000, que la thèse de la dualité des fautes avait revu le jour semble-t-il, mais cette fois-ci, elle avait été légalement consacrée.

**172. La loi du 10 juillet 2000 et le retour à la dualité des fautes.** Prenant en considération les critiques de la doctrine à l’encontre du principe de l’unité des fautes<sup>624</sup>,

---

<sup>619</sup> MARCADÉ Victor-Napoléon, obs. sous CA Orléans, 16 mai 1851, *RCJ* 1851, p. 658 ; ORTOLAN Joseph-Louis-Elzéar, « Acquittement pénal, condamnation civile, à propos de l’affaire ARMAND », *RPDF*, 17, 1864, p. 386-388 ; GRIOLET Gaston, note sous Cass. req., 27 janv. 1869 et Cass. civ., 21 déc. 1868, *DP* 1869.1.169 ; GRIOLET Gaston, *op. cit.*, p. 358 ; FROMAGEOT Henri, *De la faute comme source de la responsabilité en droit privé*, A. Rousseau, 1891, p. 132 s. ; LACOSTE Paul, *op. cit.*, p. 382-383 ; SOURDAT Auguste, *Traité général de la responsabilité ou de l’action en dommages-intérêts en dehors des contrats*, Marchal & Godde, 1911, p. 346-347.

<sup>620</sup> HÉLIE Faustin, *Pratique criminelle des cours et tribunaux*, *op.cit.*, p. 334.

<sup>621</sup> AUBRY Charles et RAU Charles-Frédéric, *Cours de droit civil français d’après la méthode de Zachariae*, t. 12, *op. cit.*, p. 471 (note n° 18).

<sup>622</sup> MARCADÉ Victor-Napoléon, *Explication théorique et pratique du Code civil*, t. 5, Delamotte fils, 1889, p. 223.

<sup>623</sup> PLANIOL Marcel et RIPERT Georges, *op. cit.*, p. 659-660.

<sup>624</sup> Le professeur Albert CHAVANNE avait ainsi conclu dans un débat sur la question : « [...] la théorie de l’unité des deux fautes est un facteur de troubles et de désordre dans l’administration de la justice. » (Colloque du XXV<sup>e</sup> anniversaire de la Revue de science criminelle et de droit pénal comparé (Paris, 17-18 novembre 1961), séances de travail du 17 novembre 1961 sur « Le problème des délits involontaires », *RSC* 1962, p. 295). On estima aussi que l’éloignement entre la faute pénale et la faute civile était la conséquence de l’objectivation de la faute civile

le législateur français avait par la loi n° 2000-647 du 10 juillet 2000<sup>625</sup> édicté à l'article 4-1 du Code de procédure pénale que « l'absence de faute pénale non intentionnelle au sens de l'article 121-3 du code pénal ne fait pas obstacle à l'exercice d'une action devant les juridictions civiles afin d'obtenir la réparation d'un dommage sur le fondement de l'article 1383 du code civil si l'existence de la faute civile prévue par cet article est établie »<sup>626</sup>. Une telle disposition, bien que favorablement accueillie par la doctrine<sup>627</sup>, avait suscité un désaccord quant à sa portée. En effet, la rédaction de l'article 4-1 du Code de procédure pénale avait semé le doute chez certains auteurs qui estimaient que le texte, qui n'était que la conséquence des dispositions de l'article 121-3, al. 4 du Code pénal, ne visait que la faute pénale accentuée et non la simple faute pénale<sup>628</sup>, bien que certains d'autres eux reconnussent que la référence faite à la faute pénale dans sa généralité pouvait s'interpréter comme incluant la simple faute pénale<sup>629</sup>. Un auteur, après avoir fait une analyse minutieuse des lectures qu'on pouvait donner aux dispositions de l'article en question, affirma que l'article 4-1 du Code de procédure pénale fixait une exception au principe de l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil<sup>630</sup>. On avait aussi affirmé que le principe de la dualité des fautes a été consacré de façon indirecte par l'article 4-1 du Code de procédure pénale<sup>631</sup>.

En réalité, rien ne laisse penser que l'article 4-1 du Code de procédure pénale ait été la conséquence de la consécration de la hiérarchisation des fautes pénales. La référence faite à l'article 121-3 du Code pénal dans sa globalité, tend à affirmer que les dispositions de l'article 4-1 du Code de procédure pénale ne concernent pas seulement la faute pénale qualifiée<sup>632</sup>.

---

et de la subjectivité de la faute pénale (v. TAPIA Mauricio, « Décadence et fin éventuelle du principe d'identité des fautes pénale et civile », *Gaz. Pal.* 8 mars 2003, n° GP20030308001, p. 2-24).

<sup>625</sup> L. n° 2000-647, 10 juill. 2000, tendant à préciser la définition des délits non intentionnels, NOR : JUSX0003957L : JORF n° 159, 11 juill. 2000, p. 10484.

<sup>626</sup> L'article vise actuellement l'article 1241 du Code civil.

<sup>627</sup> MAYAUD Yves, « Retour sur la culpabilité non intentionnelle en droit pénal (à propos de la loi n° 2000-647 du 10 juillet 2000) », *D.* 2000, p. 603-609 ; SALVAGE Philippe, « La loi n° 2000-647 du 10 juillet 2000 -- Retour vers l'imprudence pénale », *JCP G* 2000, I 281 ; BONFILS Philippe, note sous Cass. 2<sup>e</sup> civ., 16 sept. 2003, *D.* 2004, p. 721 ; BACACHE-GIBELLI Mireille, *Droit civil*, t. 5, Delta, 2008, p. 48.

<sup>628</sup> DESNOYER Christine, « L'article 4-1 du code de procédure pénale, la loi du 10 juillet 2000 et les ambitions du législateur : l'esprit contrarié par la lettre », *D.* 2002, p. 979-983

<sup>629</sup> RUET Céline, « La responsabilité pénale pour faute d'imprudence après la loi n° 2000-647 du 10 juillet 2000 tendant à préciser la définition des délits non-intentionnels », *Dr. pén.* 2001, chron. 1 ; AGARD Marie-Annick, obs. sous Cass. 1<sup>re</sup> civ., 30 janv. 2001, *Resp. civ. et assur.* 2001, chron. 16.

<sup>630</sup> BOTTON Antoine, *op. cit.*, p. 235 s.

<sup>631</sup> VINEY Geneviève, Conclusion, in Centre de recherche en droit privé de Paris I (dir.), *La nouvelle définition des délits non intentionnels par la loi du 10 juillet 2000*, RSC 2001, p. 764-770 ; JOURDAIN Patrice, Faute civile et faute pénale, in Centre de Droit de la Responsabilité de l'Université du Maine et Centre de Recherche en Droit Privé de l'Université de Tours (dir.), *Responsabilité pour faute*, *Resp. civ. et assur.* 2003, n° 6, 20 ; PRADEL Jean, *op. cit.*, p. 422.

<sup>632</sup> La jurisprudence affirmera par la suite la portée générale du texte (v. *infra*, n° 173).

Le tort de cette affirmation, est qu'elle ait été consacrée par une règle de procédure et non une règle de fond<sup>633</sup>. Il nous semble donc qu'une telle disposition aurait dû être suivie d'une autre disposition insérée dans le Code civil qui établirait la séparation entre la faute civile et la faute pénale. Rédigé et placé ainsi, l'article en question laisse penser que les deux fautes sont distinctes, mais ne consacre en aucun cas le principe de la séparation des fautes<sup>634</sup>.

**173. L'alignement de la jurisprudence.** La Cour de cassation s'était empressée d'adopter la solution législative, et dans son arrêt du 30 janvier 2001, elle avait affirmé que « la déclaration par le juge répressif de l'absence de faute pénale non intentionnelle ne fait pas obstacle à ce que le juge civil retienne une faute civile d'imprudence ou de négligence »<sup>635</sup>, sans qu'elle ne se réfère toutefois à l'article 4-1 du Code de procédure pénale<sup>636</sup>, jugeant peut-être que cette disposition établissait une règle de fond qui ne pouvait être appliquée à des faits antérieurs à son entrée en vigueur<sup>637</sup>. La Cour de cassation avait donc rompu rétroactivement sa jurisprudence antérieure<sup>638</sup>, même si un arrêt de la deuxième chambre civile avait semé le doute<sup>639</sup>, mais pas pour longtemps, car quelques mois après, la chambre qui avait rendu l'arrêt en question se rallia à la position de la première chambre, en faisant référence à l'article 4-1 Code de procédure pénale, alors même que les faits en question étaient antérieurs à l'entrée en vigueur de cette disposition<sup>640</sup>.

**174. Portée de l'article 4-1 du Code de procédure pénale.** Une lecture exégétique de l'article 4-1 du Code de procédure pénale, tend à considérer que même la plus légère des fautes pénales<sup>641</sup> est considérée comme plus grave que la faute civile, voire même que la faute inexcusable, puisque l'article en question fait référence à l'article 121-3 du Code pénal dans sa globalité, que le lien de causalité soit direct ou indirect. Une décision d'une juridiction de

---

<sup>633</sup> PRADEL Jean et VARINARD André, *Les grands arrêts du droit pénal général*, op. cit., p. 681-682.

<sup>634</sup> Pour une lecture différente, v. GIUDICELLI André, « Principe de l'autorité de la chose jugée du pénal sur le civil », *RSC* 2003, p. 125-126.

<sup>635</sup> Cass. 1<sup>re</sup> civ., 30 janv. 2001 : *Bull. civ. I*, n° 19 ; *Dr. & patr. mensuel* 2001, n° 98, p. 96, obs. CHABAS François ; *RTD civ.* 2001, p. 376, obs. JOURDAIN Patrice ; *RSC* 2001, p. 613, obs. GIUDICELLI André. D'ailleurs les professeurs CHABAS et JOURDAIN en commentant l'arrêt, ont constaté que la Cour de cassation incluait même la faute contractuelle.

<sup>636</sup> V. cependant, la position de la juridiction de renvoi, qui avait fait référence à l'article 4-1 du Code de procédure pénale et lui avait expressément reconnu un effet rétroactif (CA Angers, 7 févr. 2003, RG n° : 2001/00857 : *JurisData* n° 2003-242132).

<sup>637</sup> Les faits remontaient à juillet 1992.

<sup>638</sup> Dans le même sens, Cass. soc., 12 juill. 2001 : *Bull. civ. V*, n° 267.

<sup>639</sup> Cass. 2<sup>e</sup> civ., 7 mai 2003 : *Bull. civ. II*, n° 140 ; *D.* 2004, p. 1343, obs. JOURDAIN Patrice.

<sup>640</sup> Cass. 2<sup>e</sup> civ., 16 sept. 2003 : *Bull. civ. II*, n° 263 ; *Dr. & patr. mensuel* 2004, n° 123, p. 119, obs. BONFILS Philippe.

<sup>641</sup> Celle exigée en cas de causalité directe (C. pén., art. 121-3, al. 3).



fond s'était même inspirée de la règle établie par l'article 4-1 susmentionné pour l'appliquer à la faute contractuelle<sup>642</sup>, en énonçant que « l'absence de faute pénale ne fait pas non plus obstacle à l'exercice d'une action en responsabilité contractuelle, l'existence d'un manquement à des obligations contractuelles étant indépendante de celle d'une faute pénale »<sup>643</sup>. Notons toutefois, que la Cour de cassation dans de récents arrêts, a considéré que le juge civil ne pouvait apprécier de nouveau pour caractériser une faute, un fait dont le juge pénal avait estimé qu'il n'était pas établi<sup>644</sup>. N'est-ce pas là un affaiblissement de la portée de l'article 4-1 du Code de procédure pénale ?

## 2 §. Consécration du principe en droit maritime

**175. Naissance d'une jurisprudence.** L'article premier et l'article 2 de la loi du 10 mars 1891 restreignaient la faute pénale en matière d'abordage qu'à la violation des règlements maritimes<sup>645</sup>, et en ce qui concerne les hommes d'équipage, l'article 3 de la même loi faisait référence qu'au défaut de vigilance ou de tout autre manquement aux obligations de service. À la lecture de ces articles, il apparaît que contrairement à la rédaction des articles 319 et 320 de l'ancien Code pénal français, la faute réprimée ne pouvait consister que dans la violation des règlements maritimes, concernant le capitaine du navire, et sous réserve des dispositions de l'article 3 de ladite loi concernant les hommes d'équipage. La faute en matière de droit pénal maritime était donc circonscrite à un comportement spécifique. On s'était même aventuré à considérer cette faute comme étant une faute contraventionnelle<sup>646</sup>.

Il semblerait que les premières décisions des juridictions de fond ne s'étaient pas référées expressément à ce genre de raisonnement (restriction de la faute pénale maritime). Certaines avaient seulement suivi la tendance de l'époque, en jugeant que « si la juridiction répressive spéciale, [...] a cru devoir prononcer la relaxe [...], la Cour n'en conserve pas moins, d'une part, le droit d'envisager les actes de ce dernier [le capitaine du navire Alsace]

---

<sup>642</sup> Sans faire de distinction entre obligation de moyen et obligation de résultat.

<sup>643</sup> CA Colmar, 2<sup>e</sup> ch. civ., sect. A, 22 sept. 2016, RG n° : 14/05025. V. notamment, *supra*, note n° 606.

<sup>644</sup> Cass. 2<sup>e</sup> civ., 16 avr. 2015, n° de pourvoi : 14-16.394, inédit ; Cass. 2<sup>e</sup> civ., 17 janv. 2019, n° de pourvoi : 18-11.320 18-11.440, inédit.

<sup>645</sup> Violation qui consiste en une « infraction aux règles prescrites par les décrets en vigueur sur les feux à allumer la nuit et les signaux à faire en temps de brume » (art. 1<sup>er</sup>) et « toute autre infraction aux règles prescrites sur la route à suivre ou les manœuvres à exécuter en cas de rencontre d'un bâtiment » (art. 2, al. 1<sup>er</sup>).

<sup>646</sup> CA Rennes, 2<sup>e</sup> ch., 31 déc. 1896 : *RJCMH* 1897.2.185 ; *Gaz. Pal.* 1897, 1, jur., p. 369, note J. T. – LEVILLAIN C., obs. sous Cass. req., 8 mars 1899, *DP* 1899.1.465. *Contra* : SARRUT Louis, note sous Cass. civ., 30 nov. 1898 et Cass. req., 30 nov. 1898 : *DP* 1899.1.74 (l'annotateur constatait que la loi du 10 mars 1891 exigeait une intention criminelle comme élément essentiel de l'infraction).

sous le rapport des conséquences civiles qu'ils doivent entraîner, en les dépouillant de tout caractère de criminalité ; qu'à ce point de vue, ils constituent pour elle un quasi-délit engageant la responsabilité de la Compagnie dont il était le préposé »<sup>647</sup>. Aussi, une juridiction de fond avait-elle estimé par des motifs peu convaincants, que le tribunal commercial maritime qui avait acquitté un capitaine de navire au motif que ce dernier « devait supposer le [bateau de pêche] 2.244 à peu près immobile et que sa manœuvre à tribord paraît rationnelle », n'avait « rien décidé d'une façon nécessaire et certaine, et a simplement jugé que la culpabilité du prévenu n'était pas établie ; que la manœuvre de Soubitez pouvait ne pas constituer un délit punissable, tout en constituant à sa charge une faute susceptible d'engager sa responsabilité civile »<sup>648</sup>. La solution nous semble critiquable, car la constatation relative à la qualification d'un fait comme étant non fautif, est une constatation nécessaire de la décision pénale, puisqu'elle écarte l'existence de l'élément moral de l'infraction. Il aurait suffi à la cour d'appel d'affirmer tout simplement que des faits identiques ne constituaient pas nécessairement une faute unique.

Rares étaient les juridictions de fond qui avaient fait allusion à la particularité du délit d'abordage. C'était le cas d'un arrêt de la cour d'appel d'Aix qui avait jugé que « la juridiction à la fois pénale et disciplinaire dont la compétence toute exceptionnelle est strictement limitée à la connaissance des délits d'un ordre absolument spécial et technique, en vue de la répression desquels elle a été instituées, qui a statué sur le cas particulier du capitaine Derbez, s'est purement bornée, comme elle en avait du reste l'obligation, à le déclarer non coupable d'infractions suivies d'un abordage ayant eu les conséquences énumérées au deuxième paragraphe de l'article 2 de la loi du 10 mars 1891 sur les accidents et les collisions en mer ; mais qu'elle n'a point déclaré que les faits dont il avait à répondre et qu'elle purgeait de tout élément délictueux, ainsi que de tout caractère répréhensible, ne s'étaient pas produits ; qu'ils subsistent au contraire dans leur matérialité et dans leur intégrité ; qu'ils peuvent être étudiés et envisagés à un autre point de vue que celui sous lequel le tribunal maritime a eu à les apprécier [...] que cette demande repose non sur le délit, qui a, en effet, disparu, mais bien sur une faute tout à fait différente dans son essence et dans sa

---

<sup>647</sup> CA Aix, 6 mars 1894 : *RIDM* 1894-1895, p. 197. Dans le même sens : T. com. Nantes, 20 nov. 1895 : *RIDM* 1895-1896, p. 596 ; T. com. Havre, 3 janv. 1905 : *RJCMH* 1905.1.30 ; T. com. Fécamp, 15 déc. 1909 : *RJCMH* 1910.2.37 ; T. com. Havre, 23 août 1911 : *RJCMH* 1912.1.182.

<sup>648</sup> CA Douai, 2<sup>e</sup> ch., 5 déc. 1902 : *RJCMH* 1902.2.407.

portée juridique même de celle que le législateur avait proclamé punissable, quoiqu'elle ne fût pas intentionnelle, et que le verdict d'acquiescement n'a pu avoir pour effet d'anéantir »<sup>649</sup>.

Quant à la Cour de cassation, elle avait par deux arrêts rendus le même jour<sup>650</sup>, prôné la séparation entre les deux fautes, en argumentant ses décisions par des motifs similaires, sur le fait que le jugement du tribunal commercial maritime écartait seulement le fait incriminé en tant qu'il eût été constitutif du délit prévu et puni par l'article 2 de la loi du 10 mars 1891, et que ses constatations n'excluaient pas l'existence d'un quasi-délit<sup>651</sup>. La chambre civile de la Cour de cassation avait encore une fois, avant son revirement<sup>652</sup>, l'occasion d'assoir sa jurisprudence par un arrêt<sup>653</sup>, qui semble-t-il avait envisagé le cas de faits distincts<sup>654</sup>. La chambre des requêtes affirma cependant, que le capitaine acquitté par le tribunal maritime commercial des faits objets de la poursuite, *ne pouvait plus être recherché à raison des mêmes faits* devant le juge civil<sup>655</sup>.

**176. Confirmation de la jurisprudence.** C'est par le fameux arrêt du 2 mai 1924<sup>656</sup>, que la chambre civile de la Cour de cassation avait établi de façon fixe et claire sa jurisprudence pensée antérieurement. En effet, par cet arrêt, elle s'était désolidarisée de la position de ses deux arrêts datant du 22 octobre 1919<sup>657</sup>, en approuvant un arrêt de la cour d'appel d'Aix<sup>658</sup> qui avait confirmé un jugement du tribunal de commerce de Marseille<sup>659</sup>. L'arrêt de la cour d'appel d'Aix avait reconnu, d'une part, le pouvoir au juge civil de qualifier un fait unique (objet de la prévention pénale) selon le droit civil : « qu'en effet, il n'est pas interdit aux juges civils de rechercher à nouveau, en dehors d'une décision émanant d'une juridiction répressive, si les actes d'un capitaine de navire ne constituent pas, à cause des conséquences préjudiciables qui en découlent, un quasi-délit prévu par l'article 1383 du Code civil et donnant ouverture à une réparation civile, et d'apprécier si, à défaut d'une faute

<sup>649</sup> CA Aix, 1<sup>re</sup> ch., 7 avr. 1897 : *RIDM* 1896-1897, p. 697.

<sup>650</sup> Dont celui de la chambre civile qui avait été rendu suite au pourvoi de cassation dirigé contre l'arrêt de la cour d'appel d'Aix précédemment cité (*supra*, note précédente).

<sup>651</sup> Cass. civ., 30 nov. 1898 : *RJCMH* 1899.2.42 ; *DP* 1899.1.74, note SARRUT Louis – Cass. req., 30 nov. 1898 : *RJCMH* 1899.2.81 ; *DP* 1899.1.74, note SARRUT Louis.

<sup>652</sup> Cass. civ., 22 oct. 1919 (2 espèces) : *Pand. pér.* 1921.1.17, note MOREL René. V. notamment, *supra*, n° 159.

<sup>653</sup> Cass. civ., 4 mars 1919 : *Pand. pér.* 1921.1.17, note MOREL René. V. dans le même sens, concernant les faits distincts, CA Rouen, 1<sup>er</sup> févr. 1921 : *DP* 1922.2.71.

<sup>654</sup> RIPERT Georges, note sous Cass. civ., 2 mai 1924, *RDMC*, 8, 1924, p. 218.

<sup>655</sup> Cass. req., 8 nov. 1921 : *DP* 1921.1.255.

<sup>656</sup> Cass. civ., 2 mai 1924 : *DMF* 1924, p. 481, obs. RIPERT Georges ; *RDMC*, 8, 1924, p. 202, note RIPERT Georges.

<sup>657</sup> V. *supra*, n° 159.

<sup>658</sup> CA Aix, 5 janv. 1920 : *RDMC*, 8, 1924, p. 202.

<sup>659</sup> T. com. Marseille, 28 janv. 1919 : *RDMC*, 8, 1924, p. 202.

pénale, leur auteur n'a pas commis une faute civile »<sup>660</sup>, et d'autre part, le pouvoir d'analyser des faits distincts de ceux que la juridiction répressive avait eu connaissance : « mais que la sentence qui a déclaré non coupable du défaut de vigilance le capitaine Clopet n'a pas pour conséquence nécessaire qu'il n'ait commis aucune faute ayant occasionné l'abordage et qu'il ait pris, pour l'empêcher, toutes les précautions qui lui incombait ; qu'en cette matière, le pouvoir du juge civil n'est limité que par ce qui a été nécessairement décidé par la juridiction répressive [...] qu'il y a, en conséquence, de la part des deux juridictions et sans qu'elles se contredisent, appréciation de deux actes différents »<sup>661</sup>. La position de la chambre civile avait été approuvée par le doyen RIPERT, qui avait aussi annoncé : « Il est probable qu'elle [la chambre civile] sera amenée fatalement à modifier sa jurisprudence relative à l'autorité du jugement rendu sur la poursuite pour homicide ou par blessures par imprudence »<sup>662</sup>. Un auteur y avait même vu un revirement de la jurisprudence et le retour au principe de la dualité des fautes<sup>663</sup>. Cependant, la position de la chambre civile n'avait pas convaincu tous les auteurs. Ainsi, HÉBRAUD critiqua l'argumentation de l'arrêt de la chambre civile qui fait appel selon lui, à la notion de culpabilité. En effet selon cet auteur, la non-culpabilité prononcée par les tribunaux maritimes commerciaux « équivaldrait seulement à la reconnaissance de l'inopportunité de la peine, et non point à la négation de la faute »<sup>664</sup>. L'arrêt de la chambre civile avait été suivi par un arrêt de la chambre des requêtes qui avait repris à l'identique le motif de principe<sup>665</sup>, il avait aussi influencé directement certaines juridictions de fond<sup>666</sup>.

**177. Raisonnement général.** Bien que certaines décisions des juridictions de fond eussent écarté l'autorité de la chose jugée des constatations relatives à la faute pénale d'abordage en se basant sur la spécificité du délit d'abordage, il semblerait que la Cour de cassation écartait seulement cette autorité en se basant sur un raisonnement de portée générale n'ayant aucune relation avec la faute en matière d'abordage, si ce n'était que sur la manière de juger des tribunaux maritimes commerciaux. La jurisprudence criminelle, quant à elle, avait

<sup>660</sup> C'était d'ailleurs cette analyse qui avait été retenue par la Cour de cassation.

<sup>661</sup> Cette analyse se retrouvait dans l'arrêt de la Cour de cassation du 4 mars 1919 (Cass. civ., 4 mars 1919 : *Pand. pér.* 1921.1.17, note MOREL René).

<sup>662</sup> RIPERT Georges, obs. sous Cass. civ., 2 mai 1924, *DMF*, 1924, p. 484.

<sup>663</sup> SCHMIDT Jean-Charles, *Faute civile et faute pénale*, Librairie du Recueil Sirey, 1928, p. 176 s.

<sup>664</sup> HÉBRAUD Pierre, *op. cit.*, p. 627.

<sup>665</sup> « [...] qu'en effet, le jugement du tribunal commercial maritime, abstraction faite des motifs, lesquels sont surabondants, n'ayant statué qu'en ce qui concerne la culpabilité, il appartenait à la Cour de Paris de rechercher si les faits ne constituaient pas un quasi-délit entraînant la responsabilité de l'un ou de l'autre des capitaines. » (Cass. req., 26 nov. 1924 : *DMF* 1925, p. 1).

<sup>666</sup> T. com. Havre, 23 mars 1926 : *DMF* 1926, p. 365 (qui avait fait référence à l'arrêt de la Cour de cassation du 2 mai 1924).

eu aussi à statuer sur la distinction entre la faute pénale maritime et la faute pénale de droit commun, et elle avait affirmé que les deux fautes n'étaient pas identiques, ni par leurs causes et ni par leurs objets ; les infractions maritimes seraient selon la Cour de cassation des infractions professionnelles<sup>667</sup>.

**178. Les dispositions de la loi du 17 décembre 1926.** Cette loi avait intégré les dispositions répressives concernant l'abordage<sup>668</sup> et en avait élargi le domaine de la faute pénale, non seulement à la violation des *règles prescrites par les règlements maritimes*<sup>669</sup>, mais à *tout autre fait de négligence* imputable aux capitaine, chef de quart ou pilote<sup>670</sup> ou à *un fait de négligence sans excuse, d'un défaut de vigilance ou de tout autre manquement aux obligations de service* imputables à toute autre personne de l'équipage<sup>671</sup>. Cette faute pénale paraissait similaire à la faute civile, laquelle (la faute civile), d'ailleurs en matière d'abordage, n'avait pas été définie par l'article 407, al. 3 du Code de commerce<sup>672</sup>, mais avait été assimilée par la doctrine à la faute civile de droit commun conformément aux articles 1382 et 1383 du Code civil<sup>673</sup> ; et c'est d'ailleurs l'un des arguments des décisions des juridictions de fond<sup>674</sup> qui s'étaient conformées pendant un certain temps à la thèse de l'unité des fautes<sup>675</sup>.

La Cour de cassation avait eu l'occasion de se prononcer sur le pouvoir du juge civil d'apprécier des fautes distinctes de celles retenues par la prévention pénale<sup>676</sup>. Néanmoins, elle avait considéré que la décision du tribunal maritime commercial jouissait de l'autorité de chose jugée au civil concernant un fait dont le capitaine du navire a été expressément absous par la juridiction répressive et qui avait été allégué devant le juge civil<sup>677</sup>. Il est vrai que dans le cas d'espèce, il s'agissait de l'allégation d'une violation d'une obligation bien précise par le

<sup>667</sup> Cass. crim., 26 mai 1905 : *Pand. pér.* 1906.1.134, obs. DENISSE L. ; *RCLJ* 1906, p. 523, obs. LYON-CAEN Charles – Cass. crim., 17 févr. 1928 : *DH* 1928, jur., p. 184.

<sup>668</sup> Dispositions répressives qui étaient prévues par la loi du 10 mars 1891.

<sup>669</sup> CDPMM, art. 80, al. 1<sup>er</sup>.

<sup>670</sup> CDPMM, art. 81, al. 1<sup>er</sup>.

<sup>671</sup> CDPMM, art. 82, al. 1<sup>er</sup>.

<sup>672</sup> Article abrogé par la loi du 7 juillet 1967 relative aux événements de mer, mais dont les dispositions du troisième paragraphe ont été reproduites à l'article 3 de ladite loi.

<sup>673</sup> LYON-CAEN Charles et RENAULT Louis, *Traité de droit maritime*, t. 2, F. Pichon, 1896, p. 119 ; SERVAT Jean, thèse citée, p. 147 s. ; RIPERT Georges, *op. cit.*, p. 28.

<sup>674</sup> V. *supra*, n° 160.

<sup>675</sup> L'autre argument était celui de la compétence. En effet, les infractions maritimes jusqu'en 1939 relevaient de la compétence des juridictions de droit commun, et puisque ces juridictions adoptaient la théorie de l'unité des fautes, la jurisprudence maritime en avait fait de même.

<sup>676</sup> Cass. com., 29 oct. 1963 : *Bull. civ.* IV, n° 447.

<sup>677</sup> Cass. com., 11 févr. 1965 : *Bull. civ.* IV, n° 115.

capitaine. Il semblerait que la jurisprudence maritime reconnût l'autorité de la chose jugée aux décisions des tribunaux maritimes commerciaux, bien que celles-ci en théorie ne fussent pas motivées<sup>678</sup>, et tout en affirmant le principe de la dualité des fautes, elle considérait que le juge civil ne pouvait contredire la décision pénale sur les faits de la prévention dont le juge pénal avait eu connaissance<sup>679</sup>, bien qu'une juridiction de fond eût affirmé que la « négligence » de l'article 81 du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande ne comprenait pas toutes les fautes, d'où la portée limitée du jugement du tribunal maritime commercial<sup>680</sup>. Les juridictions de fond ont d'ailleurs bien veillé à l'application de la jurisprudence de la Cour de cassation<sup>681</sup>.

**179. La prolongation – l'article L. 5242-4 du Code des transports.** La rédaction de l'article L. 5242-4 du Code des transports n'a nullement changé par rapport à l'ancienne rédaction, la seule différence est que l'article L. 5242-3 du Code des transports élargit le champ des règles susceptibles d'être violées<sup>682</sup>, et dorénavant le délit que renferme cet article, n'est plus expressément parlant un délit matériel<sup>683</sup>. La position de la jurisprudence sur la question de la dissociation des fautes pénale et civile, ne sera certainement pas remise en cause, car cette position particulière ne doit rien à la consécration législative de droit commun, c'est-à-dire à la loi du 10 juillet 2000, mais bel et bien à la conception spécifique des infractions maritimes non intentionnelles et de leurs modalités de faute. C'est d'ailleurs ce qui avait été soutenu par les professeurs RODIÈRE et DU PONTAVICE qui estimaient que,

<sup>678</sup> V. *supra*, n° 135-136.

<sup>679</sup> CA Rouen., 11 janv. 1961 : *DMF* 1961, p. 220. Ce qui semblerait être la position adoptée récemment par la Cour de cassation dans des affaires de droit commun (Cass. 2<sup>e</sup> civ., 16 avr. 2015, n° de pourvoi : 14-16.394, inédit ; Cass. 2<sup>e</sup> civ., 17 janv. 2019, n° de pourvoi : 18-11.320 18-11.440, inédit).

<sup>680</sup> CA Rouen, 1<sup>er</sup> juin 1957 : *RTD civ.* 1958, p. 100, obs. MAZEAUD Henri et MAZEAUD Léon. En revanche, les annotateurs de cet arrêt estimaient que l'article 81 du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande englobait toutes les fautes personnelles.

<sup>681</sup> « Considérant que le jugement de relaxe du tribunal maritime commercial n'est pas motivé ; Considérant toutefois que la portée de la décision de relaxe doit être appréciée au regard des termes de la prévention et au regard de ce qui a été nécessairement et certainement jugé pour prononcer la relaxe ; Considérant que, saisi des faits contenus dans l'ordonnance de renvoi de l'administrateur des affaires maritimes [...] le tribunal devait ainsi examiner les manquements à l'obligation de veille prévue par l'article 5 du RIPAM, les manquements concernant la route à suivre et les manœuvres d'évitement compte tenu des risques d'abordage (article 7, 8, 13, 15 et 16 du RIPAM) ; Considérant que le tribunal maritime commercial a nécessairement et certainement examiné des abstentions, mais aussi des actes positifs qui caractérisaient la prévention, de sorte que, quand bien même il n'y a pas identité des fautes civile et pénale, il n'en demeure pas moins que certains éléments constitutifs de la faute pénale, tout particulièrement les infractions aux règles prescrites visées dans la prévention quant à la veille, la route à suivre et les manœuvres d'évitement, sont ceux de certaines fautes civiles invoquées par Monsieur X [...] qui ne heurtent pas l'autorité de la chose jugée. » (CA Rennes, 2<sup>e</sup> ch. com., 24 févr. 2009, RG n° : 08/04787).

<sup>682</sup> Les règles prévues par le RIPAM.

<sup>683</sup> C'est ce qui a été déjà prévu par l'article 339 de la loi n° 92-1336, et la rédaction de l'article L. 5242-3 du Code des transports ne laisse aucun doute sur ce point : « le fait, [...] d'enfreindre, y compris par imprudence ou négligence [...] »

« quand le tribunal juge que les faits reprochés à un capitaine ne constituent pas la “négligence” de l’article 81 du Code disciplinaire et pénal, il n’a pas pu saisir ces faits sous tous les rapports qui pourraient y faire voir des actes de maladresse ou d’imprudence permettant de retenir le délit d’homicide involontaire de l’article 319 du Code pénal »<sup>684</sup>. Cependant, certains auteurs ne sont pas du même avis : « La loi du 10 juillet n’envisage que la faute pénale de l’article 121-3 du Code pénal, et non la faute pénale de l’article 81 du Code pénal et disciplinaire. Mais ces deux textes sont très proches, et les raisons qui ont incité le législateur à adopter la loi du 10 juillet se retrouvent en matière de faute de l’article 81. On peut donc penser que la jurisprudence saura étendre à ce dernier texte la règle nouvelle de la *dualité des fautes civile et pénale*. »<sup>685</sup>

**180. Les fautes en droit algérien – droit des transports.** Le droit pénal des transports ne reprend pas, en matière d’infractions non intentionnelles, les modalités de la faute du droit pénal commun, car il souligne en premier lieu la *violation des règlements*, qu’on doit considérer comme constitutive d’une infraction spécifique du professionnel, puis consacre une solution de repli qui consiste dans « *tout autre fait de négligence* », qu’on doit considérer comme constitutive d’une infraction standard du professionnel. Nous avons vu<sup>686</sup> que la jurisprudence française dissocie la conception maritimiste de la conception de droit commun en ce qui concerne l’infraction non intentionnelle. Nous ne pensons pas qu’une telle solution soit transposable en droit algérien vu la généralité des termes employés par les législations aérienne et maritime, et qui renvoient implicitement aux modalités de la faute non intentionnelle de droit commun. Il en est de même de la faute en droit maritime, celle-ci semble englober toutes les modalités de la faute envisagées par le droit pénal commun<sup>687</sup>. Il est donc clair qu’en droit pénal des transport – algérien –, la spécificité des infractions non intentionnelles ne concerne que le style de rédaction des dispositions pénales, c’est-à-dire la forme, sans aucune portée sur le fond, ce qui revient à dire, qu’en droit algérien, et contrairement au droit français, la portée de la chose jugée au pénal sur le civil concernant les infractions non intentionnelles du droit des transports devrait s’aligner sur celle du droit commun.

<sup>684</sup> RODIÈRE René et DU PONTAVICE Emmanuel, *Droit maritime*, Dalloz, 1997, p. 207-208.

<sup>685</sup> BONASSIES Pierre et SCAPEL Christian, *Droit maritime*, L.G.D.J., 2010, p. 90. V. aussi dans ce sens, BONASSIES Pierre, « Le droit positif français en l’an 2000 », *DMF* 2001, Hors-série n° 5, p. 1-94.

<sup>686</sup> V. *supra*, n° 53.

<sup>687</sup> V. *supra*, n° 65.

**181. Analyse.** Nous constatons que même si la jurisprudence avait adopté la théorie de la dualité des fautes pénale et civile en matière de droit maritime, ce n'était pas sur le fondement des dispositions de l'article 4-1 du Code de procédure pénale, qui étaient d'ailleurs inexistantes à l'époque de la consécration de cette théorie, mais sur la spécificité du droit pénal des transports. Ce serait donc une jurisprudence de nature prétorienne. Mais, en est-il de même concernant les fautes pénales et civiles qualifiées ?

## SECTION 2 : LES FAUTES PÉNALES ET CIVILES QUALIFIÉES

**182. Les fautes civiles intermédiaires.** Jadis, en matière de responsabilité, la faute répréhensible variait entre la simple faute non intentionnelle et la faute intentionnelle. Mais, les changements des comportements sociaux, et plus particulièrement en matière contractuelle et surtout dans les domaines du droit social et du droit des transports, avaient incité le législateur à prévoir de nouvelles fautes intermédiaires qui se situeraient entre la simple faute non intentionnelle et la faute intentionnelle. Ce changement qui avait été initié en matière de responsabilité civile, puis plus tard en matière de responsabilité pénale, avait pour conséquence, dans un premier temps de situer la faute inexcusable par rapport à la simple faute pénale (1<sup>re</sup> sous-section), puis de situer la faute inexcusable par rapport aux fautes pénales accentuées (2<sup>e</sup> sous-section).

### SOUS-SECTION 1 : LA SIMPLE FAUTE PÉNALE ET LA FAUTE CIVILE INEXCUSABLE

**183. De la jurisprudence à la législation.** Bien que la faute inexcusable ait été consacrée par la législation, sa notion n'a été conceptualisée que par la jurisprudence. Ce qui avait pour conséquence, que les juridictions étaient au fait quant à la nature de la faute inexcusable, et avaient su la positionner face à la simple faute pénale. Mais, depuis que le législateur français est intervenu avec la loi du 10 juillet 2000, la position de la jurisprudence a été remise en cause.



## 1 §. Notion et éléments de la faute inexcusable

**184. Origine de la « faute inexcusable ».** La notion de « faute inexcusable » avait été introduite dans la législation française par la loi du 9 avril 1898 concernant les responsabilités des accidents dont les ouvriers sont victimes dans leur travail<sup>688</sup>, sans toutefois la définir, ce qui avait laissé le champ libre à la jurisprudence et à la doctrine<sup>689</sup>, et ce n'est que par un arrêt des chambres réunies de la Cour de cassation qu'une définition avait été établie dans ces termes : « Attendu que la faute inexcusable retenue par l'art. 20, § 3, de la loi du 9 avr. 1898, doit s'entendre d'une faute d'une gravité exceptionnelle, dérivant d'un acte ou d'une omission volontaire, de la conscience du danger que devait en avoir son auteur, de l'absence de toute cause justificative, et se distinguant par le défaut d'un élément intentionnel de la faute visée au paragraphe 1<sup>er</sup> dudit article »<sup>690</sup>. Mais, le concept de la faute inexcusable a évolué depuis, car la Cour de cassation semble l'avoir modifié pour la rendre plus favorable – à sens unique – au salarié<sup>691</sup>.

En droit des transports, la jurisprudence s'en est inspirée, mais le concept a été repris avec une légère modification par la législation internationale, ce qui avait amené certains auteurs « maritimistes » à suggérer avec raison, que le terme approprié était celui de « faute de témérité »<sup>692</sup>.

**185. Domaine de la faute de témérité – inexcusable – en droit des transports.** La faute de témérité en droit des transports a pour objectif d'évincer l'application du principe de la limitation de la responsabilité et exceptionnellement, concernant la responsabilité en matière de pollution, de faire évincer l'application du principe de la canalisation de la

---

<sup>688</sup> L., 9 avr. 1898, concernant les responsabilités des accidents dont les ouvriers sont victimes dans leur travail, art. 20 : JORF n° 99, 10 avr. 1898, p. 2209.

<sup>689</sup> Sur le point de l'évolution du concept de la faute inexcusable, v. VÉRON Pierre, « De la faute inexcusable au regard des accidents de travail », *RGAT*, 14, 1943, p. 315-330.

<sup>690</sup> Cass. ch. réunies, 15 juill. 1941 : *DC* 1941, jur., p. 117, note ROUAST André. V. dans ce sens, Cass. ass. plén., 18 juill. 1980 : *Bull. civ. ass. plén.*, n° 5.

<sup>691</sup> Cass. soc., 28 févr. 2002 : *Bull. civ. V*, n° 81 ; *D.* 2002, p. 2696, note PRÉTOT Xavier – « Attendu qu'en vertu du contrat de travail le liant à son salarié, l'employeur est tenu envers celui-ci d'une obligation de sécurité de résultat, notamment en ce qui concerne les accidents du travail, et que le manquement à cette obligation a le caractère d'une faute inexcusable, au sens de l'article L. 452-1 du Code de la sécurité sociale, lorsque l'employeur avait ou aurait dû avoir conscience du danger auquel était exposé le salarié et qu'il n'a pas pris les mesures nécessaires pour l'en préserver ; qu'il est indifférent que la faute inexcusable commise par l'employeur ait été la cause déterminante de l'accident survenu au salarié mais qu'il suffit qu'elle en soit une cause nécessaire pour que la responsabilité de l'employeur soit engagée, alors même que d'autres fautes auraient concouru au dommage. » (Cass. ass. plén., 24 juin 2005 : *Bull. civ. ass. plén.*, n° 7 ; *D.* 2005, p. 2375, note SAINT-JOURS Yves ; *RDSS* 2005, p. 875, obs. VERKINDT Pierre-Yves). V. notamment, VACHET Gérard, « Chronique sur un assassinat programmé : la jurisprudence sur la faute inexcusable », *SSL suppl.*, n° 1319, p. 5-9.

<sup>692</sup> BONASSIES Pierre, obs. sous CA Aix-en-Provence, 2<sup>e</sup> ch., 11 oct. 2012, *DMF* 2013, p. 225.

responsabilité. Elle fit son apparition en droit international à l'article 13 du Protocole de La Haye de 1955 modifiant la Convention de Varsovie de 1929 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international<sup>693</sup>, puis à l'article 22 de la Convention de Montréal de 1999, pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, qui ne concerne cependant que les dommages causés aux bagages et les dommages dus au retard<sup>694</sup>. En droit maritime, les textes internationaux ont intégré aussi la notion de la faute de témérité, tel est le cas, de la Convention de Bruxelles de 1961 pour l'unification de certaines règles en matière de transport de passagers par mer<sup>695</sup>, de la Convention de Bruxelles de 1967 pour l'unification de certaines règles en matière de transport de bagages de passager par mer<sup>696</sup>, du Protocole du 23 février 1968 de la Convention de Bruxelles de 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance<sup>697</sup>, de la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages<sup>698</sup>, de la Convention de Londres de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes<sup>699</sup>, du Protocole de 1992 de la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures<sup>700</sup> et de la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer (Règles de Rotterdam 2008)<sup>701</sup>.

En droit interne, le législateur algérien n'y a fait référence qu'aux articles 809 et 849 du Code maritime, concernant les responsabilités relatives au contrat de transport de marchandises et au contrat de transport des passagers et de leurs bagages. Le Code des transports, y a fait référence aux articles : L. 5121-3<sup>702</sup>, L. 5421-5 et L. 5421-10<sup>703</sup>, L. 5422-14<sup>704</sup>, et L. 6422-3<sup>705</sup>. Concernant le contrat de transport aérien des personnes et des bagages, les articles L. 6421-3 et L. 6421-4 du Code des transports renvoient aux dispositions des Conventions de Varsovie et de Montréal selon les cas.

<sup>693</sup> Art. 13 et art. 14 du Protocole ; art. 25 et art. 25 A, § 3 de la Convention.

<sup>694</sup> Cass. com., 30 juin 2015 : *Bull. civ.* IV, n° 115 ; *RTD com.* 2015, p. 617, obs. DELBECQUE Philippe ; *Gaz. Pal.* 23 juill. 2015, n° 233m1, p. 26, obs. BERLAUD Catherine.

<sup>695</sup> Art. 7 ; art. 12.

<sup>696</sup> Art. 7 ; art. 11 (Convention qui n'est pas entrée en vigueur).

<sup>697</sup> Art. 2 et art. 3 du Protocole ; art. 4 et art. 4 bis de la Convention telle que modifiée.

<sup>698</sup> Art. 13.

<sup>699</sup> Art. 4.

<sup>700</sup> Art. 6 du Protocole ; art. 5 de la Convention telle que modifiée.

<sup>701</sup> Art. 61 (Convention qui n'est pas encore entrée en vigueur).

<sup>702</sup> Principe de la limitation de responsabilité.

<sup>703</sup> Responsabilité relative au contrat de transport maritime des passagers et de leurs bagages.

<sup>704</sup> Responsabilité relative au contrat de transport maritime de marchandises.

<sup>705</sup> Responsabilité relative au contrat de transport aérien de marchandises.

**186. Définition de la faute de témérité en droit des transports.** La majorité de ces textes, s'accordent à définir la faute de témérité comme étant un *acte ou une omission commis témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement*. Les nouveaux textes internationaux<sup>706</sup> ainsi que le Code des transports, spécifient de plus, que le dommage dont l'auteur avait eu conscience qu'il pouvait se produire était celui dont la victime demandait réparation. Il est à préciser aussi, que dans le Code des transports, le terme de « faute inexcusable » a été maintenu aux articles L. 5421-10 et L. 6422-3, et même la définition qui a été donnée à ce terme à l'article L. 6422-3, est proche de la définition conceptualisée jadis par la jurisprudence sociale<sup>707</sup>. Chose logique, car cette disposition n'est que la survie de l'ancien article 118 du Code de l'aviation civile et commerciale, tel que modifié par l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 2 mars 1957<sup>708</sup>, et devenu plus tard l'article L. 321-4 du Code de l'aviation civile<sup>709</sup>, qui assimilait la faute inexcusable au dol, pour l'application de l'article 25 de la Convention de Varsovie<sup>710</sup>. Cette rédaction a la fâcheuse conséquence de se désolidariser de la faute de témérité prévue par les textes internationaux en matière de transport aérien dont le Protocole de La Haye de 1955, car elle semble être plus exigeante – du moins théoriquement – comme l'a souligné le professeur DELEBECQUE sur deux éléments : la « faute délibérée » et l'absence de « raison valable »<sup>711</sup>.

Même si la témérité ne renvoie pas expressément à un acte ou une omission délibérée, l'utilisation du terme « avec conscience » suppose que la commission de l'acte ou l'abstention devrait être délibérée, car on ne peut être conscient des effets d'un acte (ou d'une omission), que s'il a été accompli délibérément. Notons toutefois, qu'il avait été fait référence par la cour d'appel de Paris dans l'affaire « Erika » à la définition retenue par l'article L. 321-4 du Code de l'aviation civile, pour définir la faute inexcusable de la Convention *CLC* 69-72<sup>712</sup>. Pour le professeur CHERKAOUI, la faute inexcusable se traduit par un acte téméraire, et selon elle, « la témérité [...] se traduit le plus souvent par l'obstination de l'agent à suivre

<sup>706</sup> Convention d'Athènes de 1974 ; Convention de Londres de 1976 ; Protocole de 1992 de la Convention de 1969 ; Règles de Rotterdam de 2008.

<sup>707</sup> « Est inexcusable la faute délibérée qui implique la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire sans raison valable. » (C. transp., art. L. 6422-3, al. 2).

<sup>708</sup> L. n° 57-259, 2 mars 1957, sur la responsabilité du transporteur au cas de transport aérien : JORF, 3 mars 1957, p. 2402. Cette loi avait modifié en réalité l'article 42 de la loi du 31 mai 1924, relative à la navigation aérienne. Loi qui avait été codifiée par le décret n° 55-1590 du 30 novembre 1955. L'article 42 de la loi du 31 mai 1924 étant devenu alors l'article 118 du Code de l'aviation civile et commerciale.

<sup>709</sup> D. n° 67-333, 30 mars 1967, portant révision du code de l'aviation civile et commerciale : JORF, 9 avr. 1967, p. 3569.

<sup>710</sup> Avant sa modification par le Protocole de La Haye de 1955.

<sup>711</sup> DELEBECQUE Philippe, obs. sous CA Paris, 5<sup>e</sup> ch., sect., B, 16 nov. 2006, *Rev. dr. transp.* 2007, comm. 45.

<sup>712</sup> CA Paris, 4-11. E, 30 mars 2010, n° 08-02278 ; D. 2010, p. 2238, note NEYRET Laurent.

une voie qui se révèle dangereuse. L'acte se traduit ainsi par le prolongement dans l'erreur »<sup>713</sup>, ainsi que la conscience de la probabilité du dommage, qui consiste dans « [...] la prise en considération des conséquences de l'acte, ce qui implique un temps de réflexion pendant lequel l'agent a pu en peser les avantages et les inconvénients, et l'acceptation des risques encourus »<sup>714</sup>. Certains, ont même affirmé que la faute de témérité en droit maritime est une faute civile *sui generis*, qui est proche de la faute inexcusable<sup>715</sup>.

## 2 §. Relation entre la simple faute pénale et la faute inexcusable

**187. Emplacement de la faute inexcusable par rapport à la faute pénale – ancienne jurisprudence.** La jurisprudence s'était penchée sur la question et en avait déduit que la faute pénale non intentionnelle ne constituait pas *nécessairement* une faute inexcusable<sup>716</sup>, et de ce fait, même un jugement de condamnation au pénal n'emportait pas *nécessairement* chose jugée sur le civil sur ce point<sup>717</sup>, et que même la qualification donnée par le juge répressif à une faute – pénale – comme étant inexcusable ou grave ne constituait pas une constatation nécessaire de sa décision<sup>718</sup>. Néanmoins, la négation de l'existence d'une faute pénale avait autorité de chose jugée sur le civil, et le juge civil ne pouvait retenir l'existence d'une faute inexcusable, alors que le juge pénal avait écarté l'existence d'une faute non intentionnelle<sup>719</sup>.

L'analyse faite par la jurisprudence était cohérente, car en adoptant le principe de l'unité des fautes pénale et civile, elle devait considérer que, si la faute inexcusable était plus grave que la faute civile d'imprudence, elle le serait également vis-à-vis de la faute pénale, qui était au même niveau de gravité que la faute d'imprudence civile. De plus, la faute

---

<sup>713</sup> CHERKAOUI Hassania, *La responsabilité du transporteur maritime et aérien : l'incidence de la faute de l'équipage en Droit écrit et Anglo-américain*, Najah el Jadida, 2009, p. 139.

<sup>714</sup> *Ibid.*, p. 147.

<sup>715</sup> MONTAS Arnaud et ROUSSEL Gildas, note sous Cass. crim., 25 sept. 2012, *AJ Pénal* 2012, p. 577.

<sup>716</sup> Ce principe n'était pas absolu, car certaines constatations du juge répressif ne pouvaient, selon la Cour de cassation, être méconnues par le juge civil qui avait nié l'existence d'une faute inexcusable. Dans le cas d'espèce, le juge pénal avait affirmé que l'absence de blindage était à l'origine de l'effondrement d'une partie de la structure de l'immeuble et que l'employeur connaissait la mauvaise qualité du sol sur lequel étaient effectuées les fouilles (Cass. soc., 13 juill. 1994 : *Bull. civ. V*, n° 238).

<sup>717</sup> Cass. soc., 28 mars 1960 : *Bull. civ. V*, n° 337 ; Cass. soc., 24 févr. 1988, n° de pourvoi 86-14.565, inédit.

<sup>718</sup> Cass. soc., 26 mai 1965 : *Bull. civ. V*, n° 402 ; Cass. crim., 25 oct. 1977 : *Bull. crim.*, n° 320.

<sup>719</sup> Cass. soc., 3 janv. 1963 : *Bull. civ. V*, n° 9 ; Cass. soc., 3 janv. 1963 : *Bull. civ. V*, n° 10 ; Cass. soc., 3 oct. 1973 : *Bull. civ. V*, n° 466 ; Cass. soc., 3 déc. 1975 : *Bull. civ. V*, n° 588 ; Cass. soc., 6 janv. 1982 : *Bull. civ. V*, n° 1 ; Cass. soc., 30 juin 1982 : *Bull. civ. V*, n° 432 ; Cass. soc., 5 avr. 1990, n° de pourvoi : 88-16.279, inédit ; CA Paris, 18<sup>e</sup> ch. B, 20 avr. 2000 : *D.* 2000, p. 758, obs. SAINT-JOURS Yves.

inexcusable n'était pas seulement constituée d'une imprudence téméraire (car même une imprudence pénale pourrait être aussi téméraire), mais d'un autre élément, qui consistait dans la prévoyance de la réalisation d'un dommage, ce qui ne faisait pas nécessairement partie de l'élément moral de l'infraction pénale non intentionnelle. Mais, à l'inverse la faute pénale étant d'un degré inférieur à la faute inexcusable, les faits qui ne constituaient pas une faute pénale non intentionnelle ne pouvaient plus être qualifiés de faute inexcusable par le juge civil.

**188. La faute inexcusable depuis la loi du 10 juillet 2000 – la dualité des conceptions.** L'article 4-1 du Code de procédure pénale peut être interprété de deux manières. Une première lecture laisse penser que le législateur avait opté pour le principe de la gradation des fautes. La seconde lecture, quant à elle, est en faveur du principe de l'autonomie des fautes. Si l'on adopte le premier principe, on constatera que l'article 4-1 du Code de procédure pénale a fait – implicitement – dégrader la faute inexcusable d'une position supérieure à une position inférieure par rapport à la faute pénale, d'où la conséquence qu'une décision répressive de condamnation pour une infraction non intentionnelle (simple faute pénale), emporterait chose jugée sur le civil quant à la gravité de la faute<sup>720</sup>. Par contre, l'adoption du second principe rompt à double sens le lien qui unit la faute civile à la faute pénale, et de ce fait, la décision pénale, renfermant condamnation ou renvoi des fins de la poursuite n'aura aucun effet sur le civil, puisque la faute inexcusable devrait s'apprécier indépendamment des éléments constitutifs de la faute pénale non intentionnelle. À fin de trancher la question, il faudrait connaître qu'elle est la portée de l'article 4-1 du Code de procédure pénale ?

La façon dont le texte a été rédigé, laisse penser qu'il a été fait allusion au principe de la gradation des fautes, car en utilisant l'expression : « L'absence de faute pénale non intentionnelle [...] ne fait pas obstacle à l'exercice d'une action devant les juridictions civiles »<sup>721</sup>, il établit un lien entre la faute civile et la faute pénale en faisant allusion à l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil, et de ce fait il n'établit expressément qu'une exception à une règle qui elle, par contre est affirmée implicitement. On ne pourrait donc

---

<sup>720</sup> V. *infra*, n° 189.

<sup>721</sup> Nous pensons que cet article a été maladroitement rédigé, car il n'a jamais été soutenu auparavant, que l'application du principe de l'unité des fautes interdit l'exercice d'une action en responsabilité civile. L'incidence de la chose jugée telle que consacrée par l'article 4-1 du Code de procédure pénale n'est nullement une fin de non-recevoir, mais une défense au fond.

soutenir que les deux fautes seraient autonomes. Elles sont, selon l'article 4-1 du Code de procédure pénale, interdépendantes au sens de la gravité des fautes.

**189. Position de la jurisprudence.** La Cour de cassation, sans faire référence à l'article du Code de procédure pénale, avait cassé un arrêt d'une cour d'appel qui avait jugé que la faute pénale ne constituait pas une faute inexcusable *que dans la mesure où elle présentait un caractère de gravité exceptionnelle*<sup>722</sup>. À l'inverse, une décision pénale de renvoi des fins de la poursuite ne fait pas obstacle à la reconnaissance d'une faute inexcusable<sup>723</sup> là où le juge répressif avait nié l'existence d'une faute pénale non intentionnelle. La Cour de cassation<sup>724</sup> avait approuvé un arrêt d'une cour d'appel, qui avait retenu une faute inexcusable à l'encontre d'un employeur qui avait été relaxé pour absence de faute pénale non intentionnelle<sup>725</sup>. La deuxième chambre civile<sup>726</sup> était allée même plus loin, en affirmant qu'étant donné que les deux fautes (faute inexcusable et faute pénale) étaient dissociées, la juridiction de la sécurité sociale pouvait retenir une faute inexcusable de l'employeur sans être obligée de sursoir à statuer jusqu'à la prise de décision sur l'action publique par la juridiction pénale (concernant l'infraction d'homicide involontaire), prônant ainsi la séparation radicale entre les deux fautes et dénaturant même la solution apportée par l'article 4-1 du Code de procédure pénale<sup>727</sup>. Disposition qui sous-entend que le juge civil serait lié par la décision pénale reconnaissant l'existence d'une faute pénale. Un auteur<sup>728</sup>, avait affirmé que les deux fautes ne sont pas d'une *nature juridique identique*, d'où la relativité de l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil<sup>729</sup>. Mais, récemment, la Cour de cassation semble confirmer que le principe retenu à l'article du Code de procédure pénale est celui de la gradation des fautes, puisqu'elle estime qu'une décision pénale de condamnation à un homicide non intentionnel lie le juge civil quant à l'existence d'une faute inexcusable<sup>730</sup>.

<sup>722</sup> Cass. soc., 6 mars 2003, n° de pourvoi : 00-22.303, inédit.

<sup>723</sup> En application de l'article L. 452-1 du Code de la sécurité sociale.

<sup>724</sup> Sans faire référence à l'article 4-1 du Code de procédure pénale nouvellement modifié à l'époque.

<sup>725</sup> Cass. soc., 12 juill. 2001 : *Bull. civ. V*, n° 267 ; *D.* 2001, p. 3390, obs. SAINT-JOURS Yves. Dans le même sens : Cass. soc., 30 janv. 2003, n° de pourvoi : 01-13.692, inédit ; Cass. 2° civ., 16 sept. 2003 : *Bull. civ. II*, n° 263 ; *Dr. & patr. mensuel* 2004, n° 123, p. 119, obs. BONFILS Philippe (l'arrêt en question avait fait référence à l'article 4-1 du Code de procédure pénale) – Cass. 2° civ., 16 févr. 2012 : *Bull. civ. II*, n° 28 ; Cass. 2° civ., 10 mai 2012, *Bull. civ. II*, n° 81.

<sup>726</sup> Cass. 2° civ., 15 mars 2012 : *Bull. civ. II*, n° 46 (rectifié : Cass. 2° civ., du 3 mai 2012, n° de pourvoi : 10-15.503, inédit) ; *D.* 2012, p. 1316, note RIAS Nicolas ; *Procédures* 2012, comm. 181, obs. BUGADA Alexis.

<sup>727</sup> Ce qui semble d'ailleurs être l'avis des annotateurs précités de l'arrêt en question.

<sup>728</sup> Concernant la faute inexcusable en matière sociale.

<sup>729</sup> SAINT-JOURS Yves, obs. sous Cass. soc., 12 juill. 2001, *D.* 2001, p. 3390.

<sup>730</sup> Cass. 2° civ., 11 oct. 2018, n° de pourvoi 17-18.712 : *JurisData* n° 2018-017430 ; *JCP S* 2018, 1373, note ASQUINAZI-BAILLEUX Dominique.

**190. La faute de témérité et la faute pénale en droits des transports.** À la question posée à la Cour de cassation<sup>731</sup>, de savoir si une condamnation pour faute pénale non intentionnelle<sup>732</sup> liait le juge civil quant à la reconnaissance d'une faute de témérité, afin d'écartier l'application de la limitation de responsabilité en matière de créance maritime ; le rapporteur REMERY, sans toutefois prendre position, avait évoqué la question et en avait développé la position de la doctrine et de la jurisprudence en matière sociale. La chambre commerciale quant à elle, s'était contentée seulement d'un attendu succinct<sup>733</sup>, qui sans faire référence à l'article 4-1 du Code de procédure pénale, résumait sa pensée en ces termes : « [...] que, de ces constatations et appréciation, et dès lors que la faute définie par les textes précités [articles 4 de la Convention de Londres du 19 novembre 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes et l'article 58, al. 3 de la loi du 3 janvier 1967, devenu L. 5121-3, al. 3 du Code des transports] s'apprécie de façon distincte des éléments constitutifs de l'infraction d'homicide involontaire [...] ». La Cour de cassation par cet arrêt, a semble-t-il opté pour l'autonomie des fautes<sup>734</sup>, et même la doctrine a admis l'appréciation différente des deux fautes<sup>735</sup>. Un tel raisonnement a été même soutenu avant la modification de l'article 4-1 du Code de procédure pénale par la Cour de cassation et les juridictions de fond dans le domaine du droit des transports maritime et aérien, où elles avaient affirmé que la faute inexcusable ne se confondait pas avec la faute pénale<sup>736</sup>.

Il nous semble donc, que la position de la jurisprudence, en matière de droit des transports, est similaire à celle qui avait été adoptée en matière de droit social depuis la réforme du 10 juillet 2000. Le problème qui se pose donc, en cette matière, est que l'article 4-1 du Code de procédure pénale ne vise que la faute inexcusable de l'article L. 452-1 du Code de la sécurité sociale. Peut-on alors l'appliquer par analogie aux actions en responsabilité civile en matière de transport ?

**191. L'appréciation de la faute de témérité – les conséquences du principe de la gradation des fautes.** En appliquant par analogie l'article 4-1 du Code de procédure pénale à

<sup>731</sup> Cass. com., 11 déc. 2012 : *Bull. civ.* IV, n° 224 ; *Rev. dr. transp.* 2013, comm. 5, obs. NDENDÉ Martin ; *DMF* 2013, p. 142, note SANA-CHAILLÉ DE NÉRÉ Sandrine.

<sup>732</sup> Il s'agissait dans le cas d'espèce d'un homicide non intentionnel.

<sup>733</sup> Qui est d'ailleurs presque similaire à celui de la deuxième chambre civile dans son arrêt précité du 15 mars 2012 (v. *supra*, note n° 726).

<sup>734</sup> NDENDÉ Martin, obs. sous Cass. com., 11 déc. 2012, *Rev. dr. transp.* 2013, comm. 5.

<sup>735</sup> DELEBECQUE Philippe, *Droit maritime*, Dalloz, 2020, p. 739.

<sup>736</sup> Cass. crim., 9 janv. 1975 : *Bull. crim.*, n° 11 ; *RSC* 1976, p. 424, obs. LEVASSEUR Georges – Cass. ch. mixte, 24 févr. 1978 : *Bull. civ. ch. mixte*, n° 2 ; CA Angers, 2<sup>e</sup> ch., 7 févr. 1983 : *RJO* 1983, 3, p. 102, note TASSEL Yves.

la faute de témérité en droit des transports, nous devrions accepter le fait que la simple faute pénale soit plus grave que la faute civile téméraire. Néanmoins, comme il a été affirmé par l'arrêt de la Cour de cassation<sup>737</sup>, les deux fautes doivent s'apprécier suivant les éléments qui les constituent. Ainsi, le juge civil ne pourrait affirmer qu'une faute, dont le juge pénal avait reconnu l'existence, ne soit pas assez grave pour pouvoir constituer une faute téméraire, mais il pourrait affirmer que bien que la faute soit grave, d'autres éléments de la faute de témérité font défaut, comme par exemple la conscience de la réalisation probable d'un dommage. Par contre, si le juge pénal avait nié l'existence d'une faute pénale non intentionnelle, le juge civil retrouverait la liberté d'appréciation des faits quant à l'existence d'une quelconque faute civile.

**192. Incohérence du concept.** En voulant dissocier la faute civile caractérisée de la simple faute pénale non intentionnelle, de la même manière que pour la faute civile ordinaire, on a créé une incohérence dans le concept de la faute de témérité – inexcusable –, car celle-ci ne devrait ni être séparée de la faute pénale, ni attachée à cette dernière du point de vue de la gravité. C'est pour cette raison que l'ancienne jurisprudence (en matière sociale) établissait une solution logique, qui ne prônait ni la séparation radicale entre les deux fautes ni la subordination de l'une à l'autre. Des faits qui constituaient une faute pénale pouvaient ne pas être considérés comme constituant une faute inexcusable ; à l'inverse, d'autres faits pouvaient constituer aussi bien une faute pénale simple qu'une faute civile inexcusable. Dans d'autres cas enfin, une faute pénale établie pouvait être prise en compte seulement, que comme un élément constitutif de la faute inexcusable. Sur le plan théorique, étant donné que la faute inexcusable est constituée de plusieurs éléments, elle devrait être établie par le juge civil de façon plus rigoureuse que la faute pénale, car cette dernière ne nécessite qu'un seul élément, qui n'est même pas conditionné à un comportement téméraire. Théoriquement donc, la simple faute pénale d'imprudence serait moins grave que la faute de témérité. Mais sur le plan pratique, toute faute considérée comme étant une faute pénale non intentionnelle par le juge pénal pourrait être aussi grave qu'une faute inexcusable, car le juge pénal, pour constater l'existence d'une infraction, ne serait tenu de qualifier les faits que comme constituant une imprudence pénale simple<sup>738</sup>, même si les faits étaient d'une gravité exceptionnelle. Dans ce cas précis, même si le juge civil n'est pas lié par la faute pénale quant à la gravité, il est lié par

<sup>737</sup> Cass. com., 11 déc. 2012 : *Bull. civ.* IV, n° 224 ; *Rev. dr. transp.* 2013, comm. 5, obs. NDENDÉ Martin ; *DMF* 2013, p. 142, note SANA-CHAILLÉ DE NÉRÉ Sandrine (v. *supra*, n° 190).

<sup>738</sup> Sous réserve des dispositions relatives à la gravité de la faute pénale exigée concernant l'auteur médiateur ou l'infraction de mise en danger d'autrui (v. *infra*, n° 193 s.).



les faits mêmes qui constituent une faute pénale, et qui pourraient constituer aussi une faute inexcusable, et de ce fait, le juge civil qualifiera de « faute de témérité », les mêmes faits que ceux dont le juge pénal a qualifiés du point de vue pénal. En revanche, étant donné que théoriquement la faute pénale est moins grave que la faute inexcusable, il est incohérent pour le juge civil de voir une faute inexcusable dans des faits que le juge pénal n'avait pas considéré comme constituant une simple faute pénale.

Il serait donc indispensable de se séparer de la solution apportée par l'article 4-1 du Code de procédure pénale qui n'est pas raisonnable, ou du moins elle ne l'est que dans certains cas. Le plus sûr en matière de droit des transports est de conceptualiser une solution prétorienne, qui laisserait un lien entre les deux fautes sans toutefois les rendre interdépendantes. Ainsi, le principe de la chose jugée au pénal sur le civil sera respecté tout en laissant un large pouvoir au juge civil pour apprécier les faits du point de vue civil.

## SOUS-SECTION 2 : LA FAUTE PÉNALE ACCENTUÉE ET LA FAUTE CIVILE INEXCUSABLE

**193. Origine de la faute pénale accentuée – l'inspiration.** Le législateur français avait introduit deux nouvelles notions de faute pénale non intentionnelles dans le nouveau Code pénal, à l'article 121-3 comme règle générale, aux articles 223-1<sup>739</sup> et R. 625-3<sup>740</sup> comme infractions autonomes, et aux articles 221-6 et 222-19 comme circonstances aggravantes. La première de ces fautes, est la faute délibérée<sup>741</sup> et la seconde, est la faute caractérisée<sup>742</sup>. Comme en matière civile, la législation pénale s'était inspirée – surtout pour la faute pénale caractérisée – de la notion de la « faute inexcusable » pour créer ces deux nouvelles fautes pénales d'imprudence<sup>743</sup>, qui se situent entre la simple faute d'imprudence

---

<sup>739</sup> Infraction de prévention.

<sup>740</sup> Infraction de résultat.

<sup>741</sup> Introduite dès la promulgation du nouveau Code pénal.

<sup>742</sup> Introduite par la loi du 10 juillet 2000, tendant à préciser la définition des délits non intentionnels.

<sup>743</sup> V. notamment, FAUCHON Pierre, « Rapport fait au nom de la commission des Lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du Règlement et l'administration générale sur la proposition de loi, modifiée par l'Assemblée nationale, tendant à préciser la définition des délits non-intentionnels », Sénat, 7 juin 2000, n° 391 ; DOSIÈRE René, « Rapport fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République sur la proposition de la loi, adoptée avec modification par le Sénat en deuxième lecture, tendant à préciser la définition des délits non-intentionnels », Assemblée nationale, 29 juin 2000, n° 2528.

et la faute intentionnelle. Cependant, nous pensons qu'il est inexact d'affirmer que la faute pénale accentuée est née avec l'avènement du nouveau Code pénal, car il nous semble que cette faute avait été introduite en droit pénal maritime à l'article 82, al. 1<sup>er</sup> du Code pénal et disciplinaire de la marine marchande de 1926 : « Toute personne de l'équipage, autre que le capitaine, le chef de quart ou le pilote, qui se rend coupable, pendant son service, d'un fait de négligence sans excuse [...] »<sup>744</sup>. L'expression « sans excuse » semblait renvoyer à la gravité de la faute, car l'article qui le précédait et qui concerne la faute du capitaine, du chef de quart ou du pilote, se contentait seulement d'utiliser l'expression « tout autre fait de négligence »<sup>745</sup>, donc, une simple faute pénale suffisait à engager la responsabilité des acteurs de l'article 81 du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande, mais elle n'était pas suffisante pour engager la responsabilité d'un membre de l'équipage.

Bien que la faute pénale accentuée ait été inspirée de la notion de faute pénale inexcusable, on pourrait se demander, si elle lui est toutefois assimilable.

## 1 §. La faute pénale délibérée et la faute civile de témérité

**194. La faute pénale délibérée.** Cette faute consiste dans la *violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de prudence ou de sécurité imposée par la loi ou le règlement*. En outre, en matière d'infraction de mise en danger délibérée d'autrui, l'article 223-1 du Code pénal ajoute un autre élément, qui est *d'exposer directement autrui à un risque immédiat de mort ou de blessures de nature à entraîner une mutilation ou une infirmité permanente*<sup>746</sup>. L'élément matériel consiste en premier lieu, dans la violation d'une obligation légale particulière de prudence ou de sécurité et non une obligation générale<sup>747</sup>, et ce contrairement à ce qui a été retenu par le Code pénal algérien, qui se contente d'une obligation de prudence ou de sécurité édictée par la loi ou le règlement<sup>748</sup>. Ainsi, il avait été jugé que les dispositions de la Convention de Londres de 1972 ne valaient pas obligations particulières de sécurité ou de prudence<sup>749</sup>, et il avait été jugé de même, concernant les

---

<sup>744</sup> C. transp., art. L. 5242-5.

<sup>745</sup> CDPMM, art. 81 ; C. transp., art. L. 5242-4.

<sup>746</sup> Le nouvel article 290 *bis*, al. 1<sup>er</sup> du Code pénal algérien utilise l'expression : « expose directement la vie d'autrui ou son intégrité physique à un danger. »

<sup>747</sup> Cass. crim., 25 juin 1996 : *Bull. crim.*, n° 274.

<sup>748</sup> C. pén., art. 290 *bis*, al. 1<sup>er</sup>.

<sup>749</sup> CA Aix-en-Provence, 7<sup>e</sup> ch. A, 22 févr. 2010, n° 266/M/2010 : *JurisData* n° 2010-010139 ; *Rev. dr. transp.* 2010, comm. 246, obs. NDENDÉ Martin ; *DMF* 2010, p. 971, note MONTAS Arnaud.

dispositions du Code de l'aviation civile relatives aux règles de l'air et aux services de la circulation aérienne et celles de l'arrêté relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes<sup>750</sup>. Le second élément matériel est le risque que *la violation fait courir à autrui*. Quant à l'élément moral, il implique selon la doctrine, « [...] une volonté de violer l'obligation en connaissance du risque auquel on expose autrui, de telle sorte, que si le dommage n'est pas recherché, il n'en a pas moins été prévue comme possible »<sup>751</sup>, ou comme l'ont soutenu certains : « L'agent a fait preuve de témérité. Il connaît la gravité de son acte [...] »<sup>752</sup>. En d'autres termes, c'est la conscience du risque et son acceptation<sup>753</sup>. Mais la jurisprudence ne semble pas adhérer à cette conception. Selon elle, la connaissance du risque, ne serait pas un élément constitutif de l'infraction de prévention<sup>754</sup>.

Il nous semble que la position de la Cour de cassation doit être soutenue, car il n'est nullement fait référence aux articles 121-3 et 223-1 du Code pénal<sup>755</sup>, à une quelconque conscience vis-à-vis ni du risque encouru ni du résultat probable. L'intention quant à elle, n'est prise en considération que pour la violation de l'obligation particulière de prudence ou de sécurité. L'analyse de ces dispositions, nous laisse penser que le législateur considère que la violation manifestement délibérée d'une obligation particulière suffit pour faire présumer la conscience du risque, sans toutefois, considérer cet élément présumé comme étant un élément constitutif de l'infraction, de la circonstance aggravante ou de la condition de la responsabilité de l'auteur indirect. De ce fait, le législateur réprime l'acte ou l'omission, non pas à cause de l'existence d'une conscience du risque chez l'auteur (risque subjectif), mais à cause de la présomption de l'existence d'un tel risque (risque objectif).

**195. Convergence et divergence.** Le rapprochement entre les deux fautes, se fait aisément par rapport à l'élément matériel. La *violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de prudence ou de sécurité imposée par la loi ou le règlement*, constitue en soi un acte commis avec témérité, surtout venant d'un professionnel, et de ce fait, nous ne voyons pas comment le juge civil pourrait ne pas voir dans un tel agissement établi

---

<sup>750</sup> CA Aix-en-Provence, 13<sup>e</sup> ch. corr., 22 nov. 1995, n° 1405 : *JurisData* n° 1995-049682.

<sup>751</sup> SALVAGE Philippe, « L'imprudence en droit pénal », *JCP G* 1996, I 3984, § 17.

<sup>752</sup> PRADEL Jean, *op. cit.*, p. 411.

<sup>753</sup> V. RUSSO Chantal, « Le risque dans le délit de mise en danger délibérée d'autrui », *LPA* 18 août 2000, n° PA200016502, p. 6-13.

<sup>754</sup> V. *supra*, n° 38.

<sup>755</sup> Ni même à l'article 290 *bis* du Code pénal algérien.

par la décision pénale, une témérité au sens du droit maritime et aérien<sup>756</sup>. Qui plus est, la responsabilité en cette matière concerne des professionnels, et que la règle violée comportait une obligation particulière de prudence ou de sécurité et qu'elle avait été délibérément violée. Mais, concernant l'élément moral, tout dépendra de la position adoptée sur le point de savoir si l'élément de la conscience du risque ferait partie des éléments constitutifs de la faute délibérée. Si on adopte la position acceptée majoritairement par la doctrine, force est de constater que la constatation de la décision pénale relative à la conscience du danger n'aurait autorité de chose jugée sur le civil, que si l'appréciation *in concreto* ou *in abstracto* de la faute pénale et de la faute civile était identique<sup>757</sup>. Par contre, si l'on adopte la position de la jurisprudence, que nous approuvons d'ailleurs, le juge civil ne sera nullement tenu par cette constatation, car celle-ci ne serait que surabondante, vu que l'élément de la conscience du risque n'est pas un élément constitutif de la faute délibérée. Il est vrai toutefois, quand bien même en adoptant la position de la jurisprudence, il serait peu probable que le juge civil écarte la qualification de faute de témérité, là où le juge pénal avait vu une faute d'imprudence délibérée, car le fait de qualifier une faute comme étant téméraire, constitue en soi une présomption – de fait – que l'auteur – professionnel – avait ou aurait dû avoir conscience du risque. Par contre, si le juge pénal avait nié l'existence d'une faute délibérée, le juge civil pourrait librement qualifier les faits comme constituant une faute de témérité, car celle-ci peut être moins grave et plus générale que la faute délibérée. Néanmoins, le juge civil ne pourra en aucun cas fonder sa décision sur le fait que la violation de l'obligation particulière de prudence ou de sécurité, objet de la poursuite devant le juge pénal, ait été commise délibérément, alors que le juge pénal avait renvoyé la personne poursuivie des fins de la poursuite au motif que la violation de ladite obligation n'avait pas été établie.

## 2 §. La faute pénale caractérisée et la faute civile de témérité

**196. La faute pénale caractérisée.** Étant moins grave que la faute pénale délibérée, elle est néanmoins très proche de celle-ci, à tel point que certains l'ont qualifiée de *solution de repli*, à défaut de la réunion des conditions de la faute délibérée<sup>758</sup>. Ce qui semble d'ailleurs

---

<sup>756</sup> V. en matière sociale, BOTTON Antoine, « L'autorité de la chose jugée au pénal sur le social », *Dr. pén.* 2014, dossier 7, § 7.

<sup>757</sup> V. *infra*, n<sup>os</sup> 197-198.

<sup>758</sup> DESPORTES Frédéric, « La responsabilité pénale en matière d'infractions non-intentionnelles » [en ligne], *Rapport 2002 de la Cour de cassation. La responsabilité*, 2003, [consulté le 15 février 2020] ; MARTINON Arnaud, obs. sous Cass. crim., 24 mai 2011, *JCP S* 2011, 1476.

être confirmé en matière de transport aérien, où il avait été considéré, que la violation d'un arrêté<sup>759</sup> qui n'était pas entré en vigueur, ne constituait pas une violation d'une obligation particulière de prudence ou de sécurité, mais pouvait constituer une faute caractérisée<sup>760</sup>.

Cette faute est une faute détachée, car elle ne constitue pas un élément d'une infraction autonome, mais une condition nécessaire de la responsabilité pénale de l'auteur indirect en matière d'infractions non intentionnelles. Contrairement à la faute délibérée, l'intensité de cette faute est de moindre gravité<sup>761</sup>, car il n'est exigé qu'une faute caractérisée, qui pourrait être définie selon certains, comme étant « un grossier manquement à la prudence ou la diligence que la situation imposait à toute personne raisonnable »<sup>762</sup>, et la définition de cette faute ne peut selon d'autres, être appréhendée qu'en reliant la faute au risque d'une particulière gravité que l'auteur ne pouvait ignorer<sup>763</sup>. Toutefois, un auteur avait soutenu que le terme « faute caractérisée » ne renvoie pas à la gravité de la faute, mais seulement à *l'idée d'une adéquation*<sup>764</sup>. La Cour de cassation quant à elle, a estimé, en rejetant une question prioritaire de constitutionnalité relative à la faute caractérisée, que la disposition légale « est rédigée en des termes suffisamment clairs et précis pour permettre que son interprétation se fasse sans risque d'arbitraire et dans des conditions garantissant tant le respect de la présomption d'innocence que l'intégralité des droits de la défense »<sup>765</sup>. Aussi, l'article 121-3 du Code pénal ajoute que la faute caractérisée doit exposer autrui à un risque d'une particulière gravité que l'auteur ne pouvait ignorer. Cette fois-ci, l'élément de prévoyance du risque fait partie des éléments de la faute caractérisée, il n'est pas virtuellement présumé comme pour la faute délibérée. Il est à remarquer que l'article L. 218-19 du Code de l'environnement, qui concerne le délit de pollution non intentionnelle, fait référence<sup>766</sup>, non pas à l'exposition d'autrui à un risque, mais à l'exposition de *l'environnement à un risque d'une particulière gravité* que l'auteur de la faute caractérisée *ne pouvait ignorer*.

---

<sup>759</sup> Il s'agissait d'un arrêté du 5 novembre 1987 relatif aux conditions d'utilisation des avions exploités par une entreprise de transport aérien.

<sup>760</sup> Cass. crim., 15 oct. 2002 : *Bull. crim.*, n° 186.

<sup>761</sup> Il peut s'agir de plusieurs fautes simples accumulées ou d'une seule faute d'une particulière gravité (DARSONVILLE Audrey, obs. sous Cass. crim., 18 nov. 2008, *Dalloz actualité*, 18 déc. 2008).

<sup>762</sup> PRALUS Michel, « Réflexions autour de l'élément moral des délits », *Dr. pén.* 2002, chron. 41.

<sup>763</sup> MARÉCHAL Jean-Yves, art. cité, n° 89.

<sup>764</sup> RUET Céline, art. cité, I-B-2°.

<sup>765</sup> Cass. crim., 24 sept. 2013 : *Bull. crim.*, n° 180 ; *JCP G* 2013, 1176, note DETRAZ Stéphane ; *Dr. pén.* 2013, comm. 168, obs. VÉRON Michel.

<sup>766</sup> Comme circonstance aggravante (C. envir., art. L. 218-19, II) ou comme condition de la responsabilité pénale de l'auteur médiat (C. envir., art. L. 218-19, IV).

Étant donné que le législateur s'est inspiré de la notion de la « faute inexcusable » pour dégager une définition de la « faute pénale caractérisée », on pourrait penser – abstraction faite de l'article 4-1 du Code de procédure pénale – que les deux fautes (faute de témérité et faute caractérisée) sont identiques, sinon presque similaires.

**197. L'appréciation de la faute de témérité.** La similarité entre ces fautes dépend dans une première approche de leur appréciation *in abstracto* ou *in concreto*. La première, comme l'avait souligné le professeur DU PONTAVICE consiste « à vérifier si un professionnel moyennement diligent, placé dans les mêmes circonstances, aurait eu conscience qu'un dommage résulterait probablement de son acte ou de son omission »<sup>767</sup>. La seconde, selon le professeur TASSEL, consiste à « prouver que le “fautif” a, personnellement et effectivement, eu conscience que son action pouvait induire le dommage réalisé »<sup>768</sup>. L'on sait qu'en matière de droit des transports, la jurisprudence fait appel le plus souvent à l'appréciation *in abstracto*<sup>769</sup>, afin d'indemniser sans aucune limitation la personne lésée en exigeant de l'auteur une conduite irréprochable calquée sur un modèle abstrait du professionnel diligent. Néanmoins, et dans certaines affaires, la jurisprudence s'était inspirée de la conception *in concreto*. Ainsi, en matière de transport aérien de passagers, la jurisprudence avait oscillé entre les deux conceptions<sup>770</sup>, pour se prononcer en dernier lieu en faveur de la conception objective de la faute inexcusable<sup>771</sup>. En matière de transport maritime de passagers, la Cour de cassation s'est montrée favorable à la conception *in abstracto*<sup>772</sup>. Elle s'était montrée aussi en faveur de l'appréciation objective en matière de transport aérien de

<sup>767</sup> DU PONTAVICE Emmanuel, obs. sous Cass. 1<sup>re</sup> civ., 20 déc. 1988, *RTD com.* 1990, p. 128.

<sup>768</sup> TASSEL Yves, note sous CA Rouen, 1<sup>re</sup> ch., 9 nov. 2004, *DMF* 2005, p. 727.

<sup>769</sup> V. sur ce point, CHERKAOUI Hassania, *op. cit.*, p. 151 s. ; TASSEL Yves, « Le dommage élément de la faute », *DMF* 2001, § 48. C'était d'ailleurs la même position qu'avait adoptée la Cour de cassation en matière sociale (Cass. ch. réunies, 15 juill. 1941 : *DC* 1941, jur., p. 117, note ROUAST André).

<sup>770</sup> Pour une conception *in abstracto* : Cass. 2<sup>e</sup> civ., 5 mars 1964 : *Bull. civ.* II, n° 213 (implicitement) ; Cass. 1<sup>re</sup> civ., 5 déc. 1967 : *Bull. civ.* I, n° 356 ; Cass. 1<sup>re</sup> civ., 16 avr. 1975 : *Bull. civ.* I, n° 136. *Contra*, pour une conception *in concreto* : Cass. 2<sup>e</sup> civ., 9 juin 1966 : *Bull. civ.* II, n° 656 ; Cass. 1<sup>re</sup> civ., 5 mai 1982 : *Bull. civ.* I, n° 162 ; Cass. 1<sup>re</sup> civ., 5 nov. 1985 : *Bull. civ.* I, n° 286 ; Cass. 1<sup>re</sup> civ., 4 févr. 1986 : *Bull. civ.* I, n° 16 ; *JCP G* 1987, II 20818, note BOYER Louis.

<sup>771</sup> Cass. 1<sup>re</sup> civ., 27 févr. 2007 : *Bull. civ.* I, n° 89 ; Cass. 1<sup>re</sup> civ., 2 oct. 2007 (2 espèces) : *Bull. civ.* I, n° 317 et 318 ; *Hebdo édition privée*, n° 277, 18 oct. 2007, n° Lexbase : N8732BCE, obs. BAKOUCHE David ; *Rev. dr. transp.* 2007, comm. 247, obs. DELEBECQUE Philippe ; *Resp. civ. et assur.* 2008, comm. 32, obs. VIGNON-BARRAULT Aline – Cass. 1<sup>re</sup> civ., 25 juin 2009 : *Bull. civ.* I, n° 142.

<sup>772</sup> Cass. com., 16 avr. 1991 : *Bull. civ.* IV, n° 146 (implicitement) ; Cass. 1<sup>re</sup> civ., 18 juin 2014 : *Bull. civ.* I, n° 113 ; *Rev. dr. transp.* 2014, comm. 43, obs. NDENDÉ Martin ; *DMF* 2014, p. 755, note BONASSIES Pierre ; *Gaz. Pal.* 4 sept. 2014, n° 190p3, p. 10, note PAULIN Christophe – Cass. 1<sup>re</sup> civ., 8 nov. 2017 : *Bull. civ.* I, n° 231 ; *Dalloz actualité*, 23 nov. 2017, obs. DELPECH Xavier ; *D.* 2018, p. 280, note ADELIN Sandra ; *D.* 2018, p. 1412, obs. KENFACK Hugues.

marchandise<sup>773</sup>, pour se rallier ensuite à la conception *in concreto*<sup>774</sup>. La conception *in concreto* a été aussi adoptée, concernant le transport maritime de marchandise<sup>775</sup>. La jurisprudence considère que la faute de témérité en application du régime de limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, devrait s'apprécier objectivement<sup>776</sup>. En matière de responsabilité pour pollution marine, c'est l'appréciation *in concreto* qui a été retenue par les juges dans l'affaire *Erika*, concernant la faute de Total SA<sup>777</sup>.

C'est cette discordance peu apparente de la jurisprudence, qui laisse penser que la conception de la faute de témérité s'apprécie selon la nature du dommage subi<sup>778</sup>. Nous devons admettre d'une part, en rejoignant le professeur DELEBECQUE<sup>779</sup>, que suivant la lecture des textes internationaux définissant la faute de témérité, celle-ci ne devrait s'apprécier que subjectivement<sup>780</sup>. Mais, on devrait aussi admettre, que suivant le domaine de son application, où souvent l'auteur des faits (qui ont donné naissance à la responsabilité) n'est autre qu'un professionnel (propriétaire, armateur, exploitant, transporteur, capitaine du navire, etc.) et que la personne ayant subi le dommage n'est, au mieux qu'un simple consommateur (relation contractuelle)<sup>781</sup>, sinon une simple personne lambda (fait juridique), il serait préférable d'adopter la conception *in abstracto*, et ce afin de rendre le professionnel plus prudent et plus diligent (vis-à-vis d'un modèle abstrait du bon professionnel ou du moins du professionnel diligent) et de permettre à la personne lésée d'être mieux protégée. Ce qui confirme notre point de vue, du moins en droit algérien, est la rédaction de l'article 608 du Code maritime qui fait allusion et de façon générale, à l'appréciation *in abstracto* du fait du capitaine du navire : « Le capitaine est tenu d'exercer ses activités professionnelles avec la diligence d'un capitaine consciencieux. »

<sup>773</sup> V. à titre d'exemple, Cass. com., 14 mars 1995 : *Bull. civ.* IV, n° 86.

<sup>774</sup> Cass. com., 21 mars 2006 : *Bull. civ.* IV, n° 77 ; obs., *RTD com.* 2006, p. 519, obs. DELEBECQUE Philippe ; *RTD civ.* 2006, p. 569, obs. JOURDAIN Patrice ; *JCP G* 2006, II 10090, note MEKKI Mustapha. V. notamment, LE ROY Lucie, « L'appréciation de la faute inexcusable du droit des transports, une hésitation symbole d'une inadéquation », *LPA* 16 juill. 2009, n° PA200914103, p. 8-15.

<sup>775</sup> Cass. com., 19 oct. 2010, n° de pourvoi : 09-68.425, inédit ; *DMF* 2011, p. 155, note MIRIBEL Stéphane.

<sup>776</sup> Cass. com., 20 mai 1997 : *Bull. civ.* IV, n° 142 ; *DMF* 1997, p. 979, obs. BONASSIES Pierre – CA Bordeaux, 2<sup>e</sup> ch. civ., 14 janv. 2013, RG n° : 08/01178 ; *DMF* 2013, p. 201, obs. CACHARD Olivier.

<sup>777</sup> CA Paris, 4-11. E, 30 mars 2010, n° 08-02278 ; *D.* 2010, p. 2238, note NEYRET Laurent – Cass. crim., 25 sept. 2012 : *Bull. crim.*, n° 198, p. 440.

<sup>778</sup> DELEBECQUE Philippe, « La faute inexcusable en droit maritime commercial » [en ligne], *Gazette de la Chambre* 2016, n° 39, p. 7, [consulté le 16 septembre 2018].

<sup>779</sup> DELEBECQUE Philippe, *op. cit.*, p. 740.

<sup>780</sup> Sur l'appréciation de la faute inexcusable en matière de droit des transports suivant la lecture des dispositions légales, qui prône une appréciation *in concreto* et la lecture de la jurisprudence, qui prône une appréciation *in abstracto*, v. VINEY Geneviève et JOURDAIN Patrice, *Traité de droit civil : Les conditions de la responsabilité*, Delta, 1998, p. 577-578.

<sup>781</sup> Ce constat est d'une application relative en matière de transport de marchandises.

**198. L'appréciation de la faute pénale caractérisée.** La rédaction de l'article 121-3, al. 4 du Code pénal quant à la faute caractérisée, laisse penser que l'appréciation de cette faute se fait objectivement, car en utilisant l'expression « à un risque [...] qu'elles ne pouvaient ignorer », le juge pénal doit considérer l'acte ou l'omission de la personne poursuivie vis-à-vis de la prévoyance du risque par une personne normale<sup>782</sup>. Mais telle ne serait pas la position de la jurisprudence selon certains auteurs<sup>783</sup>, qui estiment que la jurisprudence semble combiner les dispositions de l'alinéa précédemment cité, avec celles de l'alinéa qui le précède<sup>784</sup> et qui conditionne l'existence de la simple faute pénale que « s'il est établi que l'auteur des faits n'a pas accompli les diligences normales compte tenu, le cas échéant, de la nature de ses missions ou de ses fonctions, de ses compétences ainsi que du pouvoir et des moyens dont il disposait »<sup>785</sup>. Néanmoins, même en combinant ces deux alinéas, une doctrine minoritaire, que nous soutenons d'ailleurs, pense que la faute devrait être toujours appréciée de façon objective, car l'alinéa 3 de l'article 121-3 du Code pénal, ne fait pas référence à l'appréciation subjective de la faute, mais à son appréciation objective<sup>786</sup>. Ce qui n'est pas de l'avis de la doctrine majoritaire<sup>787</sup>. Ainsi, dans l'affaire *Erika*, la cour d'appel de Paris avait apprécié *in concreto* la faute caractérisée de la personne physique poursuivie pénalement en qualité d'armateur-propriétaire<sup>788</sup>.

**199. Une « faute caractérisée » condition de la faute caractérisée.** Le terme de « faute caractérisée » employé à l'article 121-3 du Code pénal est ambigu et prête à confusion. Nous pouvons tout de même envisager qu'il ne renvoie pas à la clarté de la simple faute pénale, car même la plus simple des fautes pénales doit être caractérisée, pour que le juge pénal puisse la retenir. S'en tenant alors qu'à cette lecture, il n'y aurait aucun intérêt à

---

<sup>782</sup> V. SALVAGE Philippe, « La loi n° 2000-647 du 10 juillet 2000 -.- Retour vers l'imprudence pénale », art. cité ; RUET Céline, art. cité.

<sup>783</sup> V. VÉRON Michel, obs. sous Cass. crim., 18 juin 2002, *Dr. pén.* 2002, comm. 120 ; PRADEL Jean et VARINARD André, *Les grands arrêts du droit pénal général*, op. cit., p. 662.

<sup>784</sup> C. pén., art. 121-3, al. 3.

<sup>785</sup> Cass. crim., 20 sept. 2005, n° de pourvoi 04-82.847, inédit (concernant la responsabilité pénale d'un capitaine de navire pour blessures involontaires relative à une opération de transbordement).

<sup>786</sup> RASSAT Michèle-Laure, op. cit., p. 440-441 ; SÉRIAUX Alain, « L'appréciation de la faute pénale d'imprudence en droit français contemporain », *RSC* 2017, p. 237.

<sup>787</sup> MAYAUD Yves, obs. sous TGI Lyon, 26 sept. 1996 et CA Versailles, 13 sept. 1996, *RSC* 1997, p. 833 ; DEBOVE Frédéric, FALLETI François et DUPIC Emmanuel, *Précis de droit pénal et de procédure pénale*, Point Delta, 2014, p. 118 ; BOULOC Bernard, obs. sous TGI Grenoble, 7 déc. 2016, *AJ Pénal* 2017, p. 190.

<sup>788</sup> « Il a été établi plus haut que M. SAVARESE n'entretenait pas l'Erika comme son âge et son état de délabrement le nécessitaient, ce qu'il ne pouvait ignorer. Dans ces conditions, le donner en affrètement était prendre le risque qu'au cours de son voyage se produise un sinistre. Il s'agit d'une faute d'imprudence caractérisée, dont les conséquences auraient pu être dramatiques, ce qu'il n'ignorait pas. » (CA Paris, 4-11. E, 30 mars 2010, n° 08-02278).



distinguer la simple faute pénale de la faute pénale caractérisée. La seule lecture qui nous semble plausible, est celle qui se rattache à la gravité de la faute, et on pourrait dire que la faute pénale caractérisée peut englober toutes les fautes non intentionnelles plus graves que la simple faute pénale à l'exclusion de la faute délibérée<sup>789</sup>, ce qui ne signifie pas qu'elle ne peut pas être aussi grave que cette dernière. La gravité de la faute caractérisée devrait se déterminer suivant la seconde condition de son existence, à savoir la gravité particulière du risque, on pourrait ainsi présumer que chaque fois que le risque était assez grave, la faute serait une faute caractérisée, et si le risque était minime, elle ne le serait pas. Dès lors, il pourrait y avoir une identité entre la faute civile téméraire et la faute pénale caractérisée du point de vue de la gravité de la faute, du moins lorsque l'acte ou l'omission avait été commis consciemment.

**200. De la théorie à la pratique.** Il est évident donc que les deux notions sont presque similaires, et que l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil n'intervienne que si la faute pénale caractérisée est assez grave et que l'on adopte le même critère d'appréciation. On ne pourrait donc dégager un postulat dans ce cas, car c'est une situation qui doit être appréciée au cas par cas. Néanmoins, on a pu relever une décision d'une juridiction de fond qui s'était montrée favorable – implicitement – à l'assimilation de ces deux fautes : « [...] que le tribunal correctionnel indique encore que “l'imprudence commise par Monsieur Y... a créé la situation qui a permis la réalisation du dommage... et manifeste sa carence dans la prise de mesures permettant d'éviter la réalisation des risques” et conclut que les manquements décrits “sont constitutifs de fautes caractérisées... en raison de la nature du produit solvant utilisé et des risques d'explosion, dont la dangerosité ne pouvait être ignorée par... un professionnel établi depuis de nombreuses années” ; attendu que l'employeur condamné pénalement, dans les termes qui viennent d'être rapportés, commet nécessairement une faute inexcusable dès lors que l'obligation de sécurité de résultat qui pèse sur lui n'a pas été respectée et qu'il aurait dû avoir conscience du danger encouru par la victime et n'a pris aucune mesure de protection nécessaire ».<sup>790</sup>

**201. L'affaire *Erika* (application pratique).** Un auteur avait relevé que la cour d'appel de Paris dans l'affaire *Erika*<sup>791</sup> avait jugé que la société TOTAL SA<sup>792</sup>, bien qu'elle fût condamnée pénalement pour une faute d'imprudence caractérisée, ne pouvait être responsable

<sup>789</sup> Au sens de l'article 121-3, al. 4 du Code pénal.

<sup>790</sup> CA Orléans, ch. aff. séc. soc., 17 déc. 2008, RG n° : 07/03374.

<sup>791</sup> CA Paris, 4-11. E, 30 mars 2010, n° 08-02278.

<sup>792</sup> Considérée par la cour d'appel de Paris comme étant affrètement au voyage de fait.

civilement, car elle n'avait pas commis de faute inexcusable, ce qui l'avait amené à parler d'un *paradoxe de l'arrêt Erika*<sup>793</sup>. Nous contestons cette lecture, car il nous semble que l'arrêt de la cour d'appel de Paris avait condamné pénalement ladite société que pour une simple faute pénale et non pour une faute pénale caractérisée, et n'avait pas relevé à son encontre une faute civile de témérité, en affirmant que « la cour a retenu comme faute à la charge de la société TOTAL S.A. le fait par elle d'avoir affrété l'Erika sans respecter les règles qu'elle avait elle-même mis en place pour ne pas risquer d'affréter un navire inapte au transport de produits gravement polluants. Il s'agit bien d'un agissement personnel de TOTAL, mais il ne peut être affirmé que le représentant de cette société qui l'a commis avait conscience que, en agissant ainsi, il s'ensuivrait probablement un dommage par pollution »<sup>794</sup>. Il est vrai que la cour d'appel avait fait allusion quant à l'action publique à un lien de causalité indirecte, en jugeant qu'en « s'affranchissant des règles relatives à la fréquence des inspections Vetting, le signataire de la charte-partie au voyage passée avec la société SELMONT, société qui n'était pas une "coquille vide" mais dont il était clair pour tous que ses représentants n'avaient aucune compétence autre que commerciale [...], a donc commis une imprudence qui a permis que l'Erika navigue les 8, 9, 10 et 11 décembre 1999 par un temps très dur entre Dunkerque et l'Espagne, ce qui a contribué à créer la situation ayant permis le naufrage et la pollution qui s'en est suivie »<sup>795</sup>. Cette constatation n'était cependant que surabondante, puisque la personne mise en cause (TOTAL S.A.) était une personne morale, à qui la règle qui différencie la causalité directe de la causalité indirecte, ne lui était pas applicable, puisque elle ne concerne que les personnes physiques<sup>796</sup>. Il n'y avait donc pas incompatibilité à affirmer, que bien que le lien de causalité ait été indirect, la faute retenue était une faute pénale simple. Par contre, dans le même arrêt, le paradoxe disparaît concernant le mandataire social de *TEVER SHIPPING*<sup>797</sup>. Ce mandataire avait été condamné pénalement pour une faute caractérisée appréciée *in concreto*, et la cour d'appel avait relevé à son encontre aussi une faute inexcusable, appréciée elle aussi *in concreto*, qui le priva du bénéfice des dispositions de la Convention *C.L.C.* 69-92. La Cour de cassation, quant à elle (dans la même affaire), semble

<sup>793</sup> NEYRET Laurent, note sous CA Paris, 30 mars 2010, *D.* 2010, p. 2238.

<sup>794</sup> CA Paris, 4-11. E, 30 mars 2010, n° 08-02278. Faute de témérité qui sera néanmoins retenue par la Cour de cassation (Cass. crim., 25 sept. 2012 : Bull. crim., n° 198, v. p. 440 ; *D.* 2012, p. 2711, note DELEBECQUE Philippe). Est-ce peut-être la survie de l'ancienne jurisprudence ? (v. *supra*, n° 187).

<sup>795</sup> CA Paris, 4-11. E, 30 mars 2010, n° 08-02278.

<sup>796</sup> V. aussi sur ce point, COURTAIGNE-DESLANDES Coralie, note sous Cass. crim., 25 sept. 2012, *BDEI* n° 42/2012, n° 1495.

<sup>797</sup> Qui a été considéré pénalement comme propriétaire, mais qui ne l'était pas civilement selon la Convention *CLC*, puisque le navire était immatriculé au nom de la société *TEVER SHIPPING* (CA Paris, 4-11. E, 30 mars 2010, n° 08-02278).

favorable à une assimilation entre faute pénale caractérisée et faute civile de témérité : « [...] l'arrêt n'encourt pas la censure dès lors que la faute retenue au titre de l'action publique contre ces prévenus caractérise une faute de témérité, au sens de ladite convention qui les prive nécessairement de la possibilité d'invoquer un tel bénéfice [...] »<sup>798</sup>. Certains annotateurs de cette arrêt ne sont pas du même avis, car ils considèrent que la faute de témérité est moins grave que les deux fautes pénales qualifiées<sup>799</sup>.

La question de la faute étant réglée, reste à se pencher sur une question aussi importante, mais qui n'a pas fait objet de discussion doctrinale. En effet il ne suffit pas de constater l'existence d'une faute, mais il faut encore que cette faute ait été prise en considération par la norme légale instituant le régime de responsabilité.

---

<sup>798</sup> Cass. crim., 25 sept. 2012 : Bull. crim., n° 198, p. 408 (le même raisonnement a été suivi pour affirmer la condamnation de la société de classification *Spa Rina*, v. p. 409).

<sup>799</sup> MONTAS Arnaud et ROUSSEL Gildas, note sous Cass. crim., 25 sept. 2012, *AJ Pénal* 2012, p. 577.

## CHAPITRE 2 : IMPUTATION LÉGALE

**202. Notion.** L'on a tendance en matière de chose jugée au pénal sur le civil, de prendre en considération que l'élément de *l'imputation factuelle*, qui est par ailleurs l'une des constatations nécessaires de la décision pénale, qui consiste à rattacher par le recours aux moyens de preuve, l'acte engageant la responsabilité à une personne identifiée par le juge répressif. Par contre, on entend par « imputation légale », le *rattachement légal* d'une faute ou d'un fait à une personne ou une chose déterminée. C'est le législateur qui détermine au sein de la norme légale les personnes qui sont susceptibles de voir leur responsabilité engagée ou les choses qui peuvent être la source génératrice d'une responsabilité. Dans ce cas, le juge (pénal ou civil) devra prendre cet élément en considération afin d'imputer la responsabilité ou le fait à une personne ou à une chose, que ce soit en matière de faits juridiques (1<sup>re</sup> section) ou d'actes juridiques (2<sup>e</sup> section).

### SECTION 1 : L'IMPUTATION LÉGALE ET LES FAITS JURIDIQUES

**203. Étendue.** L'imputation légale intervient dans le domaine des faits juridiques, ou bien par l'application du droit commun (responsabilité personnelle ou pour autrui, responsabilité du fait des choses, etc.) ou bien par l'application d'un droit spécial, comme c'est le cas en matières maritime et aérienne concernant, l'abordage maritime (sous-section 1), l'abordage aérien (sous-section 2) et la pollution marine (sous-section 3).

#### SOUS-SECTION 1 : L'ABORDAGE MARITIME

**204. Responsabilité civile et responsabilité pénale.** L'abordage maritime est une notion spécifique du droit maritime. Curieusement, son régime de responsabilité, à quelques exceptions près, est identique à celui du droit commun (responsabilité du fait personnel). Par contre, son régime de responsabilité pénale diffère du régime de droit commun.

## 1 §. L'imputation légale entre identification et impersonnalisation

**205. L'identification des auteurs en droit pénal.** L'article 483 du Code maritime détermine les personnes qui sont susceptibles de supporter la responsabilité pénale due à un abordage. Il vise en premier lieu le personnel directeur des opérations de navigation, et qui sont, le capitaine, l'officier et le pilote, et vise en second lieu le personnel navigant et qui sont, les membres de l'équipage. Le Code des transports est plus restrictif, car l'article L. 5242-4 concerne le capitaine, le pilote et le chef de quart, et exceptionnellement, la personne qui exerce le commandement dans des conditions irrégulières au sens de l'article L. 5523-2. La responsabilité pénale pouvant être cumulative, la poursuite de plusieurs auteurs serait concevable, si plusieurs fautes avaient été commises par les différents intervenants.

**206. L'impersonnalisation de la responsabilité civile.** L'article 277 du Code maritime, ainsi que l'article L. 5131-3 du Code des transports ne font pas référence à l'auteur du fait dommageable<sup>800</sup> en désignant une personne déterminée ou déterminable, mais font référence à la « faute du navire ». Que devrait-on alors entendre par cette désignation ?

C'est la Convention internationale de Bruxelles pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage de 1910<sup>801</sup> qui avait introduit la notion de « faute du navire »<sup>802</sup> ou « responsabilité du navire »<sup>803</sup>. On pourrait se demander toutefois, si cette conception n'avait pas été introduite par l'Ordonnance de la Marine de 1681, qui édictait qu'« en cas d'abordage de vaisseaux, le dommage sera payé également par les navires qui l'auront fait et souffert [...] »<sup>804</sup>. Cependant, le même texte renouait avec l'élément de l'imputation de la faute : « Si toutefois l'abordage avait été fait par la faute de l'un des maîtres, le dommage sera réparé par celui qui l'aura causé. »<sup>805</sup>

**207. La notion de « faute du navire ».** Notion exorbitante comparée aux règles générales qui régissent la responsabilité civile. Cette notion ne pourrait se comprendre que de deux manières, ou bien elle viserait ceux qui sont responsables du navire ou bien le rôle

---

<sup>800</sup> V. cependant, l'article 283 du Code maritime ainsi que l'article 5 de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage de 1910, qui font référence à la *faute du pilote*.

<sup>801</sup> D., 14 mars 1913, portant promulgation de la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage conclue à Bruxelles le 23 septembre 1910 : JORF n° 73, 15 mars 1913, p. 2332.

<sup>802</sup> Art. 3 ; art. 4.

<sup>803</sup> Art. 4.

<sup>804</sup> Livre 3, titre 7, art. 10.

<sup>805</sup> Livre 3, titre 7, art. 11.

anormal de la chose<sup>806</sup>. Cette seconde conception se conçoit en dehors de toute faute humaine, peut-être un rapprochement avec le régime de la responsabilité du fait des choses. Cette conception est critiquable, car le régime de l'abordage exige une « faute » du navire et ne se contente nullement de son « fait », d'où il nous est permis de dire que la seconde conception est erronée en son principe. En effet, la faute ne peut être imputée à une chose, contrairement au « fait », les règles de l'abordage parlant de « faute », elles ne peuvent donc faire référence qu'à une faute humaine qui peut se traduire par le fait de la chose, en l'occurrence le navire<sup>807</sup>. C'était d'ailleurs l'intention des auteurs de la Convention de 1910<sup>808</sup>. Cette théorie est certes utile dans certains cas<sup>809</sup>, où il pourrait y avoir impersonnalisation de la faute et a été même défendue par une partie de la doctrine<sup>810</sup>. Mais, comme l'a affirmé un auteur, « certes, le détour par la notion de faute du navire apparaît ainsi artificielle : la faute du navire étant celle, soit du capitaine, soit d'un membre de l'équipage [...] »<sup>811</sup>. D'ailleurs l'Ordonnance de la Marine était plus rationnelle que la législation actuelle, étant donné qu'elle n'avait fait référence au navire, que pour désigner celui à qui incombera l'obligation de payer (indemnisation), sans pour autant le personnaliser.

## 2 §. Incidence de l'élément d'imputation légale au pénal sur le civil

**208. Auteur identifié.** Partant du principe de l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil, toute faute pénale établie à l'encontre d'une personne susceptible d'endosser la responsabilité pénale, serait opposable au juge civil, si une action en responsabilité pour abordage avait été intentée contre cette même personne, qui ne pourra pas alléguer qu'elle

<sup>806</sup> VEAU-FOURNERIE Paulette et VEAU-FOURNERIE Daniel, « Abordage : Responsabilité de l'abordage », *JCl. Transport*, fasc. 1233, 2014, n° 28.

<sup>807</sup> RODIÈRE René et DU PONTAVICE Emmanuel, *op. cit.*, p. 682 ; VIALARD Antoine, *op. cit.*, p. 49 ; DELEBECQUE Philippe, *op. cit.*, p. 797.

<sup>808</sup> Le délégué de la Grande-Bretagne LESLIE SCOTT avait souligné qu'« il ne s'agit là que d'une manière de parler. La responsabilité pèse non pas sur le navire, chose purement matérielle, mais sur l'auteur du dommage et sur les personnes qui ont à répondre », et le Président BEERNAERT d'ajouter, que « la responsabilité implique nécessairement la vie. L'idée de faute, la notion de responsabilité ne se conçoivent pas à l'égard d'objets inanimés ». Observations qui avaient été confirmées par le délégué français LYON-CAEN (COMITÉ MARITIME INTERNATIONAL, *The travaux préparatoires of the 1910 collision convention and of the 1952 arrest convention*, *op. cit.*, p. 33).

<sup>809</sup> Elle serait peut être utile dans un futur proche, concernant les abordages commis par les navires autonomes.

<sup>810</sup> BONASSIES Pierre et SCAPEL Christian, *op. cit.*, p. 271 ; BONASSIES Pierre, « Le droit positif français en 1989 », *DMF*, 1990, p. 21-22 (où l'auteur avait approuvé la référence faite par un arrêt de la cour d'appel d'Aix-en-Provence du 14 avril 1987 à la notion de faute du navire pour condamner l'armateur) ; DELEBECQUE Philippe, obs. sous CA Montpellier, 2<sup>e</sup> ch., sect. A, 27 févr. 1997, *DMF* 1997, p. 974.

<sup>811</sup> LE PRADO Didier, « Abordage et droit commun : dernières précisions de la Cour de cassation », *DMF* 2006, p. 1001.

n'était pas l'auteur de la faute imputée. Non seulement, cette règle est applicable lorsque la responsabilité invoquée, est une responsabilité du fait personnel, mais, aussi si c'est une responsabilité du fait d'autrui, comme c'est le cas de la responsabilité du commettant du fait de son préposé. L'imputation des faits, établie par le juge pénal s'impose au juge civil, bien que les parties au procès civil ne soient pas les mêmes que ceux du procès civil.

**209. Applications pratiques.** Si la responsabilité pénale du capitaine du navire abordeur avait été retenue<sup>812</sup>, l'armateur commettant ne pourrait pas prouver que son préposé n'avait pas commis la faute retenue par le juge pénal. La solution inverse serait aussi possible, l'armateur pourrait aussi se prévaloir de la décision de renvoi des fins de la poursuite du capitaine du navire<sup>813</sup>. C'est là, la reconnaissance de l'effet *erga omnes* aux constatations des décisions pénales<sup>814</sup>. Néanmoins, la constatation d'une faute pénale établie à l'égard du capitaine, n'a pas d'autorité de chose jugée sur le civil, si l'action en responsabilité du fait personnel<sup>815</sup> a été intentée contre un membre de l'équipage, et vice-versa, tant, que chacun est responsable de sa propre faute, et que la faute de l'un n'efface pas nécessairement la faute de l'autre.

## SOUS-SECTION 2 : L'ABORDAGE AÉRIEN

**210. L'inverse de l'abordage maritime.** En matière d'abordage aérien et contrairement à l'abordage maritime, le régime de responsabilité pénale est plus conforme au droit pénal commun, que le régime de responsabilité civile, qui est un régime spécial différent du droit commun de la responsabilité civile.

---

<sup>812</sup> Dans le cas, par exemple, d'une faute nautique consistant dans la non-observation des règles de barre établies par la Convention RIPAM.

<sup>813</sup> CA Rennes, 2<sup>e</sup> ch., 31 déc. 1896 : *RJCMH* 1897.2.185 ; *Gaz. Pal.* 1897, 1, jur., p. 369, note J. T. ; Cass. civ., 1<sup>er</sup> avr. 1935 : *RPA* 1935, p. 297 ; T. com. Marseille, 27 juin 1916 : *JJCM* 1917.1.142. Cependant, l'armateur pourrait voir sa responsabilité engagée sur la base d'une faute personnelle, c'est-à-dire une faute qu'il avait lui-même commise (v. en droit commun, Cass. 2<sup>e</sup> civ., 16 juill. 2020, n<sup>o</sup> de pourvoi : 19-18.152, inédit).

<sup>814</sup> V. *supra*, n<sup>o</sup> 24.

<sup>815</sup> Sous réserve en droit français, du bénéfice du préposé de la règle de l'immunité de la poursuite civile (Cass. ass. plén., 25 févr. 2000 : *Bull. civ. ass. plén.*, n<sup>o</sup> 2 ; *D.* 2000, p. 467, obs. DELEBECQUE Philippe), qui d'ailleurs ne s'applique pas en cas de commission d'une infraction pénale intentionnelle (Cass. ass. plén., 14 déc. 2001 : *Bull. civ. ass. plén.*, n<sup>o</sup> 17 ; *RTD civ.* 2002, p. 109, obs. JOURDAIN Patrice).

## 1 §. Une notion textuellement méconnue en droit pénal aérien

**211. La pluralité des sources.** Contrairement au droit pénal maritime, le droit pénal aérien ne fait pas de l'abordage, une infraction pénale spécifique. Néanmoins, plusieurs textes répressifs peuvent être appliqués en cas de survenance d'un abordage aérien, soit à titre préventif, en établissant seulement la faute d'une personne sans se soucier du résultat, c'est le cas des fautes édictées aux articles 196, 198, 199, 201, 202, 205, 206 et 215 de la loi n° 98-06, soit à titre d'infractions de résultat, comme c'est le cas des infractions prévues aux articles 206, 217 et 221 de ladite loi. Toutefois, il est rare que l'on se contente de poursuivre une personne en cas d'abordage ayant porté atteinte à l'intégrité physique des personnes, que d'une infraction préventive ; elle serait poursuivie aussi pour les infractions de résultat citées plus haut, ou à défaut, des infractions protégeant l'intégrité physique prévues par le Code pénal.

**212. L'identification des auteurs.** Vu la diversité des infractions qui pourront être retenues, les auteurs qui peuvent être poursuivis sont : le propriétaire de l'aéronef<sup>816</sup>, l'exploitant<sup>817</sup>, le commandant de bord<sup>818</sup> ou les membres du personnel technique au sol<sup>819</sup>. Néanmoins, certaines dispositions sont générales et concernent toute personne ayant commis une faute<sup>820</sup>. Comme pour l'abordage maritime, la poursuite de l'une des personnes visées dans ces articles, n'est pas exclusive, et d'autres personnes peuvent bien être poursuivies pour d'autres fautes<sup>821</sup>. La qualité de l'auteur de l'infraction fait partie des constatations nécessaires de la décision pénale, et de ce fait, le juge civil doit prendre en considération la qualité de l'auteur qui a été retenue par le juge répressif. Il en est autrement, si une personne a été poursuivie et condamnée pour avoir commis l'une des infractions prévues aux articles 215, 217 et 221 de la loi n° 98-06 ou aux dispositions du droit commun, dans ce cas précis la qualité de l'auteur n'est pas un élément constitutif de l'infraction, et toute constatation concernant la qualité de l'auteur ne serait que surabondante, et ne lierait pas le juge civil.

---

<sup>816</sup> L. n° 98-06 [mod. comp.], 27 juin 1998, art. 196.

<sup>817</sup> L. n° 98-06 [mod. comp.], 27 juin 1998, art. 198 et art. 199.

<sup>818</sup> L. n° 98-06 [mod. comp.], 27 juin 1998, art. 201 et art. 202.

<sup>819</sup> L. n° 98-06 [mod. comp.], 27 juin 1998, art. 205.

<sup>820</sup> L. n° 98-06 [mod. comp.], 27 juin 1998, art. 206, art. 215, art. 217 et art. 221.

<sup>821</sup> V. en droit français, sur la possibilité de la condamnation pénale à la fois du commandant de bord et du contrôleur de la circulation aérienne pour des fautes distinctes en cas de survenance d'un accident aérien, Cass. crim., 9 juill. 1998, n° 97-83.326, inédit.



## 2 §. La canalisation de la responsabilité civile

**213. La double imputation et l'unique responsabilité.** L'article 165 de la loi n° 98-06 a établi à la fois, la responsabilité pour faute personnelle de l'exploitant et sa responsabilité du fait d'autrui, en édictant que « s'il est prouvé que la faute de l'exploitant de l'un de ces aéronefs ou celle de ses préposés agissant dans l'exercice de leurs fonctions, a été la cause de dommages à un autre aéronef ou de dommages à des personnes ou à des biens à bord de cet aéronef, celui-ci est tenu responsable de tous ces dommages ». Le Code des transports, prend aussi en considération la qualité des personnes susceptibles d'endosser la responsabilité civile, et qui sont : le pilote et l'exploitant<sup>822</sup>, ainsi que le propriétaire dans certains cas<sup>823</sup>.

L'élément d'imputation de la décision pénale, est un élément que devrait prendre en considération le juge civil, si l'un des éléments de l'infraction pénale prenait en compte la qualité de l'auteur. Ainsi, le juge civil, ne pourrait pas, en se basant sur la décision pénale, nier que l'auteur n'était pas l'exploitant, alors que l'infraction qui était la base de la condamnation, prenait en considération la qualité de l'auteur comme un élément constitutif. Mais, à l'inverse, toute constatation du juge pénal concernant la qualité de préposé de l'auteur des faits, n'aurait aucune incidence, sur la qualification qu'aurait à donner le juge civil sur ce point, car l'infraction ne prenait pas en compte la qualité de préposé, et toute constatation de ce genre ne serait que surabondante.

**214. L'incidence de la qualité de l'auteur de l'infraction sur le régime de responsabilité.** La qualité du responsable de l'abordage est un élément déterminant pour connaître quel serait le régime de responsabilité applicable. Les dispositions de la loi n° 98-06 et du Code des transports déterminent les personnes susceptibles d'endosser la responsabilité civile, ce qui n'est pas le cas pour la responsabilité pénale. Peut-on alors affirmer que la qualité du responsable est une constatation qui lie le juge civil ? Effectivement, elle le lie directement concernant l'élément d'imputation, et elle le lie aussi indirectement quant à l'élément de qualification. Ainsi, si l'on définit l'abordage (abordage au sens de la législation aérienne) comme étant un événement qui ne concerne que certaines personnes déterminées (concernant la responsabilité civile), on serait enclin à dire, que si le juge répressif avait condamné une personne, autre que les personnes déterminées, le juge civil ne pourrait – en se basant que sur la décision pénale – appliquer les règles concernant l'abordage établies par la

---

<sup>822</sup> C. transp., art. L. 6131-1.

<sup>823</sup> C. transp., art. L. 6131-4.

législation aérienne. C'est donc un facteur déterminant pour connaître quel serait le régime de droit applicable. Néanmoins, rien n'interdit au juge civil de rechercher une faute civile imputable à l'un des intervenants visés par les articles 165 et 166 de la loi n° 98-06 et les articles L. 6131-1 et L. 6131-4 du Code des transports, et dans ce cas, la décision pénale n'aura aucune incidence sur la qualification des faits.

### SOUS-SECTION 3 : LA POLLUTION MARINE

**215. Régime spécial.** Que ce soit en matière pénale ou en matière civile, les régimes de responsabilité pour pollution marine diffèrent de ceux des responsabilités pénale et civile de droit commun.

#### 1 §. L'identification de l'auteur de l'infraction pénale

**216. L'arsenal répressif en droit maritime.** La loi répressive algérienne suit le navire algérien en dehors des eaux sous souveraineté nationale, s'il y a eu atteinte à l'environnement après abordage ou échouement, et l'infraction prévue à l'article 483 du Code maritime est applicable au capitaine, officier, pilote, ou tout autre membre d'équipage, et elle n'est applicable aux navires étrangers que si l'infraction a été commise par des marins étrangers dans les eaux territoriales algériennes<sup>824</sup>. L'article 495 du Code maritime, conditionne l'existence de l'infraction<sup>825</sup>, que s'il y a eu pénétration dans les eaux territoriales algériennes d'un navire algérien ou étranger transportant une cargaison d'hydrocarbures ou de substances dangereuses et que son capitaine a omis de signaler certaines informations. Dans ce cas, la responsabilité pénale incombera au capitaine du navire. Les deux textes conditionnent l'existence de ces deux infractions à la qualité de l'auteur des faits. Toutefois, et concernant le complice<sup>826</sup>, la décision pénale l'ayant condamné n'aura aucune autorité de chose jugée quant à la constatation de la qualité de l'auteur (membre d'équipage, pilote, etc.), puisque l'existence de l'infraction de complicité n'est pas conditionnée à une quelconque qualité.

---

<sup>824</sup> C. mar., art. 553.

<sup>825</sup> C. mar., art. 495, al. 2 (conséquence sur l'environnement).

<sup>826</sup> C. mar., art. 495, al. 3.

**217. L'arsenal répressif en droit de l'environnement.** L'article 97 de la loi n° 03-10 ne concerne en principe que le capitaine, néanmoins l'alinéa 2 ajoute que « les mêmes peines sont applicables au propriétaire, à l'exploitant ou à toute autre personne que le capitaine, qui aura causé un rejet de substances dans les conditions prévues ci-dessus ». À la lecture de cette disposition, il apparaît que la responsabilité de ces personnes est conditionnée à l'existence de la faute établie à l'alinéa premier : « maladresse, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des loi et règlements ». La responsabilité de chacun est donc autonome et peut être cumulative. L'article 99 quant à lui ne concerne que le capitaine du navire, puisqu'il renvoie à l'article 57 de la même loi.

Quant au droit français, l'article L. 218-19 du Code de l'environnement ne fait référence qu'au capitaine, néanmoins l'article L. 218-18 du même Code rend aussi, responsable : le propriétaire et l'exploitant (ou leurs représentants légaux ou dirigeants de fait s'il s'agit d'une personne morale), et toute autre personne que le capitaine exerçant, en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire<sup>827</sup>.

## 2 §. La canalisation de la responsabilité civile

**218. Principe.** Le Code maritime prévoit deux sortes de responsabilités, celle concernant la pollution par les hydrocarbures<sup>828</sup> et celle concernant la pollution causée par toute substance polluante et qui a causé préjudice au domaine public maritime<sup>829</sup>

**219. Responsabilité civile pour pollution par hydrocarbures.** Ce régime canalise la responsabilité civile sur le propriétaire du navire<sup>830</sup>. De plus, en droit algérien, les préposés et les mandataires du propriétaire bénéficient d'une immunité<sup>831</sup> et ne peuvent être poursuivis au civil. Deux situations sont alors envisageables. La première étant celle où le juge répressif a condamné le propriétaire du navire pour l'infraction prévue à l'article 97 de la loi n° 03-10<sup>832</sup>, la décision pénale devrait avoir autorité de la chose jugée sur le civil, puisque la qualité de l'auteur (propriétaire) est une constatation nécessaire de la décision pénale.

---

<sup>827</sup> Sur le contrôle rigoureux de la Cour de cassation concernant la qualité de l'auteur principal de l'infraction d'immersion irrégulière en mer (C. envir., art. L. 218-48), v. Cass. crim., 5 oct. 2004 : *Bull. crim.*, n° 234.

<sup>828</sup> C. mar., art. 117 (l'article 58 de la loi n° 03-10 y fait référence aussi, mais renvoie à l'application de la Convention *CLC*).

<sup>829</sup> C. mar., art. 219.

<sup>830</sup> C. mar., art. 117 ; C. transp., art. L. 5122-26.

<sup>831</sup> C. mar., art. 137, al. 2.

<sup>832</sup> Concernant le juge répressif français, v. les articles L. 218-8 et L. 218-9 du Code de l'environnement.

Néanmoins, comme nous avons pu voir en droit algérien<sup>833</sup>, la notion de « propriétaire » a été seulement définie par le Code maritime<sup>834</sup> et non par la loi n° 03-10, ce qui pourrait être source de divergence entre le juge pénal et le juge civil. La seconde concerne les décisions de condamnation du capitaine du navire<sup>835</sup>, de l'exploitant<sup>836</sup>, du pilote, de l'officier ou de tout autre membre de l'équipage<sup>837</sup>, elles ont autorité de chose jugée sur le civil, en ce que le juge civil saisi d'une action en responsabilité ne pourrait nier la qualité de l'auteur des faits (qualité de capitaine, d'armateur, etc.), et de ce fait, il rejettera une action en responsabilité intentée contre un préposé du propriétaire<sup>838</sup> ou prendra en considération la qualité de la personne condamnée pour établir la responsabilité du propriétaire<sup>839</sup>.

## **220. Responsabilité civile prévue à l'article 219 du Code maritime.**

Contrairement à la responsabilité civile pour pollution par hydrocarbures, l'article 219 du Code maritime canalise la responsabilité sur le propriétaire ou l'armateur du navire. Toutefois, le même article conditionne cette responsabilité à la reconnaissance de la culpabilité du capitaine du navire. En réalité, le texte visait l'ancienne infraction prévue à l'article 216 du même Code qui a disparu depuis l'amendement du Code maritime par la loi n° 98-05 pour être intégrée dans l'arsenal répressif général de ce Code<sup>840</sup>. Ladite infraction désignait expressément la qualité de l'auteur, qui était en l'occurrence le capitaine du navire (ainsi que toute autre personne), d'où la cohérence qui existait entre ces deux articles. Il est donc certain que la condamnation du capitaine du navire, du fait des infractions qui pourraient lui être imputables, aura autorité de la chose jugée sur le civil sur la qualité de l'auteur des faits dans une action en responsabilité intentée contre le propriétaire du navire ou contre l'armateur, à condition toutefois, que ces infractions prennent en considération la qualité de l'auteur.

La qualité de l'auteur de l'infraction est souvent prise en considération concernant la responsabilité pénale en droit des transports, ce qui s'accorde avec la responsabilité civile

---

<sup>833</sup> V. *supra*, n° 79.

<sup>834</sup> Spécialement en ce qui concerne la pollution par hydrocarbures.

<sup>835</sup> C. mar., art. 479, art. 483 et art. 495 ; L. n° 03-10, 19 juill. 2003, art. 97 et art. 99.

<sup>836</sup> L. n° 03-10, 19 juill. 2003, art. 97.

<sup>837</sup> C. mar., art. 483.

<sup>838</sup> Comme c'est le cas du capitaine du navire pollueur condamné pénalement.

<sup>839</sup> Ex. écarter une défense au fond soulevée par le défendeur-propriétaire consistant à ce qu'une faute avait été commise par un tiers, en désignant la personne du capitaine du navire comme étant l'auteur du dommage.

<sup>840</sup> Avant l'intervention de la loi n° 98-05, les articles 216 et 219 se plaçaient sous le titre de « police de la pollution ».

extracontractuelle, étant donné que celle-ci, comme la première, a souvent pour cause des faits juridiques. En est-il de même concernant la responsabilité civile contractuelle ?

## SECTION 2 : L'IMPUTATION LÉGALE ET LES ACTES JURIDIQUES

**221. Étendue.** Les intervenants en matière de responsabilité civile contractuelle de droit commun sont par nature identifiés (les cocontractants). Mais, en matière de transport, l'identification est plus précise. En matière de responsabilité pénale, la personnalisation de la responsabilité intervient sans tenir compte de la relation contractuelle (1<sup>re</sup> sous-section), mais ce principe connaît quelques exceptions (2<sup>e</sup> sous-section).

### SOUS-SECTION 1 : INDIFFÉRENCE QUANT À LA QUALITÉ DE L'AUTEUR

**222. Transport maritime.** Les articles 802, 842 et 843 du Code maritime, ainsi que les articles L. 5422-12, L. 5421-3, L. 5421-4, L. 5421-9 et L. 5421-10 du Code des transports<sup>841</sup> font supporter au transporteur la charge de la responsabilité contractuelle dans les transports maritimes de marchandises, des personnes et de leurs bagages. Le terme de « transporteur » est souvent défini par les Conventions internationales. Mais, en droit pénal maritime, cette qualité n'est pas prise en considération puisqu'elle renvoie à une relation contractuelle, concept pris en considération par le droit pénal qu'exceptionnellement. Dès lors, toute allusion à cette qualité dans une décision pénale, ne serait que surabondante. Il en est aussi, de la constatation de la décision pénale relative à la qualité de « passager », qui n'aura aucune autorité de chose jugée sur le civil, si le transporteur, en application de l'article 847 du Code maritime ou de l'article 5 de la Convention de Bruxelles de 1961, allègue la faute du passager comme un moyen d'exonération ou d'atténuation de la responsabilité civile du transporteur. Le juge civil dans ce cas, est libre de qualifier le statut de la personne condamnée au pénal.

---

<sup>841</sup> En droit international : art. 4 de la Convention de Bruxelles de 1924 ; art. 4 de la Convention de Bruxelles de 1961 ; art. 3 de la Convention d'Athènes de 1974 ; art. 17 des Règles de Rotterdam 2008.

**223. Transport aérien.** Comme pour le transport maritime, le droit de transport aérien ne prend en considération de manière générale, que la qualité de transporteur pour établir la responsabilité civile<sup>842</sup>, et la seule disposition de droit pénal aérien qui prenne en considération la qualité de transporteur est prévue à l'article 209 de la loi n° 98-06<sup>843</sup>, disposition qui n'a d'ailleurs aucune incidence sur la responsabilité civile du transporteur. On pourrait toutefois se demander, si compte tenu de la définition du terme « exploitant » qui était prévue à l'article 2 de ladite loi<sup>844</sup>, comme étant « toute personne morale titulaire d'une autorisation d'exploitation de services de transport public ou de travail aérien », cette définition ne liait pas le juge civil saisi d'une action en responsabilité contre le transporteur, quand on invoquait devant lui une décision pénale condamnant l'exploitant à une infraction touchant à la sécurité<sup>845</sup> et qui pouvait être source de la responsabilité civile. Il nous semble que cette définition ne devrait pas être prise en considération par le juge civil, car celui-ci déterminera la notion du « transporteur » selon la relation contractuelle qui unit les parties et selon les critères effectifs de la qualité de transporteur au sens contractuel du terme et non au sens statuaire.

## SOUS-SECTION 2 : LA PRISE EN CONSIDÉRATION DE LA QUALITÉ DE L'AUTEUR

**224. L'exclusion de la responsabilité contractuelle.** Le Code maritime et le Code des transports répriment, le fait de s'introduire frauduleusement sur un navire avec l'intention de faire une traversée<sup>846</sup>. L'article 850, al. 2 du Code maritime, ainsi que l'article L. 5421-7 du Code des transports excluent l'application des dispositions concernant la responsabilité du transporteur (de passagers) vis-à-vis du passager clandestin. Cette qualité fait partie de l'élément matériel de l'infraction, et de ce fait, le juge civil sera tenu de rejeter une action en responsabilité, dirigée contre le transporteur par le passager clandestin, sur la base des

---

<sup>842</sup> En droit algérien : L. n° 98-06 [mod. comp.], 27 juin 1998, art. 145, art. 146 et art. 147. En droit français : C. transp., art. L. 6421-3, art. L. 6421-4 et art. L. 6422-2. En droit international : articles 17 et 18 de la Convention de Varsovie de 1929 ; articles 17 et 18 de la Convention de Montréal de 1999.

<sup>843</sup> « Est puni d'une amende de 100.000 DA à 200.000 DA tout transporteur aérien qui contrevient aux dispositions de l'article 136 de la présente loi. » (art. 209). L'article 136 en question, concerne la vérification par le transporteur, lors de l'embarquement, des documents officiels permettant l'entrée au pays de destination.

<sup>844</sup> Avant sa modification par l'article 2 de la loi n° 15-14.

<sup>845</sup> Ex. l'infraction prévue à l'article 199 de la loi n° 98-06.

<sup>846</sup> C. mar., art. 545 ; C. transp., art. L. 5531-15.

dispositions régissant la responsabilité du transporteur vis-à-vis du passager (non clandestin), si le transporteur invoque une décision pénale condamnant le demandeur pour le délit prévu à l'article 545 du Code maritime ou à l'article L. 5531-15 du Code des transports. Cette décision pénale peut même être invoquée, par le transporteur devant une juridiction civile, pour le paiement du passager clandestin de l'indemnité prévue à l'article 859, al. 1<sup>er</sup> du Code maritime<sup>847</sup>.

**225. Le tiers responsable.** Certaines dispositions du droit maritime ont été prévues pour écarter la responsabilité du transporteur, et dans certains cas précis, font de la qualité de l'auteur, un élément constitutif de cette exception libératoire. C'est le cas de la faute nautique du capitaine ou du pilote<sup>848</sup> où la qualité de l'auteur de la faute nautique est prise en considération pour exclure la responsabilité du transporteur. Si une condamnation pénale était prononcée à l'encontre du capitaine du navire ou du pilote sur la base de l'article 483 du Code maritime ou de l'article L. 5242-4 du Code des transports, cette décision s'imposerait au juge civil, du moins concernant la qualité de l'auteur.

La convergence de l'élément de la qualité de l'intervenant, entre responsabilité pénale et responsabilité civile contractuelle, est de moindre intensité que celle qui existe entre la responsabilité pénale et la responsabilité civile extracontractuelle.

---

<sup>847</sup> Le double du prix du passage pour le voyage accompli et la réparation du préjudice s'il y a lieu.

<sup>848</sup> C. mar., art. 803-b et art. 844 ; C. transp., art. L. 5422-12, 9<sup>o</sup> ; art. 4, § 2-a de la Convention de Bruxelles de 1924.

## CONCLUSION DU TITRE 1

**226. La faute comme élément régulateur de l'incidence du pénal sur le civil.** La question de l'appréciation de la faute, entre responsabilité pénale et responsabilité civile, semble être la question la plus discutée en doctrine. La faute, constituant un élément commun entre ces deux responsabilités, il est donc logique, que l'effet de la décision pénale sur le civil, concernant cet élément, agisse toutes les fois que la faute pénale est appréciée de la même façon que la faute civile, mais dès qu'il y a un écart d'appréciation, l'effet de la chose jugée faiblit, voire même disparaît. C'est ce que nous avons constaté, quant à l'effet de la chose jugée du pénal sur le civil, concernant la responsabilité civile en droit des transports. En effet, les régimes de responsabilité en cette matière tendent à l'objectivation, ce qui a pour conséquence de rendre le principe de la chose jugée inefficace. De plus, d'autres éléments, qui ne sont pas propres seulement au droit des transports, sont intervenus pour relativiser cet effet, et on peut citer à titre d'exemple : l'apparition de fautes intermédiaires, qui se situent entre la faute intentionnelle et la faute non intentionnelle. La loi du 10 juillet 2000 a achevé le travail, en remettant en cause la conception même de l'unité des fautes pénale et civile.

**227. L'imputation légale comme élément inapparent de l'incidence du pénal sur le civil.** Élément dissimulé de la responsabilité, il n'apparaît que si le texte établissant la responsabilité relie la faute à une personne déterminée. C'est pour cette raison, qu'on ne fait pas attention à cet élément en droit commun. En effet, les textes répressifs de portée générale, ainsi que les régimes de responsabilité civile de droit commun, ne personnalisent pas la faute. Tel n'est pas le cas, concernant le droit des transports ; car en cette matière, le législateur a personnalisé parfois la faute, ce qui aurait pour conséquence, de ne rendre l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil efficace, que si la personne déterminée pouvait légalement endosser à la fois la responsabilité pénale et la responsabilité civile.



## TITRE 2 : LES ÉLÉMENTS OBJECTIFS DE LA RESPONSABILITÉ

**228. Éléments communs.** Exception faite des infractions de prévention qui interviennent pour réprimer des actes pouvant entraîner un résultat dommageable, toute faute répréhensible, civilement ou pénalement, ne suffit pas à elle seule, pour générer la responsabilité. En effet, en plus de l'existence d'un dommage ou d'un préjudice (1<sup>er</sup> chapitre), il faut que la faute lui soit reliée (2<sup>e</sup> chapitre). Même si la responsabilité civile ne diffère pas de la responsabilité pénale sur l'existence de ces deux éléments, la nature même de ses deux responsabilités influe sur la conception du dommage ou du préjudice, ainsi que sur celle du lien de causalité. Cette différence de conceptions relativise l'application absolue du principe de l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil.

## CHAPITRE 1 : DU DOMMAGE AU PRÉJUDICE

**229. Différence de notions.** Dans la pratique, les termes « dommage » et « préjudice » sont utilisés par les juristes à des mêmes fins, et l'utilisation de l'un de ces termes renvoie à la signification de l'autre, mais tel n'est pas le cas en théorie. La doctrine définit le « dommage » comme étant « la lésion subie (un fait brut et matériel) appréciée de façon objective au siège de cette lésion »<sup>849</sup> et « une donnée factuelle qui se prête, en règle générale, à une simple constatation. Il traduit l'idée d'une atteinte »<sup>850</sup>, et le « préjudice » comme étant « les conséquences que [l'atteinte] à une personne, à ses biens ou à ses droits pourraient entraîner pour cette personne au plan patrimonial et au plan extrapatrimonial »<sup>851</sup>.

Les deux termes sont utilisés aussi par le Code pénal, mais ils semblent être aussi assimilés à la notion de résultat<sup>852</sup>, bien qu'il soit fait référence le plus souvent en matière pénale au concept du dommage, alors que le concept du préjudice n'est pris en compte en la matière, qu'exceptionnellement<sup>853</sup>.

### SECTION 1 : LE DOMMAGE ET LE PRÉJUDICE ENTRE DROIT PÉNAL ET DROIT CIVIL

**230. Effets directs et indirects.** La faute, si elle est suivie de conséquence, aboutira à un effet brut, qui est le dommage (1<sup>re</sup> sous-section). Mais parfois, le dommage ne suffit pas, et il faut qu'il génère un effet juridique, qui est le préjudice (2<sup>e</sup> sous-section).

---

<sup>849</sup> LE TOURNEAU Philippe, v<sup>o</sup> Responsabilité : généralités, *Rép. civ. Dalloz*, 2009, n<sup>o</sup> 22.

<sup>850</sup> PAILLARD Christine, « Faut-il distinguer le dommage et le préjudice ? : point de vue publiciste », *Resp. civ. et assur.* 2010, dossier 4, § 5.

<sup>851</sup> BRUN Philippe, v<sup>o</sup> Responsabilité du fait personnel, *Rép. civ. Dalloz*, 2005, n<sup>o</sup> 149.

<sup>852</sup> V. RABUT-BONALDI Gaëlle, *Le préjudice en droit pénal*, Dalloz, 2016, p. 143 s.

<sup>853</sup> V. OLLARD Romain, « La distinction du dommage et du préjudice en droit pénal », *RSC* 2010, p. 561-585.

## SOUS-SECTION 1 : LE DOMMAGE

**231. Consécration.** En droit civil, bien que la notion de *dommage* soit prévue par l'article 124 du Code civil algérien et l'article 1240 du Code civil français, elle ne renvoie pas à la définition juridique du dommage mais à celui du préjudice. Par contre, le droit pénal donne une place privilégiée à cette notion et ne prend en considération le préjudice que rarement. Le dommage concerne, en droit maritime et en droit aérien, les biens corporels et les personnes, mais aussi l'environnement.

### 1 §. Diversité des dommages en droit pénal des transports

**232. Dommages – matériels – aux biens corporels.** C'est l'effet physique qu'a pu produire le fait de l'homme ou de la chose – dont on a la garde –, sur un bien corporel, et qui a fait naître un préjudice au sens général du terme, c'est-à-dire un effet non bénéfique sur ce bien. Le droit pénal des transports le prend aussi en considération dans de nombreuses infractions, sous différentes expressions : perte du navire ou de la cargaison<sup>854</sup>, destruction du navire ou de la cargaison<sup>855</sup>, dommage au navire ou à la cargaison<sup>856</sup>, avarie grave du navire ou de la cargaison<sup>857</sup>, altération de la marchandise<sup>858</sup>, et endommagement d'un aéronef<sup>859</sup>.

**233. Dommages – corporels – aux personnes.** Le droit des transports protège l'intégrité physique de la personne, et toute atteinte à l'intégrité physique constitue un dommage corporel. Ainsi, la législation maritime fait référence aux blessures et la mort<sup>860</sup>, et la législation aérienne aux lésions corporelles et à la mort<sup>861</sup>. Il faudrait néanmoins admettre, qu'il y ait bien une différence entre « blessures » et « lésions corporelles », cette

---

<sup>854</sup> C. mar., art. 479, art. 481 et art. 482 ; C. transp., art. L. 5242-4, II-1° et 2°.

<sup>855</sup> C. mar., art. 481 et art. 514.

<sup>856</sup> C. mar., art. 541.

<sup>857</sup> C. mar., art. 483 ; C. transp., art. L. 5242-4, I-3°.

<sup>858</sup> C. mar., art. 531.

<sup>859</sup> L. n° 98-06 [mod. comp.], 27 juin 1998, art. 216.

<sup>860</sup> C. mar., art. 479, art. 482, art. 483 et art. 541 ; C. transp., art. L. 5242-4, I-4°, art. L. 5242-4, II-3° et art. L. 5242-4, III.

<sup>861</sup> L. n° 98-06 [mod. comp.], 27 juin 1998, art. 206, art. 216 et art. 221.

dernière expression semble avoir une définition plus large que la première, car la blessure en elle-même n'est qu'une forme de lésion<sup>862</sup>.

## 2 §. Incidence du pénal sur le civil quant à l'élément du dommage

### 234. Incidence directe – le préjudice élément visible de la responsabilité civile.

Qu'elle soit contractuelle ou extracontractuelle, la responsabilité civile a généralement pour objectif de réparer le préjudice subi par une personne. L'existence d'un dommage ne suffit donc pas à établir la responsabilité civile, et de ce fait, la constatation d'un quelconque dommage par le juge répressif n'aura aucune autorité sur la décision du juge civil quant à l'élément du préjudice, car le juge pénal ne pourrait s'étendre au-delà de l'existence du dommage, à moins que le texte incriminateur ne prenne en considération le préjudice comme faisant partie de l'élément matériel de l'infraction<sup>863</sup>, mais à défaut d'une telle disposition, même la constatation faite par le juge pénal concernant le préjudice, ne serait que surabondante et ne lierait en aucun cas le juge civil.

**235. Incidence indirecte – le dommage élément indirect de la responsabilité civile.** Le dommage comme simple fait brut ne suffit pas à faire jouer la responsabilité civile, mais son existence ne présume-t-elle pas – provisoirement – l'existence d'un préjudice ? Nous devons admettre qu'une créance ne naisse au profit d'une personne (en matière de responsabilité civile), que si celle-ci subit un préjudice. Mais, l'existence d'un dommage donne aussi naissance à une dette virtuelle qui se greffe au passif du patrimoine de l'auteur du fait dommageable. Le dommage est selon nous, un élément invisible de la responsabilité civile car le défendeur pourra toujours dans une action en responsabilité civile rapporter la preuve de l'inexistence du dommage générateur du préjudice allégué par le défendeur, et ce, par l'effet de la chose jugée au pénal sur le civil d'une décision judiciaire renvoyant des fins de la poursuite le prévenu (défendeur), au motif qu'aucun dommage – qualifié comme faisant partie de l'élément matériel de l'infraction – n'avait résulté du comportement du prévenu (à condition qu'il y ait identité de dommage). C'est ce qui semblait d'ailleurs, être la position de la Cour de cassation dans un cas d'espèce : « Qu'en statuant ainsi tout en constatant par motifs propres et adoptés que Mme X... avait subi des faits

<sup>862</sup> En matière de responsabilité civile du transporteur aérien, l'article 145 de la loi n° 98-06 englobe dans le terme lésion, « [...] toute lésion corporelle, organique ou fonctionnelle, y compris celle affectant les facultés mentales ».

<sup>863</sup> V. *infra*, n° 237 s.

présentant le caractère matériel d'une infraction ayant abouti à la condamnation pénale de l'auteur, ce dont il résultait nécessairement l'existence d'un préjudice, la cour d'appel a violé les textes susvisés »<sup>864</sup>.

## SOUS-SECTION 2 : LE PRÉJUDICE

**236. Perte ressentie.** Au-delà du dommage, le législateur exige de la personne lésée de rapporter l'existence d'une perte à conséquences juridiques découlant du dommage suivant la nature de celui-ci.

### 1 §. Le préjudice en droit pénal commun

**237. Les infractions contre les personnes.** C'est le cas des blessures non intentionnelles ayant entraîné une incapacité totale de travail inférieure à trois mois. De tels faits constituent une contravention<sup>865</sup>, alors que si l'incapacité est supérieure à trois mois, les faits seront considérés comme un délit<sup>866</sup>. Dans de tels cas, l'étendue du préjudice est considérée comme un élément constitutif de l'infraction. C'est donc une constatation nécessaire à la décision pénale<sup>867</sup>. Le juge civil ne pourrait, en aucun cas, considérer que le préjudice n'avait pas eu lieu, ni même considérer par exemple, que l'incapacité était de deux mois, alors que selon le juge répressif, elle était supérieure à trois mois<sup>868</sup>. Mais rien n'interdit au juge civil de constater l'existence d'une difformité permanente au visage, alors que le juge pénal a écarté l'existence d'une infirmité permanente, car les deux préjudices ne sont pas identiques<sup>869</sup>. S'il y avait eu par contre renvoi des fins de la poursuite, du fait que la juridiction répressive avait estimé que la victime n'avait subi aucune incapacité de travail, le

---

<sup>864</sup> Cass. 2<sup>e</sup> civ., 17 déc. 1998 : *Bull. civ.* II, n<sup>o</sup> 305.

<sup>865</sup> En droit algérien : C. pén., art. 442, 2<sup>o</sup>. En droit français : C. pén., art. R. 625-2.

<sup>866</sup> En droit algérien : C. pén., art. 289. En droit français : C. pén., art. 222-19.

<sup>867</sup> Cependant, la jurisprudence avait jadis reconnu quelques exceptions à la règle, comme c'était le cas en matière de prestation forfaitaire prévue par la loi du 9 avril 1898, où elle avait dénié toute autorité de chose jugée de la décision pénale concernant l'étendue du préjudice (Cass. civ., 21 oct. 1940 : *DC* 1941, jur., p. 29, obs. ROUAST André ; Cass. civ., 9 juill. 1941 : *DA* 1941, jur., p. 292).

<sup>868</sup> V. sur ce point, Cass. crim., 10 juin 1986 : *Bull. crim.*, n<sup>o</sup> 198 ; *RSC* 1986, p. 853, obs. LEVASSEUR Georges.

<sup>869</sup> Cass. req., 3 avr. 1901 : *DP* 1901.1.271.

juge civil pourrait retenir un autre préjudice<sup>870</sup>. On pourrait se demander toutefois si le juge civil pourrait reconsidérer en hausse l'étendue du préjudice ?

La réponse fut donnée par la jurisprudence française dans l'arrêt Simon<sup>871</sup>. En l'espèce, un prévenu était condamné pour blessures non intentionnelles, mais par la suite, l'une des victimes décéda suite à ses blessures. Sa veuve actionna l'auteur devant le juge civil pour obtenir des dommages-intérêts, et sa demande fut accueillie favorablement par la juridiction civile. Il ressort de cette solution, que le juge civil est lié par la constatation faite par le juge répressif quant à l'étendue du préjudice, mais il a toutefois le pouvoir de constater l'existence d'un préjudice plus grave, qui n'a pas été soumis à la juridiction pénale. En effet, dans ce cas, le civil ne contredit point le pénal, puisque il a admis la quotité du préjudice constatée par le juge répressif<sup>872</sup>. Même si le juge pénal avait écarté le dommage consistant dans le décès de la victime et retenu une incapacité de travail, le juge civil pourrait accueillir une demande en dommages-intérêts pour décès suite aux blessures subies, puisque la constatation relative au décès n'était que surabondante, vu que le juge répressif n'avait été saisi que de la prévention de blessures par imprudence<sup>873</sup>. L'on pourrait ainsi imaginer l'aggravation du point de vue de l'échelle du temps<sup>874</sup> ou du point de vue de l'échelle de l'état (de l'infirmité au décès)<sup>875</sup>. Admettre une solution contraire, aboutirait, selon le professeur PRADEL à « une inégalité choquante entre les victimes selon qu'elles ont été frappées de suite ou ultérieurement »<sup>876</sup>. De plus, si le préjudice s'était aggravé au cours de l'instance pénale, le juge répressif statuant en appel seulement sur les intérêts civils, aurait sans doute tenu compte de cette aggravation, pourquoi dès lors l'interdirait-on au juge civil<sup>877</sup>.

**238. Les infractions contre les biens.** Il peut arriver parfois, que le juge répressif constate, à la fois, l'existence d'un préjudice et son étendue. Si l'on considère que le préjudice ou son étendue est un élément constitutif de l'infraction ou une circonstance aggravante agissant sur le quantum de la peine ou sur la qualification pénale, cette constatation aura autorité de chose jugée, puisqu'elle est nécessaire à la décision pénale. Par contre, si l'un de

<sup>870</sup> Cass. 2<sup>e</sup> civ., 22 juin 1962 : *Bull. civ. II*, n° 547.

<sup>871</sup> Cass. 2<sup>e</sup> civ., 13 mars 1953 : *Les grands arrêts de la procédure pénale*, op. cit., p. 520, note PRADEL Jean.

<sup>872</sup> PRADEL Jean, note sous Cass. 2<sup>e</sup> civ., 13 mars 1953 : *Les grands arrêts de la procédure pénale*, op. cit., p. 522.

<sup>873</sup> Cass. 2<sup>e</sup> civ., 8 mars 1963 : *Bull. civ. II*, n° 236.

<sup>874</sup> V. Cass. 2<sup>e</sup> civ., 5 mars 2020, n° de pourvoi : 19-12.720 : *JurisData* n° 2020-003133.

<sup>875</sup> Cass. 2<sup>e</sup> civ., 20 avr. 1961 : *Bull. civ. II*, n° 289.

<sup>876</sup> PRADEL Jean et VARINARD André, *Les grands arrêts de la procédure pénale*, op. cit., p. 523.

<sup>877</sup> V. Cass. crim., 7 févr. 1967 : *Bull. crim.*, n° 52.

ces éléments, n'est ni un élément constitutif de l'infraction ni une circonstance aggravante, elle n'aura pas autorité de chose jugée<sup>878</sup>. Même si certains auteurs avaient soutenu que la constatation du jugé répressif, relative à l'estimation factuelle du préjudice, était une constatation nécessaire de la décision pénale<sup>879</sup>. Selon nous, cette constatation ne pourrait être considérée comme une constatation nécessaire, que si le texte incriminateur prend en considération l'élément de la valeur du bien, comme un élément constitutif de l'infraction ou un élément de détermination de la peine ou de détermination de la nature de l'infraction.

## 2 §. Le préjudice en droit pénal des transports

**239. Le préjudice et les infractions contre les personnes.** Comme en droit commun, les possibilités envisagées pour les infractions de droit commun sont applicable aux infractions du droit pénal des transports. Toutefois, il est à souligner, que l'élément concernant le préjudice ou son étendu est pris en considération en droit pénal des transports, non comme un élément constitutif de l'infraction, mais comme une circonstance aggravante, tel est le cas des préjudices prévus aux articles 479, 482 et 483 du Code maritime<sup>880</sup>, ainsi que des préjudices prévus à l'article L. 5242-4 du Code des transports<sup>881</sup>.

**240. Le préjudice et les infractions contre les biens.** En faisant une lecture attentive des dispositions pénales concernant le droit des transports, on constate que le législateur n'a pas pris en considération « le préjudice » comme l'une des composantes de l'élément matériel de l'infraction ou comme circonstance aggravante, et de ce fait, toute constatation relative au préjudice ou à son étendue ne serait que surabondante. Ainsi, si le juge répressif avait estimé que la perte de la cargaison, qui était à bord du navire abordé, avait causé un préjudice économique à l'ayant droit estimable à (X €), le juge civil ne pourrait nier la constatation relative au dommage qui consiste dans la perte de la cargaison, car cette constatation constitue une circonstance aggravante du délit prévu à l'article L. 5242-4 du Code des transports, et qui est une constatation nécessaire de la décision pénale. Par contre, la constatation relative au préjudice et à son étendue (préjudice économique et valeur de la

---

<sup>878</sup> Ainsi, la constatation relative à l'étendue du préjudice par le juge répressif n'emporte pas chose jugée sur le civil, en matière de délits de faux en écriture privée ou de banque, usage de faux et abus de confiance (Cass. 2<sup>e</sup> civ., 17 avr. 2008 : *Bull. civ.* II, n° 89), ainsi, qu'en matière de recel (Cass. crim., 1<sup>er</sup> juin 2016 : *Bull. crim.*, n° 168 ; *Dalloz actualité*, 20 juin 2016, obs. PRIOU-ALIBERT Lucile).

<sup>879</sup> LACOSTE Paul, *op. cit.*, p. 370-371.

<sup>880</sup> Incapacité totale provisoire, infirmité permanente et décès.

<sup>881</sup> Incapacité totale de travail et décès.

cargaison perdue) n'est qu'une constatation surabondante, puisque cet élément ne fait pas partie de l'élément matériel de ladite infraction.

En partant de ce qui a été développé, on pourrait conclure que la disparité entre dommage et préjudice est bien apparente, et l'application de l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil le démontre bien. Mais, il y a une autre forme d'atteinte dont la nature est plus difficile à cerner.

## SECTION 2 : L'APPARITION DE L'ATTEINTE ÉCOLOGIQUE

**241. La nature comme sujet de droit.** Il est de règle générale, que toute responsabilité doit être imputée à une personne (physique ou morale) au profit d'une autre. Cependant, l'apparition du phénomène des catastrophes industrielles avait vu naître une nouvelle forme d'atteinte, qui est le *dommage écologique*. L'acte provoquant une telle atteinte, pouvait à la fois caractériser une infraction pénale et générer une responsabilité civile. La question qui se pose alors, est de déterminer les contours de cette atteinte en droit pénal, et si elle pourrait constituer un « préjudice » au sens classique de la responsabilité civile (1<sup>re</sup> sous-section) ou bien au contraire, elle s'approprierait la définition pénale de « dommage », tout en consacrant une nouvelle notion du droit de la responsabilité civile, ce qui aurait pour effet d'harmoniser les constatations faites par le juge pénal et le juge civil sur ce point (2<sup>e</sup> sous-section).

### SOUS-SECTION 1 : L'ATTEINTE ÉCOLOGIQUE ENTRE DOMMAGE ET PRÉJUDICE

**242. Confusion.** Il est certains, que si on ne prenait en considération que l'aspect pénal de l'atteinte écologique, on pourrait la qualifier aisément de « dommage ». Mais, la question deviendrait plus complexe, si on voulait la qualifier au sens du droit de la responsabilité civile. Pour la simple raison, que la notion classique du « préjudice » en droit de la responsabilité civile se rattache toujours à un sujet de droit.



## 1 §. Le dommage écologique en droit pénal

**243. Droit pénal algérien.** Un auteur avait estimé qu'en droit algérien, « la notion de délinquant écologique reste encore une chimère »<sup>882</sup>. Le Code maritime ne fait pas directement référence au dommage écologique, mais utilise les termes : *conséquence sur l'environnement et atteinte à l'environnement*<sup>883</sup>. Même si l'article 4 de la loi n° 03-10 donne une définition du terme « environnement » que pour sa propre application, il pourrait être appliqué par analogie au droit des transports, et de ce fait on entend par *environnement*, « les ressources naturelles abiotiques et biotique telles que l'air, l'atmosphère, l'eau, le sol et le sous-sol, la faune et la flore y compris le patrimoine génétique, les interactions entre lesdites ressources ainsi que les sites, les paysages et les monuments naturels ». Une autre forme (plus précise) du dommage écologique a été prévue par la loi n° 03-10, qui est la pollution. L'article 97 de ladite loi réprime la pollution accidentelle des eaux par les navires, quant à l'article 99, il ne conditionne pas l'existence de l'infraction à un quelconque dommage. On entend par pollution des eaux selon l'article 4 cité ci-dessus : « L'introduction dans le milieu aquatique de toute substance susceptible de modifier les caractéristiques physiques, chimiques et/ou biologiques de l'eau et de créer des risques pour la santé de l'homme, de nuire à la faune et à la flore terrestres et aquatiques, de porter atteinte à l'agrément des sites ou de gêner toute autre utilisation normale des eaux. »<sup>884</sup>

**244. Droit pénal français.** L'article L. 216-6 du Code de l'environnement définit implicitement le dommage écologique comme étant *les effets nuisibles, même provisoirement, sur la santé ou des dommages à la flore ou à la faune*<sup>885</sup>. L'article L. 218-19 du même Code concerne la pollution des eaux, suite à un accident de la mer. De plus, le même article<sup>886</sup> aggrave la peine édictée, si l'infraction (sous certaines conditions) a eu pour conséquence directe ou indirecte *un dommage irréversible ou d'une particulière gravité à l'environnement*. La jurisprudence est catégorique, le juge répressif doit établir l'existence d'un dommage, car l'infraction de pollution est une infraction de résultat<sup>887</sup>.

<sup>882</sup> REDDAF Ahmed, « L'aspect pénal du droit de l'environnement », *RASJEP* 2002, n° 1, p. 90.

<sup>883</sup> C. mar., art. 483, al. 1<sup>er</sup> ; C. mar., art. 495, al. 2.

<sup>884</sup> L'ancien article 210 du Code maritime avant sa modification par la loi n° 98-05, définissait aussi la pollution marine : « [...] toute contamination du milieu marin, par l'introduction directe ou indirecte, de substances ou d'énergie entraînant des effets délétères. »

<sup>885</sup> D'autres définitions plus précises et ayant un champ délimité ont été aussi prévues par le Code de l'environnement (ex. art. L. 218-73).

<sup>886</sup> C. envir., art. L. 218-19, I-3° et I-4°.

<sup>887</sup> Cass. crim., 26 févr. 2002 : *Bull. crim.*, n° 45 ; *RSC* 2002, p. 825, obs. ROBERT Jacques-Henri. V. notamment, NEYRET Laurent, note sous TGI Paris, corr., 16 janv. 2008, *Environnement et dév. Durable* 2008, comm. 109.

## 2 §. Le préjudice écologique en droit civil

**245. Discussion doctrinale.** La notion de « préjudice écologique » étant assez large, la doctrine avait introduit alors une distinction « entre les dommages de pollution qui seraient subis par des patrimoines identifiables et particuliers et les dommages écologiques proprement dits subis par le milieu naturel dans ses éléments inappropriés et inappropriables et affectant l'équilibre écologique en tant que patrimoine collectif »<sup>888</sup>, ce qui avait poussé certains à qualifier la notion de préjudice écologique d'*amphibologique*<sup>889</sup>. En d'autres termes, du dommage écologique, peuvent naître plusieurs atteintes, les unes touchant en premier lieu l'environnement et seulement l'environnement, elles sont la répercussion directe ou indirecte du dommage sur l'environnement, les autres touchant en second lieu les personnes comme sujets de droit, directement ou indirectement et ouvrant droit à leur indemnisation sur la base des préjudices de droit commun (préjudice corporel, préjudice moral, préjudice économique, etc.).

Il est vrai comme il a été affirmé par certains, qu'il est inconcevable d'envisager l'existence d'un préjudice sans une victime sujet de droit, de même que le préjudice écologique pur peut être la source d'autres préjudices<sup>890</sup>. Partant de ce principe, on avait recherché quelle personne ou entité pouvait se prévaloir de ce droit ? Certains s'étaient demandés si on pouvait rendre la nature un sujet de droit<sup>891</sup>, d'autres avaient jugé que les théories qui suggéraient d'ériger l'environnement en sujet de droit, étaient des théories aberrantes<sup>892</sup>. Cependant bon nombre d'auteurs ont soutenu que bien que le préjudice écologique pur ne soit pas personnel, les associations et les collectivités publiques peuvent se prévaloir d'un intérêt personnel à agir, qui sera apprécié par rapport à leurs objets<sup>893</sup>. Un auteur avait même estimé qu'il fallait laisser le soin aux juges de régler la question de l'intérêt

---

<sup>888</sup> PRIEUR Michel (dir.), *Droit de l'environnement*, Dalloz, 2019, p. 1288.

<sup>889</sup> LEBLOND Nicolas, « Le préjudice écologique », *JCl. Civil Code*, Art. 1382 à 1386, fasc. 112, 2009, n° 1. Pour une différenciation légale entre les deux sortes de préjudice, v. NEYRET Laurent, « Le préjudice écologique : un levier pour la réforme du droit des obligations », *D.* 2012, p. 2673-2674.

<sup>890</sup> BACACHE Mireille, « Quelle réparation pour le préjudice écologique ? », *Environnement et dév. durable* 2013, étude 10, § 2.

<sup>891</sup> HAUTEREAU-BOUTONNET Mathilde, « Faut-il accorder la personnalité juridique à la nature ? », *D.* 2017, p. 1040.

<sup>892</sup> V. LARROUMET Christian, « La responsabilité civile en matière d'environnement. Le projet de Convention du Conseil de l'Europe et le livre vert de la Commission des Communautés européennes », *D.* 1994, p. 101-107. V. notamment, REBEYROL Vincent, *L'affirmation d'un " droit à l'environnement " et la réparation des dommages environnementaux*, édition Alpha, 2010, p. 95.

<sup>893</sup> VINEY Geneviève et JOURDAIN Patrice, *op. cit.*, p. 57-58 ; BACACHE-GIBEILI Mireille, *op. cit.*, p. 374 ; RAVIT Valérie et SUTTERLIN Olivier, « Réflexions sur le destin du préjudice écologique "pur" », *D.* 2012, p. 2677 ; JOURDAIN Patrice, note sous Cass. crim., 25 sept. 2012, *RTD civ.* 2013, p. 119.

à agir<sup>894</sup>. La doctrine estimant que la question de l'intérêt à agir étant réglée, il restait à « espérer que la Cour de cassation en tirera les conséquences en admettant clairement l'indemnisation de ce type de préjudice »<sup>895</sup>.

**246. Naissance prétorienne de la notion de « préjudice écologique pur ».** La doctrine parle de naissance prétorienne, car l'article 1382 du Code civil concerne le dommage causé à autrui, en revanche le préjudice écologique pur n'entre pas dans cette hypothèse<sup>896</sup>. Rares étaient les décisions judiciaires qui avaient abordé la question du préjudice écologique, du moins certaines l'ont fait avec timidité et de façon progressive<sup>897</sup>. Ce n'est que par l'affaire *Erika*, que la question fut tranchée de façon claire et nette par la jurisprudence. En reconnaissant à certaines parties civiles le droit d'être indemnisées sur la base d'un *préjudice résultant de l'atteinte à l'environnement*<sup>898</sup>, mais seulement sur la base de leurs attributions légales<sup>899</sup>. L'arrêt de la cour d'appel de Paris du 30 mars 2010<sup>900</sup>, avait fait la distinction entre les préjudices subjectifs, qui sont des « préjudices patrimoniaux et extra-patrimoniaux subis par les sujets de droit »<sup>901</sup>, et le préjudice objectif, qui est considéré comme « toute atteinte non négligeable à l'environnement naturel, à savoir, notamment, à l'air, l'atmosphère, l'eau, les sols, les terres, les paysages, les sites naturels, la biodiversité et l'interaction entre ces éléments, qui est sans répercussion sur un intérêt humain particulier mais affecte un intérêt collectif légitime »<sup>902</sup>. La Cour de cassation, tout en entérinant la position de la cour d'appel de Paris<sup>903</sup>, avait reconnu l'existence d'un préjudice écologique consistant dans *l'atteinte*

<sup>894</sup> V. HUGLO Christian, « La réparation des dommages écologiques », *Gaz. Pal.* 22 déc. 2007, n° GP20071222002, p. 5-14.

<sup>895</sup> VINEY Geneviève et JOURDAIN Patrice, *op. cit.*, p. 58.

<sup>896</sup> V. sur ce point, BOUTONNET Mathilde, « L'Erika : une vraie-fausse reconnaissance du préjudice écologique », *Environnement et dév. durable* 2013, étude 2, § 10-11 ; CAMPROUX-DUFFRENE Marie-Pierre et GUIHAL Dominique, note sous Cass. crim., 25 sept. 2012, *RJE* 2013, p. 471 s. ; LAGOUTTE Julien, « Les évolutions de la responsabilité civile environnementale », *RGDA* nov. 2014, n° 111f5, p. 535-542.

<sup>897</sup> V. sur ce point, NEYRET Laurent, « La réparation des atteintes à l'environnement par le juge judiciaire », *D.* 2008, p. 170-176.

<sup>898</sup> TGI Paris, 11<sup>e</sup> ch. 4<sup>e</sup> sec., 16 janv. 2008, RG n° : 9934895010. Même, si un auteur avait douté de la reconnaissance du préjudice écologique pur par le tribunal de Paris (MEMLOUK Malik, « L'indemnisation du préjudice écologique à la suite du jugement *Erika* », *DMF* 2008, p. 774 s.).

<sup>899</sup> ROBERT Jacques-Henri, note sous T. corr. Paris, 16 janv. 2008, *RSC* 2008, p. 344 ; VAN LANG Agathe, note sous T. corr., 11<sup>e</sup> ch. Paris, 16 janv. 2008, *AJDA* 2008, p. 934.

<sup>900</sup> CA Paris, 4-11. E, 30 mars 2010, n° 08-02278.

<sup>901</sup> Incluant le préjudice matériel lié aux activités de dépollution, le préjudice économique résultant de la pollution et le préjudice moral.

<sup>902</sup> V. sur la consécration du préjudice écologique pur par la cour d'appel de Paris, REMOND-GOUILLOUD Martine, « Le préjudice écologique, version française », *DMF* 2010, p. 903-906.

<sup>903</sup> Toutefois, des auteurs avaient relevé que la Cour de cassation n'avait pas censuré les juges d'appel qui avaient évalué le préjudice objectif en prenant en considération des éléments subjectifs (PARANCE Béatrice, note sous Cass. crim., 25 sept. 2012, *Gaz. Pal.* 25 oct. 2012, n° GP20121025008, p. 8 ; BOUTONNET Mathilde, « L'Erika : une vraie-fausse reconnaissance du préjudice écologique », art. cité, § 22 s.). V. concernant l'arrêt de

*directe ou indirecte portée à l'environnement et découlant de l'infraction*<sup>904</sup>. Définition reprise par la même chambre dans son arrêt du 22 mars 2016<sup>905</sup>. Cependant même avec la consécration du préjudice écologique pur par la Cour de cassation, des critiques avaient été émises à l'encontre de la définition qui en a été donnée<sup>906</sup>. La juridiction de renvoi suite à l'arrêt de cassation du 22 mars 2016 a défini le préjudice écologique « pur » comme étant « l'atteinte non négligeable directe ou indirecte à l'environnement naturel, l'eau, les sols, les terres, les paysages, les sites naturels, la bio-diversité et l'interaction de ces éléments à l'écosystème »<sup>907</sup>.

Pour ce qui est de l'expression « découlant de l'infraction », il nous semble que la jurisprudence n'y a fait référence que pour les circonstances qu'avait à juger les juridictions de fond (affaire pénale) et non comme une condition du bien-fondé de la demande. Néanmoins, certains auteurs pensent qu'il s'agit d'une condition de recevabilité de l'action des personnes morales qui sont titulaires de cette action en cas d'infraction<sup>908</sup>.

Le concept du préjudice écologique pur a été critiqué avec raison par un auteur, qui souligne que cette définition se confond avec la notion du dommage<sup>909</sup>.

**247. L'état actuel de la législation française.** Concernant la législation française, l'article L. 161-1 du Code de l'environnement qui intéresse seulement la police administrative<sup>910</sup>, délimite la notion du « dommage causé à l'environnement »<sup>911</sup>. Ce qui avait poussé une partie de la doctrine à appeler à la consécration de l'indemnisation du préjudice

---

la cour d'appel de Paris, LEBLOND Nicolas, note sous CA Paris, 4-11, 30 mars 2010, *Gaz. Pal.*, 29 juill. 2010, n° GP20100729008, p. 11.

<sup>904</sup> Cass. crim., 25 sept. 2012 : *Bull. crim.*, n° 198, p. 420.

<sup>905</sup> Cass. crim., 22 mars 2016 : *Bull. crim.*, n° 87 ; *DMF* 2017, Hors-série n° 21, p. 45, obs. DELEBQUE Philippe.

<sup>906</sup> Ainsi, les auteurs ont considéré cette définition comme étant *succincte, perfectible et laconique* (BARY Marion, note sous Cass. crim., 25 sept. 2012, *RLDC* 2013/103, n° 5003), *très large* (EPSTEIN Aude-Solveig, note sous Cass. crim., 22 mars 2016, *D.* 2016, p. 1236), *simple* (JOURDAIN Patrice, obs. sous Cass. crim., 22 mars 2016, *RTD civ.* 2016, p. 634), et pouvant entraîner une *confusion entre préjudices subjectifs et préjudices objectifs* (MEKKI Mustapha, obs. sous Cass. crim., 22 mars 2016, *Gaz. Pal.* 4 oct. 2016, n° 275h1, p. 26).

<sup>907</sup> CA Rennes, 12<sup>e</sup> ch. corr., 9 déc. 2016, n° 16/01249 : *DMF* 2017, p. 184, obs. FRANCK Nathalie.

<sup>908</sup> BOUTONNET Mathilde, « L'Erika : une vraie-fausse reconnaissance du préjudice écologique », art. cité, § 20 ; PEROT June, note sous Cass. crim., 22 mars 2016, *Lexbase Hebdo - édition privée*, n° 651, 14 avr. 2016, n° Lexbase : N2237BWR.

<sup>909</sup> RABUT-BONALDI Gaëlle, *op. cit.*, p. 410.

<sup>910</sup> Issu de la loi n° 2008-757 du 1<sup>er</sup> août 2008 (L. n° 2008-757, 1<sup>er</sup> août 2008, relative à la responsabilité environnementale et à diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de l'environnement, NOR : DEVX0700028L : JORF n° 179, 2 août 2008, p. 12361).

<sup>911</sup> V. sur cette loi, CAMPROUX-DUFFRÈNE Marie-Pierre, « Les modalités de réparation du dommage ; apports de la "responsabilité environnementale" », in *La responsabilité environnementale : prévention, imputation, réparation*, Dalloz, 2009, p. 113-124.

écologique sur le fondement d'un droit spécial<sup>912</sup>. Plus récemment, la loi n° 2016-1087 du 8 août 2016<sup>913</sup> a introduit dans le Code civil français la notion du préjudice écologique<sup>914</sup>, consistant en « une atteinte non négligeable aux éléments ou aux fonctions des écosystèmes ou aux bénéfices collectifs tirés par l'homme de l'environnement »<sup>915</sup>. Cette définition semble dérivée de celle présentée dans le rapport JÉGOUZO<sup>916</sup>. La notion du préjudice écologique retenue dans le Code civil, est à la fois plus restrictive que celle retenue par la jurisprudence *Erika*, puisqu'il est exigé une *atteinte non négligeable*<sup>917</sup>, et plus étendue, puisqu'il est fait référence aux *bénéfices collectifs tirés par l'homme*. D'ailleurs, ce dernier caractère, peut prêter à confusion<sup>918</sup>, car, l'expression « *bénéfices collectifs tirés par l'homme* », ne renvoie pas au préjudice écologique pur, puisque ce dernier naît de l'atteinte portée à l'environnement, nonobstant sa répercussion sur les bénéfices que l'homme pourrait tirer de la nature, qui même collectifs, relèvent du poste de préjudice moral ou de préjudice économique. On a voulu peut être s'éloigner du concept de dommage pur pour rallier celui du préjudice, en faisant une liaison entre l'homme et la nature, et ce, afin de mieux rationaliser ce nouveau concept qui pourrait être pour certains une aberration juridique.

**248. Législation algérienne.** Le préjudice écologique comme notion civiliste, est méconnu de la législation algérienne, néanmoins, la loi n° 03-10 y a fait implicitement référence dans la définition donnée au *principe du pollueur payeur*, selon lequel, « toute personne dont les activités causent ou sont susceptibles de causer des dommages à

<sup>912</sup> REBEYROL Vincent, « Où en est la réparation du préjudice écologique ? », *D.* 2010, p. 1804-1812.

<sup>913</sup> L. n° 2016-1087, 8 août 2016, pour la conquête de la biodiversité, de la nature et des paysages, NOR : DEVL1400720L : JORF n° 184, 9 août 2016 (rect., NOR : DEVL1400720Z : JORF n° 223, 24 sept. 2016).

<sup>914</sup> V. sur cette loi, NEYRET Laurent, « La consécration du préjudice écologique dans le code civil », *D.* 2017, p. 924-930.

<sup>915</sup> C. civ., art. 1247.

<sup>916</sup> Le groupe de travail avait proposé d'introduire dans le Code civil une disposition qui concerne la réparation du dommage environnemental. Ainsi, l'article 1386-19, al. 1<sup>er</sup> du Code civil devait être rédigé dans ces termes : « Indépendamment des préjudices réparés suivant les modalités du droit commun, est réparable le préjudice écologique résultant d'une atteinte anormale aux éléments et aux fonctions des écosystèmes ainsi qu'aux bénéfices collectifs tirés par l'homme de l'environnement. » (JÉGOUZO Yves, « Pour la réparation du préjudice écologique », ministère de la Justice, 2013, p. 21).

<sup>917</sup> Cependant, certains auteurs ont soutenu que malgré l'expression utilisée par la Cour de cassation, seules les atteintes dommageables devraient être prises en considération (BOUTONNET Mathilde, « L'Erika : une vraie-fausse reconnaissance du préjudice écologique », art. cité, § 16).

<sup>918</sup> V. sur ce point, MEKKI Mustapha, « Responsabilité civile et droit de l'environnement. Vers un droit spécial de la responsabilité environnementale ? », *Resp. civ. et assur.* 2017, dossier 4, § 17 ; MALET-VIGNEAUX Julie, « De la loi de 1976 à la loi de 2016. Le préjudice écologique : après les hésitations, la consécration », *RJE* 2016, p. 636. Cependant, certains auteurs n'avaient pas relevé de confusion (TREBULLE Guy, « La consécration de l'accueil du préjudice écologique dans le Code civil », *Énergie - Env. - Infrastr.* 2016, étude 20, § 7 ; TSIAGLAGKANOU Dimitra, « Le préjudice écologique après l'arrêt *Erika* », *DMF* 2017, p. 180). Même dans le rapport JÉGOUZO, il avait été souligné que la définition proposée avait exclu certains préjudices collectifs qui devraient être réparés selon les modalités de droit commun (JÉGOUZO Yves, rap. cité, p. 18).

l'environnement assume les frais de toutes les mesures de prévention de la pollution, de réduction de la pollution ou de remise en état des lieux et de leur environnement »<sup>919</sup>. Il en a été fait référence aussi dans le droit reconnu aux associations d'agir en réparation devant les juridictions pour toute atteinte à l'environnement, que le préjudice y résultant, soit collectif ou individuel<sup>920</sup>. La législation maritime définit le *dommage par pollution* à l'article 147, [d]<sup>921</sup>, qui néanmoins restreint son application qu'au chapitre II, du titre I, du premier livre. Définition qui d'ailleurs n'exclut pas la notion du préjudice écologique pur.

**249. Droit international.** Selon la Convention *CLC 69-92*<sup>922</sup>, le *dommage par pollution* signifie : « a) le préjudice ou le dommage causé à l'extérieur du navire par une contamination survenue à la suite d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures du navire, où que cette fuite ou ce rejet se produise, étant entendu que les indemnités versées au titre de l'altération de l'environnement autres que le manque à gagner dû à cette altération seront limitées au coût des mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront »<sup>923</sup>. C'était d'ailleurs cette définition qui avait poussé la cour d'appel de Paris dans l'affaire *Erika*<sup>924</sup>, à considérer que le préjudice écologique faisait partie des préjudices réparables prévus par la Convention *CLC 69-92*<sup>925</sup>, et de ce fait, avait refusé de condamner la société TOTAL SA à la réparation du préjudice écologique selon les règles de droit commun, au motif que l'immunité s'étendait aussi au préjudice écologique<sup>926</sup>.

<sup>919</sup> L. n° 03-10, 19 juill. 2003, art. 3.

<sup>920</sup> L. n° 03-10, 19 juill. 2003, art. 36, art. 37 et art. 38.

<sup>921</sup> « “Dommage par pollution” signifie toute perte ou tout dommage extérieur au navire transportant des hydrocarbures, causé par une contamination résultant d'une fuite ou de rejet d'hydrocarbures, où que se produise cette fuite ou ce rejet, et comprend le coût des mesures de sauvegarde et toute perte ou tout dommage causé par lesdites mesures. » (C. mar., art. 147, [d]). Définition qui avait été reprise de l'article 1<sup>er</sup>, 6-a de la Convention *CLC 1969*.

<sup>922</sup> Conv. Bruxelles, 29 nov. 1969, *CLC*, art. 1<sup>er</sup>, 6-a (telle que modifiée en 1992). Cette définition a été reprise d'ailleurs par la Convention *Bunker 2001* (art. 1<sup>er</sup>, 9-a).

<sup>923</sup> Sur la notion de l'environnement en droit international, v. NDIOR Valère, « La définition de l'environnement en droit international, au carrefour des approches ecocentrique et anthropocentrique » [en ligne], *La Revue du CMH*, Dossier “Droit et environnement”, 2017, n° 10, p. 40-55, [consulté le 20 mars 2020].

<sup>924</sup> CA Paris, 4-11. E, 30 mars 2010, n° 08-02278.

<sup>925</sup> Contrairement à ce qui avait été soutenu par l'une des parties civiles.

<sup>926</sup> C'est d'ailleurs l'avis aussi de certains auteurs (REBEYROL Vincent, *op. cit.*, p. 317-318). Cependant, pour une lecture différente qui tend à considérer que le préjudice écologique serait exclu de la Convention *CLC 69-92*, v. Le Lamy environnement – L'eau, n° 559-13 ; FAURE Michael et HUI Wang, « The International Regimes for the Compensation of Oil-Pollution Damage: Are they Effective? », *RECIEL* 2003, p. 250.

## SOUS-SECTION 2 : LA SIMILITUDE DES NOTIONS DE L'ATTEINTE ÉCOLOGIQUE COMME CRITÈRE DE L'INFLUENCE DU PÉNAL SUR LE CIVIL

**250. Appréciation.** La définition de l'atteinte écologique en droit pénal ne connaissant pas de divergence quant à sa nature, ce qui constitue un point positif de l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil. Cependant, cette autorité ne pourrait agir que si la nature de l'atteinte écologique en matière de responsabilité civile, lui est similaire.

### 1 §. Analyse suivant la jurisprudence *Erika*

**251. Analyse des éléments divergents.** Si l'on prend la définition pénale standard du dommage écologique prévue – implicitement – à l'article L. 216-6, al. 1<sup>er</sup> du Code de l'environnement, on constate qu'il y est fait référence au dommage écologique pur : « dommage à la flore ou à la faune », cependant, cette définition comparée à celle retenue par la Cour de cassation dans l'affaire *Erika* est restrictive, puisqu'elle ne prend pas en compte tous les éléments composant l'environnement. Néanmoins, malgré cette divergence, la constatation du juge répressif concernant l'atteinte à la flore ou à la faune aura chose jugée au civil, car ces deux éléments font partie des composantes de l'environnement, et inversement toute appréciation pénale en dehors de ces deux éléments ne serait que surabondante pour le juge civil. Quant à l'article L. 218-19, I-3<sup>o</sup> et I-4<sup>o</sup> du Code de l'environnement, il ne se contente pas d'un quelconque dommage, mais exige « un dommage irréversible ou d'une particulière gravité à l'environnement », ce qui ne devra pas être pris en considération par le juge civil – du moins du point de la gravité du dommage –, car pour ce dernier, toute atteinte à l'environnement constitue un élément pris en compte pour la reconnaissance d'un préjudice écologique. Ainsi, la constatation faite par le juge répressif quant au degré de gravité du dommage n'est que surabondante, et le juge civil n'est pas tenu de prendre en considération, en cas de renvoi des fins de la poursuite du propriétaire du navire ou de ses préposés, la constatation par laquelle le juge répressif avait estimé que le dommage n'était pas irréversible ou d'une particulière gravité.

**252. Analyse des éléments convergents.** La notion conceptualisée par la jurisprudence *Erika* se rejoint avec celle prévue à l'article L. 218-19, I-3<sup>o</sup> et I-4<sup>o</sup> du Code de l'environnement sur l'élément de l'environnement. De ce fait, il serait logique que toute

appréciation faite par le juge répressif concernant cet élément emporte chose jugée sur le civil, mais faut-il encore que l'appréciation de cet élément soit identique aussi bien en droit pénal qu'en droit de la responsabilité civile environnementale, car le législateur français (contrairement au législateur algérien) ne donne pas une définition unifiée du terme « environnement ». Néanmoins, en pratique il est inconcevable qu'un tel élément puisse avoir plusieurs définitions. Pour cette raison, nous pensons que l'appréciation faite par le juge pénal aura chose jugée sur le civil.

## 2 §. Analyse suivant l'article 1247 du Code civil

**253. Analyse des éléments divergents.** La définition donnée à l'article 1247 du Code civil est pour une partie une définition technique : « une atteinte [...] aux éléments ou aux fonctions des écosystèmes » et pour l'autre, une définition juridico-économique « une atteinte [...] aux bénéfices collectifs tirés par l'homme de l'environnement », contrairement à la définition de nature pénale prévue dans le Code de l'environnement, qui elle, est purement juridique, chose logique, puisque la première tend à s'accorder avec la notion de préjudice, alors que la seconde s'accorde avec la notion de dommage. Néanmoins, les deux définitions peuvent se rejoindre, car la définition technique ne concerne que les composantes du dommage à l'environnement. Reste que la définition juridico-économique de l'article 1247 du Code civil s'accorde mal avec la définition pénale, car elle renvoie à la notion de « préjudice », contrairement aux dispositions répressives qui elles, renvoient à la notion de dommage. Sur ce point, l'influence de la décision pénale sur le civil peut être concevable que pour la définition technique, alors qu'elle serait sûrement exclue pour la définition juridico-économique.

**254. Analyse des éléments convergents.** La définition du préjudice écologique prévue par le Code civil s'accorde avec la définition pénale prévue à l'article L. 218-19, I-3° et I-4° du Code de l'environnement sur le plan de la gravité du dommage, étant donné que la première conditionne l'existence d'un préjudice écologique à une atteinte non négligeable à l'environnement, et que la seconde conditionne la responsabilité pénale à un dommage irréversible ou d'une particulière gravité à l'environnement. Sur ce point, l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil pourrait jouer, étant donné que ces deux éléments sont similaires.



**255. Conclusion.** Contrairement au concept classique du préjudice, le préjudice écologique se rapproche juridiquement de la notion du dommage plus que celle du préjudice, pour la simple raison, que ce dernier se rattache directement à un sujet de droit (atteinte subjective), alors que le préjudice écologique pur n'atteint, ou théoriquement ne devrait atteindre, en aucun cas un sujet de droit. C'est pour cette raison, que la notion civile du préjudice écologique pur s'apparente à la notion pénale du dommage écologique.

Il ne suffit pas qu'il y ait dommage ou préjudice pour que naisse la responsabilité, car il faut rattacher cet élément à la faute d'une personne ou à son fait ou au fait d'une chose.

## CHAPITRE 2 : DU LIEN DE CAUSALITÉ

**256. De l'existence à la rupture.** La constatation de la décision pénale relative au lien causal n'est nécessaire que si le dommage est un élément constitutif de l'infraction. De ce fait, le juge civil est lié par la constatation, quant à l'existence (1<sup>re</sup> section) ou à l'inexistence (2<sup>e</sup> section) du lien de causalité entre la faute et le préjudice, mais encore faut-il que le lien de causalité en droit pénal soit apprécié de la même manière qu'en droit civil.

### SECTION 1 : LE LIEN DE CAUSALITÉ COMME ÉLÉMENT COMMUN

**257. Distinction.** Sur le fond de la question, il n'y a pas lieu de discuter si la condition du lien de causalité est commune aux responsabilités pénale au civile, car la réponse est affirmative. Le but de cette étude n'est pas de procéder à une comparaison entre les deux genres de responsabilités, mais d'étudier l'effet de la chose jugée au pénal sur le civil concernant la constatation relative au lien de causalité. Apprécier le lien causal entre les deux espèces de responsabilités semble dans un premier temps un bon argument de l'effet de la chose jugée au pénal sur le civil (1<sup>re</sup> sous-section). Étrangement, ce critère ne semble pas avoir agi sur la position de la jurisprudence, qui fait appel à un autre critère (2<sup>e</sup> sous-section).

#### SOUS-SECTION 1 : L'APPRÉCIATION DU LIEN CAUSAL COMME CRITÈRE DE CHOSE JUGÉE

**258. Critère théorique.** Le bon sens impose que l'effet de la chose jugée au pénal sur le civil sur le point relatif au lien causal, n'agisse que si cet élément est apprécié de la même façon, par les juges pénal et civil. Dans le cas contraire, il n'y aura pas chose jugée au pénal sur le civil.

## 1 §. L'appréciation du lien causal en droit pénal

**259. Positions de la jurisprudence algérienne et de la jurisprudence française sous l'ancien Code pénal.** Nous avons vu<sup>927</sup> que les législations pénales française et algérienne avaient adopté semble-t-il le principe de l'équivalence des conditions, et la jurisprudence française avait affirmé à maintes reprises, que bien que la faute fût une cause médiate du préjudice, elle engageait la responsabilité pénale de son auteur<sup>928</sup>, à condition toutefois, que le lien de causalité ait été certain<sup>929</sup>. Ce principe avait été même appliqué, lorsque le juge répressif statuait sur l'action civile<sup>930</sup>. Cependant bien qu'elles fussent rares, certaines décisions judiciaires n'avaient pas adopté le principe de l'équivalence des conditions<sup>931</sup>. Quant à la position de la jurisprudence algérienne, elle semble nuancée. En effet, la Cour suprême dans une espèce avait sanctionné la décision de la juridiction d'appel qui n'avait pas cherché à établir le lien de causalité entre la faute (inobservation des règlements) et le fait générateur du préjudice (accident routier) ; ce qui aurait suffi à justifier la cassation, mais elle avait insisté sur le fait qu'on ne pouvait être responsable « que s'il est établi, que la faute commise [...] est la cause génératrice et certaine de l'accident »<sup>932</sup>, n'y avait-t-il pas dans la décision de la Cour suprême une insinuation à l'adoption de la théorie de la *causalité efficiente* ?

**260. Position de la doctrine et de la jurisprudence depuis l'avènement du nouveau Code pénal français.** Les articles 221-6 et 222-19 du nouveau Code pénal ont été rédigés dans des termes qui laissent penser que le législateur avait consacré la théorie de la causalité adéquate. En effet, l'expression « le fait de causer » a été interprétée par la doctrine comme consacrant ladite théorie<sup>933</sup>. Il semblerait toutefois, que la jurisprudence ait maintenu

---

<sup>927</sup> V. *supra*, n° 66.

<sup>928</sup> Cass. crim., 3 nov. 1955 : *RSC* 1956, p. 326, obs. HUGUENEY Louis ; T. corr. Dreux, 8 juill. 1958 : *RSC* 1959, p. 121, obs. HUGUENEY Louis ; Cass. crim., 30 nov. 1958 : *RSC* 1959, p. 375, obs. HUGUENEY Louis ; Cass. crim., 29 nov. 1962 et T. corr. Senlis, 14 déc. 1962 : *RSC* 1963, p. 348, obs. HUGUENEY Louis ; Cass. crim., 2 nov. 1967 : *Bull. crim.*, n° 277 ; *RSC* 1968, p. 337, obs. LEVASSEUR Georges – Cass. crim., 21 mai 1974 : *Bull. crim.*, n° 187 ; *RSC* 1975, p. 141, obs. LEVASSEUR Georges – Cass. crim., 5 oct. 1976 : *Bull. crim.*, n° 279 ; *RSC* 1977, p. 335, obs. LEVASSEUR Georges – Cass. crim., 27 avr. 1982, inédit : n° Lexbase : A5549C8Z.

<sup>929</sup> Cass. crim., 30 oct. 1957 : *RSC* 1958, p. 397, obs. HUGUENEY Louis ; Cass. crim., 9 janv. 1979 : *RSC* 1980, p. 433, obs. LEVASSEUR Georges ; Cass. crim., 27 avr. 1982, inédit : n° Lexbase : A5549C8Z ; Cass. crim., 27 nov. 1984 : *Bull. crim.*, n° 369.

<sup>930</sup> Cass. crim., 24 nov. 1965 : *RSC* 1966, p. 348, obs. HUGUENEY Louis.

<sup>931</sup> Cass. crim., 25 avr. 1967 : *Bull. crim.*, n° 129 ; *RSC* 1968, p. 77, obs. LEVASSEUR Georges. V. aussi la décision d'une cour d'appel, qui s'était référée à l'élément de prévisibilité de la survenance du dommage comme condition de l'existence du lien de causalité (CA Nîmes, 28 mai 1966 : *RSC* 1968, p.337, obs. LEVASSEUR Georges).

<sup>932</sup> C. sup., crim., 17 nov. 1964 : *RASJEP* 1965, n° 1, p. 62.

<sup>933</sup> PRADEL Jean et DANTI-JUAN Michel, *op. cit.*, p. 93 ; RASSAT Michèle-Laure, *op. cit.*, p. 450.

sa position consacrée avant l'avènement du nouveau Code pénal<sup>934</sup>, et ce n'est que par la loi du 10 juillet 2000<sup>935</sup>, qu'une nouvelle distinction avait été faite (concernant les personnes physiques) entre cause directe et cause indirecte, et qui sera désormais un moyen d'appréciation de la faute punissable<sup>936</sup>. La doctrine considérait que ce nouveau concept n'était pas clair, surtout concernant la cause directe, qui pouvait être définie par la *proximité* temporelle ou par *l'importance du rôle causal*<sup>937</sup>. Néanmoins, elle avait soutenu avec la jurisprudence, que la cause directe était celle qui était déterminante dans la survenance du dommage<sup>938</sup>. Quant à la cause indirecte, l'article 121-3 du Code pénal, définit l'auteur médiat comme étant celui « qui a créé ou contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage ou qui n'a pas pris les mesures permettant de l'éviter »<sup>939</sup>. Même avec cette nouvelle distinction, la jurisprudence exige toujours des juges, de constater l'existence d'un lien de causalité qui soit certain<sup>940</sup>. On pourrait se demander toutefois, si la conception des causalités directe et indirecte est en relation avec les théories classiques de la causalité.

La doctrine est divisée sur ce point, et il semblerait même qu'il y ait plusieurs courants antagonistes qui prônent des conceptions radicalement opposées et contradictoires.

---

<sup>934</sup> Cass. crim., 14 févr. 1996 : *Bull. crim.*, n° 78 ; *RSC* 1996, p. 856, obs. MAYAUD Yves.

<sup>935</sup> C. pén., art. 121-3, al. 4.

<sup>936</sup> V. concernant le contrôle de la Cour de cassation sur la qualification du lien de causalité apprécié par les juges de fond, Cass. crim., 10 févr. 2009 : *Bull. crim.*, n° 33 ; *Dalloz actualité*, 5 mars 2009, obs. DARSONVILLE Audrey – Cass. crim., 31 août 2011, n° de pourvoi : 10-88.093 : *JurisData* n° 2011-020379 ; *Dr. pén.* 2011, comm. 147, obs. VÉRON Michel – Cass. crim., 29 mai 2013 : *Bull. crim.*, n° 121 ; *Dalloz actualité*, 18 juin 2013, obs. GAYET Carole – Cass. crim., 21 janv. 2014 : *Bull. crim.*, n° 17 ; *Dalloz actualité*, 12 févr. 2014, obs. WINCKELMULLER Florie.

<sup>937</sup> RASSAT Michèle-Laure, *op. cit.*, p. 450.

<sup>938</sup> MALABAT Valérie, *op. cit.*, p. 99 ; RASSAT Michèle-Laure, *op. cit.*, p. 451 ; VÉRON Michel, *Droit pénal spécial*, Sirey, 2019, p. 105 (qui n'a pas critiqué la position de la jurisprudence sur ce point) ; Cass. crim., 25 sept. 2001 : *Bull. crim.*, n° 188.

<sup>939</sup> V. à titre d'exemple, Cass. crim., 11 janv. 2011 : *Bull. crim.*, n° 5 ; *Dalloz actualité*, 11 févr. 2011, obs. BOMBLED M..

<sup>940</sup> Cass. crim., 5 oct. 2004 : *Bull. crim.*, n° 230 ; *AJ Pénal* 2005, p. 25, obs. COSTE Juliette – Cass. crim., 13 mars 2007, n° 06-86.210, inédit (capitaine d'un navire cargo poursuivi pour homicide involontaire à la suite du naufrage d'un chalutier) ; Cass. crim., 30 octobre 2007, n° 07-80.153, inédit (pilote d'un planeur poursuivi pour homicide involontaire à la suite d'une collision entre deux planeurs) ; Cass. crim., 4 mars 2008 : *Bull. crim.*, n° 55 ; *Dalloz actualité*, 3 avr. 2008, obs. DARSONVILLE Audrey ; *Dr. pén.* 2008, comm. 82, obs. VÉRON Michel – Cass. crim., 14 mai 2008 : *Bull. crim.*, n° 112 ; *Dalloz actualité*, 19 juin 2008, obs. DARSONVILLE Audrey ; *AJ Pénal* 2008, p. 371, obs. DUPARC Caroline ; *JCP G* 2008, II 10189, note MISTRETTA Patrick – Cass. crim., 3 nov. 2010 : *Bull. crim.*, n° 170 ; *Dalloz actualité*, 7 déc. 2010, obs. BOMBLED M.. Condition de certitude qui demeure même avec l'écoulement du temps (Cass. crim., 18 nov. 2008 : *Bull. crim.*, n° 232 ; *Dalloz actualité*, 2 déc. 2008, obs. DARSONVILLE Audrey ; *D.* 2009, p. 2832, obs. GARÉ Thierry ; *Dr. pén.* 2009, comm. 18, obs. VÉRON Michel). V. néanmoins, l'arrêt de la Cour de cassation qui avait refusé de casser la décision des juges d'appel qui avaient retenu une faute du prévenu comme étant la cause de l'homicide non intentionnel, alors même qu'ils avaient décidé que les circonstances de l'accident étaient restées incertaines (Cass. crim., 9 déc. 2014 : *Bull. crim.*, n° 258 ; *Dalloz actualité*, 22 janv. 2015, obs. ANANE Sofian). Ainsi, que l'arrêt de la Haute cour justifiant la décision des juges d'appel qui avaient retenu un lien de causalité « par défaut » (Cass. crim., 1<sup>er</sup> avr. 2008 : *Bull. crim.*, n° 88, *Dalloz actualité*, 19 mai 2008, obs. DARSONVILLE Audrey).

Certains ont soutenu que la causalité directe est liée au principe de l'équivalence des conditions et que la causalité indirecte est liée au principe de la causalité adéquate<sup>941</sup>, d'autres ont soutenu le contraire<sup>942</sup>. Enfin, certains ont vu en la réforme, la consécration partielle de la thèse de la *causa proxima*<sup>943</sup>. Cette divergence de lecture a amené un auteur à affirmer que « ce double emprunt à l'équivalence des conditions et à la causalité adéquate, théories concurrentes en droit civil, impose de renoncer à faire référence à l'une ou l'autre en droit pénal. On ne peut synthétiser l'état des solutions par un seul de ces modèles »<sup>944</sup>, et un autre auteur d'ajouter, en ce qui concerne la position de la jurisprudence, que « la loi n'étant pas directive, la jurisprudence est aussi incertaine que la doctrine »<sup>945</sup>.

Il est clair, comme l'avait souligné un auteur, que la loi du 10 juillet 2000 a introduit la distinction entre causalité directe et indirecte, qui a succédé à la théorie de l'équivalence des conditions<sup>946</sup>. Ce qui semble être la position de la Cour de cassation, qui se contente seulement de la distinction établie à l'article 121-3 du Code pénal<sup>947</sup>.

**261. L'appréciation du lien causal en droit pénal des transports.** Nous avons vu, concernant la législation algérienne<sup>948</sup>, que selon notre lecture des dispositions pénales du droit des transports, le législateur en matière de droit pénal de transport, avait opté pour le principe de la causalité adéquate, qui serait le plus adapté à la répression des infractions du « professionnel ». Nous pensons que la même logique a été adoptée par le Code des transports, car les expressions employés par les articles L. 5242-4 et L. 5242-5, à savoir les expressions : « tout autre fait de négligence occasionnant [...] »<sup>949</sup>, « si l'infraction a entraîné [...] »<sup>950</sup> et « d'un défaut de vigilance ou de tout autre manquement aux obligations de son service ayant soit occasionné [...], soit entraîné [...] »<sup>951</sup>, ne laisse aucun doute sur la

<sup>941</sup> PRADEL Jean, *op. cit.*, p. 330-331.

<sup>942</sup> DEBOVE Frédéric, FALLETI François et DUPIC Emmanuel, *op. cit.*, p. 119 (concernant la causalité directe) ; DREYER Emmanuel, « La causalité directe de l'infraction », *Dr. pén.* 2007, étude 9, § 5 (concernant la causalité directe) ; MAYAUD Yves, obs. sous Cass. crim., 5 oct. 2004, n° 03-86.169, *RSC* 2005, p. 71 (concernant la causalité indirecte).

<sup>943</sup> PIN Xavier, *op. cit.*, p. 186.

<sup>944</sup> DREYER Emmanuel, « La causalité directe de l'infraction », art. cité, § 5.

<sup>945</sup> HENNION-JACQUET Patricia, obs. sous Cass. crim., 5 oct. 2004, *RDSS* 2005, p. 326.

<sup>946</sup> GUIHAL Dominique, « Atteintes involontaires à la vie », *JCl. Pénal Code*, Art. 221-6 à 221-7, fasc. 20, 2012, refondu par FOSSIER Thierry, n° 4.

<sup>947</sup> V. à titre d'exemple, Cass. crim., 5 oct. 2004 (n° de pourvoi : 04-81.024) : *Bull. crim.*, n° 236 ; *RSC* 2005, p. 71, obs. MAYAUD Yves.

<sup>948</sup> V. *supra*, n° 66.

<sup>949</sup> C. transp., art. L. 5242-4, I.

<sup>950</sup> C. transp., art. L. 5242-4, III.

<sup>951</sup> C. transp., art. L. 5242-5, al. 1<sup>er</sup>.

consécration de ce principe, mais il ne faut pas négliger aussi la portée de l'article 121-3 du Code pénal qui demeure applicable même aux dispositions répressives spéciales, ce qui aurait pour conséquence d'atténuer la portée du principe de la causalité adéquate, et de consacrer le principe des causalités directe et indirecte. La jurisprudence ne semble pas toutefois avoir pris position concernant cette question. Un auteur avait soutenu, à la lumière d'un arrêt de la Cour de cassation qui s'était penché sur la question<sup>952</sup>, que « d'un point de vue général, la question du lien de causalité ne semble pas résolue, si bien que la jurisprudence fait cohabiter plusieurs théories qui, à l'examen, s'avèrent peu applicables à la spécificité des rapports de droit maritime »<sup>953</sup>.

Il est à relever que, comme pour le lien de causalité en droit commun, la jurisprudence exige que le lien de causalité doive être certainement établi<sup>954</sup>.

**262. L'appréciation du lien causal en droit pénal de l'environnement.** En matière de pollution marine par hydrocarbures, le tribunal correctionnel de Paris dans l'affaire *Erika* avait considéré que l'infraction non intentionnelle qui était prévue à l'article 8 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983<sup>955</sup> n'exigeait pas que la faute non intentionnelle ait été la cause directe et immédiate de l'accident<sup>956</sup>. Quant à la juridiction d'appel (dans la même affaire), elle avait appliqué aux faits l'article L. 218-19 du Code de l'environnement<sup>957</sup> et avait souligné que cette disposition était soumise au principe des causalités directe et indirecte établi à l'article 121-3 du Code pénal<sup>958</sup>. C'est d'ailleurs ce qui est affirmé par la disposition elle-même<sup>959</sup>.

## 2 §. L'appréciation du lien causal en droit civil

**263. L'appréciation du lien causal en droit civil.** Contrairement à la conception pénale du lien de causalité, la jurisprudence civile ne semble pas adopter exclusivement une

---

<sup>952</sup> Il est vrai qu'il s'agissait dans le cas d'espèce d'une infraction de droit commun (homicide non intentionnel) qui concernait une affaire maritime.

<sup>953</sup> MONTAS Arnaud, obs. sous Cass. crim., 13 mars 2007, *DMF* 2007, p. 901.

<sup>954</sup> Cass. crim., 30 oct. 2007, n° de pourvoi : 07-80.153, inédit.

<sup>955</sup> L. n° 83-583, 5 juill. 1983, réprimant la pollution de mer par les hydrocarbures : JORF, 6 juill. 1983, p. 2066 (abrogée par l'ordonnance n° 2000-914 du 18 septembre 2000, relative à la partie législative du code de l'environnement).

<sup>956</sup> TGI Paris, 11<sup>e</sup> ch. 4<sup>e</sup> sec., 16 janv. 2008, RG n° : 9934895010.

<sup>957</sup> Seulement quant aux éléments constitutifs de l'infraction.

<sup>958</sup> CA Paris, 4-11. E, 30 mars 2010, n° 08-02278.

<sup>959</sup> C. envvir., art. L. 218-19, IV.

théorie unique, et même les auteurs civilistes n'ont pas pu cerner le principe consacré par la jurisprudence. Un auteur avait affirmé que « si l'empirisme de la jurisprudence peut dérouter l'interprète et constituer un obstacle à la prévisibilité des solutions, il semble néanmoins devoir être approuvé, en ce qu'il permet aux juges de tenir compte de considérations d'opportunité fondées sur la morale ou l'équité dans une matière où les constructions juridiques ne résistent pas toujours à l'épreuve des souffrances humaines »<sup>960</sup>. Ainsi, pour quelques auteurs, la théorie de la causalité adéquate aurait la préférence de la jurisprudence<sup>961</sup>, mais certains d'entre eux, pensent que la jurisprudence n'applique pas exactement les méthodes des partisans de cette théorie<sup>962</sup>. Pour d'autres, les deux théories seraient retenues par la jurisprudence : celle de la causalité adéquate serait retenue en matière de responsabilité objective, sa concurrente serait quant à elle, retenue en matière de responsabilité subjective<sup>963</sup>. Néanmoins, d'autres auteurs, en analysant minutieusement les décisions judiciaires, ont pu affirmer qu'en principe la jurisprudence se contente d'appliquer la théorie de l'équivalence des conditions, mais qu'elle fait appel dans certaines circonstances, à la théorie de la causalité adéquate<sup>964</sup>. Pour le professeur CHABAS, il suffit en matière de la responsabilité du fait des choses, que le fait de la chose ait été la condition sine qua non du dommage (référence à la théorie de l'équivalence des conditions)<sup>965</sup>, mais pour que le gardien renverse la présomption de responsabilité, il doit prouver une cause adéquate du dommage (théorie de la causalité adéquate)<sup>966</sup>.

**264. L'appréciation du lien causal en droit des transports.** Le lien de causalité en droit des transports, comme en droit commun des responsabilités civile et pénale, doit être certainement établi<sup>967</sup>, alors même qu'il pourrait être établi par des présomptions du fait de

<sup>960</sup> BACACHE-GIBEILI Mireille, *op. cit.*, p. 426.

<sup>961</sup> TERRÉ François, SIMLER Philippe, LEQUETTE Yves *et al.*, *Droit civil, Les obligations*, Dalloz, 2019, p. 1164.

<sup>962</sup> MAZEAUD Henri, MAZEAUD Léon et MAZEAUD Jean, *Leçons de droit civil*, t. 2, vol. 1, *op. cit.*, p. 658.

<sup>963</sup> LE TOURNEAU Philippe, art. cité, n° 52.

<sup>964</sup> V. JOURDAIN Patrice, « Droit à réparation : Lien de causalité. – Détermination des causes du dommage », *JCl. Civil Code*, Art. 1382 à 1386, fasc. 160, 2011.

<sup>965</sup> Ce qui semble être la position de la jurisprudence (Cass. 2<sup>e</sup> civ., 5 janv. 1994 : *Bull. civ.* II, n° 14 ; Cass. 2<sup>e</sup> civ., 9 juin 2016, n° de pourvoi : 15-17.958, inédit).

<sup>966</sup> CHABAS François, « Cent ans de responsabilité civile », *Gaz. Pal.* 24 août 2000, n° 237, n° GP20000824002, § 45.

<sup>967</sup> V. en matière de transport aérien, Cass. 1<sup>re</sup> civ., 15 janv. 2014 : *Bull. civ.* I, n° 6 ; *JCP G* 2014, 264, obs. BARBIERI Jean-Jacques ; *RTD com.* 2014, p. 454, obs. DELEBECQUE Philippe ; *Dalloz actualité*, 24 janv. 2014, obs. DELPECH Xavier – Cass. 1<sup>re</sup> civ., 15 janv. 2014 : *Bull. civ.* I, n° 7 ; *RDC* 2014, n° 110s2, p. 379, obs. BORGHETTI Jean-Sébastien ; *Dalloz actualité*, 24 janv. 2014, obs. DELPECH Xavier ; *D.* 2014, 1084, note PAULIN Christophe. V. concernant un vol d'essai, Cass. 1<sup>re</sup> civ., 20 janv. 1970 : *Bull. civ.* I, n° 27.

l'homme<sup>968</sup>. Ainsi, il avait été jugée en matière de transport aérien de personnes, qu'une simple concomitance entre le vol et l'apparition de la lésion subie, ne suffisait pas à caractériser le lien de causalité, et qu'il fallait établir que le dommage avait sa cause dans un événement extérieur à la personne, c'est-à-dire un accident<sup>969</sup>.

Concernant l'appréciation du lien de causalité, la position de la jurisprudence maritime n'est pas assez établie, même si elle semblait favoriser le recours à la théorie de la causalité adéquate, du moins en matière d'abordage<sup>970</sup>. Des auteurs ont pu prétendre, que la théorie de la causalité adéquate a été légalement consacrée en matière d'abordage, en se basant sur la lecture des alinéas 1 et 2 de l'article L. 5131-4 du Code des transports<sup>971</sup> et d'affirmer ensuite, que le troisième alinéa du même article consacre la théorie de l'équivalence des conditions<sup>972</sup>. Nous n'adhérons pas à une telle analyse, car l'article précédemment cité n'intervient qu'une fois que le lien de causalité ait été établi, et il ne concerne en réalité que la phase d'indemnisation. En matière de transport maritime de marchandises, des auteurs avaient été, à la lecture d'un arrêt de la cour d'appel d'Aix-en-Provence, divisés sur le point de savoir quelle a été la théorie suivie par cette juridiction. Certains auteurs ont soutenu qu'il a été fait application de la théorie de l'équivalence des conditions<sup>973</sup>, et d'autres auteurs ont soutenu le contraire (application de la théorie de la causalité adéquate)<sup>974</sup>. En réalité, à la lecture de cet arrêt, il nous a semblé qu'il n'y avait pas terrain à appliquer l'une ou l'autre des théories citées. En effet, dans cette affaire, il ne s'agissait pas d'une dualité de causes, mais d'une seule cause (faute initiale du chargeur) qui avait été elle-même la cause de la longueur du voyage-retour (après que la marchandise ait été refoulée) ayant causé des avaries légères, et de ce fait, la première cause avait absorbé la seconde, puisque cette dernière trouvait son origine dans la cause initiale.

---

<sup>968</sup> V. concernant les dommages occasionnés par l'aéronef en évolution, Cass. 2<sup>e</sup> civ., 13 oct. 1971 : *Bull. civ. II*, n° 274 ; Cass. 2<sup>e</sup> civ., 4 mai 1972 : *Bull. civ. II*, n° 129 ; Cass. 2<sup>e</sup> civ., 31 mai 1972 : *Bull. civ. II*, n° 166 ; Cass. 2<sup>e</sup> civ., 12 oct. 1972 : *Bull. civ. II*, n° 247.

<sup>969</sup> Cass. 1<sup>re</sup> civ., 6 déc. 1988 : *Bull. civ. I*, n° 349 ; Cass. 1<sup>re</sup> civ., 29 nov. 1989 : *Bull. civ. I*, n° 373 ; *D.* 1990, p. 272, obs. RÉMOND-GUILLOUD Martine.

<sup>970</sup> Cass. req., 8 nov. 1921 : *DP* 1921.1.255 (qui avait référence à la *cause directe et exclusive*) ; Cass. req., 2 mai 1928 : *RDMC*, 18, 1928, p. 454 (qui semblait approuver un arrêt qui n'avait pas vu une *relation directe* entre une faute commise par le patron d'un voilier et l'abordage) ; T. com. Havre, 29 juill. 1932 : *RJCMH* 1933.1.50 (qui avait fait référence à la *cause déterminante*) ; Cass. com., 20 nov. 1974 : *Bull. civ. IV*, n° 293 (qui avait fait référence aux *causes déterminantes*). Néanmoins, V. Cass. com., 30 mars 1966 : *Bull. civ.*, IV, n° 182 (qui avait approuvé une décision d'une cour d'appel qui n'avait retenu que la *cause génératrice* de l'accident).

<sup>971</sup> Ancien article 4 de la loi du 7 juillet 1967, relative aux événements de mer.

<sup>972</sup> FOLLIN Maryse et RAISON Olivier, « La pluralité des causes en droit maritime », *DMF* 2012, p. 9.

<sup>973</sup> BERNIE Marc, note sous CA Aix-en-Provence, 2<sup>e</sup> ch., 6 mai 2010, *DMF* 2011, p. 149.

<sup>974</sup> FOLLIN Maryse et RAISON Olivier, art. cité, p. 11.



En matière de transport aérien de personnes, la jurisprudence n'avait pas hésité à évincer la faute du pilote (*causa proxima*), en ne retenant que la faute initiale du transporteur (*causa remota*)<sup>975</sup>.

**265. Le lien causal et les cas d'exonération – droit des transports.** Il semblerait qu'en matière de transport maritime, lorsqu'un cas d'exonération du transporteur se trouve en concurrence avec la faute de ce dernier, la jurisprudence fasse prédominer la faute sur le cas d'exonération<sup>976</sup> ; alors même que ce dernier était déterminant dans la survenance du dommage<sup>977</sup>. C'est le cas en matière de faute nautique, où il est exigé que celle-ci doit être la cause exclusive du dommage pour que le transporteur puisse se libérer de sa responsabilité<sup>978</sup>. Ce qui ne semble pas être le cas, en matière de collision aérienne<sup>979</sup>. Une certaine doctrine, en analysant le texte de la Convention de Bruxelles de 1924, avait affirmé que, concernant la faute du transporteur, elle ne pouvait être prise en considération en cas d'avarie de la marchandise, que si elle était postérieure à certains cas exceptés<sup>980</sup>. Par contre, si la faute était antérieure à l'un de ces cas, on ne pouvait la considérer comme ayant un lien de causalité avec le préjudice<sup>981</sup>.

**266. Conclusion.** Il est donc certain, que vu la position variable de la jurisprudence civile, quant à l'application d'une théorie bien précise, il serait impossible de dégager un critère unique pour le transposer au critère dégagé par la jurisprudence pénale, qui est d'ailleurs aussi incertain qu'en matière civile.

<sup>975</sup> V. implicitement, Cass. 1<sup>re</sup> civ., 19 oct. 1955 : *JCP G* 1956, II 9108, obs. DE JUGLART Michel. V. explicitement, CA Alger, 2<sup>e</sup> ch., 30 juin 1959 : *JJCAALA* 1960, p. 73.

<sup>976</sup> Cass. com., 7 juill. 1998 : *Bull. com.* IV, n° 222.

<sup>977</sup> Concernant le cas excepté de l'incendie, la disposition de l'article 4, § 2-b de la Convention de Bruxelles de 1924 relie le fait ou la faute du transporteur à l'incendie lui-même, et non pas au dommage (v. Cass. com., 16 janv. 2019, n° de pourvoi : 17-20.510 : *JurisData* n° 2019-000454 ; *AJ Contrat* 2019, p. 179, note DELEBECQUE Philippe et LÉVY Jean-Arié).

<sup>978</sup> Cass. com., 28 juin 2011 : *Bull. civ.* IV, n° 113 ; *Dalloz actualité*, 8 juill. 2011, obs. DELPECH Xavier ; *Rev. dr. transp.* 2011, comm. 155, obs. NDENDÉ Martin ; *DMF* 2011, p. 820, obs. NICOLAS Pierre-Yves.

<sup>979</sup> Cass. 2<sup>e</sup> civ., 26 févr. 1970 : *Bull. civ.* II, n° 75.

<sup>980</sup> Il s'agit des cas exceptés de (c) à (p).

<sup>981</sup> LAFAGE G.-H., « La preuve de la faute dans les « cas exceptés » énumérés à l'article 4, paragraphe 2 de la Convention internationale de Bruxelles du 25 août 1924 », *DMF* 1961, p. 326 s.

## SOUS-SECTION 2 : LA « CONSTATATION NÉCESSAIRE » COMME CRITÈRE DE LA CHOSE JUGÉE

**267. Principe.** Comme nous l'avons constaté plus haut<sup>982</sup>, l'influence de la chose jugée au pénal sur le civil devrait normalement agir, s'il y avait une conception unifiée de l'appréciation du lien de causalité. Mais, à défaut d'une unification législative et à défaut d'une position uniforme de la jurisprudence concernant les deux matières (pénale et civile), ce critère semble être éludé et évincé par la jurisprudence, qui fait appel au critère de la « constatation nécessaire ».

### 1 §. Analyse de la jurisprudence – droit commun –

**268. Justification du principe.** Pour ne pas prendre part à la polémique sur l'appréciation du lien causal, la jurisprudence fait appel à l'une des conditions de la chose jugée, qui est la « constatation nécessaire »<sup>983</sup>. Nous pensons qu'elle a adopté une telle attitude pour ne pas prendre position en faveur de l'une des théories conceptualisées en la matière. Selon elle, le juge civil devra suivre le juge pénal sur la constatation relative au lien de causalité, peu importe la théorie adoptée par le juge pénal et par le juge civil, du seul fait seulement que cet élément est un élément commun entre les responsabilités pénale et civile<sup>984</sup>.

La position de la jurisprudence a pour avantage d'être à la fois pratique et d'éluder les débats théoriques, afin d'éviter une incohérence entre la décision pénale et la décision civile.

**269. Applications pratiques.** La reconnaissance de l'autorité de la chose jugée à la constatation pénale relative au lien de causalité avait été étendue aux actions relatives à la responsabilité délictuelle<sup>985</sup>, à la responsabilité quasi-délictuelle, et plus précisément en cas de

---

<sup>982</sup> V. *supra*, n° 258.

<sup>983</sup> Cependant, elle ne reconnaît cette autorité qu'aux constatations nécessaires de la décision pénale. Ainsi, elle avait refusé de voir dans la constatation du juge répressif que les fautes du prévenu étaient les seules causes de l'accident, une constatation nécessaire de la décision pénale (CA Colmar, ch. civ., 26 janv. 1932 : *RJAL* 1934, p. 68).

<sup>984</sup> V. implicitement en droit algérien, C. sup., civ. 1<sup>er</sup> sect., 19 juill. 2018, dossier n° : 1202605, inédit (arrêt en langue arabe).

<sup>985</sup> Cass. 2<sup>e</sup> civ., 3 oct. 2013, n° de pourvoi : 12-24.451, inédit.

concours de fautes pénales de différentes natures de plusieurs intervenants<sup>986</sup> et en cas de constatation relative à l'absence d'un lien de causalité entre l'accident et les blessures<sup>987</sup>. En matière de responsabilité contractuelle, le principe y avait été appliqué dans un cas d'espèce ou il était question d'un contrat de nature commerciale<sup>988</sup>, ainsi qu'en matière de responsabilité médicale<sup>989</sup>, et en matière de responsabilité relative au contrat de travail<sup>990</sup>.

Cette position semblait être même parfois adoptée par la Cour de cassation en matière de responsabilité du fait des choses<sup>991</sup>, alors que certaines de ces décisions avaient refusé d'attribuer l'autorité de la chose jugée à de telles constatations<sup>992</sup>. On avait expliqué l'attitude de la jurisprudence quant à son refus de reconnaître l'autorité de la chose jugée à la constatation du juge pénal quant au lien de causalité en matière de fait des choses, par le fait de « favoriser la victime et retrouver les solutions que de la théorie de l'unité des fautes pénales et civiles [avait] condamnées »<sup>993</sup>.

## 2 §. Analyse de la jurisprudence en matière maritime

**270. Une même logique.** En droit pénal maritime, étant donné que l'infraction de résultat n'est autre qu'une infraction préventive aggravée<sup>994</sup>, le lien de causalité devrait unir

<sup>986</sup> Cass. 2<sup>e</sup> civ., 9 juill. 1969 : *Bull. civ.* II, n° 238.

<sup>987</sup> Cass. 2<sup>e</sup> civ., 12 juin 1975 : *Bull. civ.* II, n° 176 ; Cass. 2<sup>e</sup> civ., 31 mars 1993 : *Bull. civ.* II, n° 130 ; *D.* 1994, p. 16, obs. FORTIS Elisabeth.

<sup>988</sup> Cass. com., 8 févr. 1971 : *Bull. civ.* IV, n° 37.

<sup>989</sup> Cass. 1<sup>re</sup> civ., 24 mars 1981 : *Bull. civ.* I, n° 98. Toutefois, le même arrêt avait sanctionné la décision de la cour d'appel qui n'avait pas statué sur le moyen soulevé par la victime, et qui tendait à faire recevoir son action sur la base de la perte des chances de survie.

<sup>990</sup> Cass. soc., 8 juill. 1987, n° de pourvoi 85-15.250, inédit.

<sup>991</sup> Cass. 2<sup>e</sup> civ., 5 janv. 1978 : *Bull. civ.* II, n° 7 (sur la participation matérielle de la chose) ; Cass. 2<sup>e</sup> civ., 7 nov. 1979 : *Bull. civ.* II, n° 253 (la constatation du juge pénal, qui avait relaxé un conducteur au motif que le stationnement irrégulier de son camion n'était pas une cause directe des blessures, interdisait au juge civil de constater que le camion occupait une place anormale sur la chaussée) ; Cass. 2<sup>e</sup> civ., 5 juin 2008, n° de pourvoi : 07-13.256, inédit. Cependant, la constatation du juge répressif quant à la position anormale d'un véhicule d'une tierce personne au procès pénal, ne fait obstacle à ce que ce tiers prouve devant le juge civil comme défendeur, que son véhicule n'était pas l'instrument du dommage (Cass. 2<sup>e</sup> civ., 21 févr. 1979 : *Bull. civ.* II, n° 54).

<sup>992</sup> Cass. civ., 22 janv. 1940 (1<sup>re</sup> espèce) : *DC* 1941, jur., p. 101, note SAVATIER René (l'annotateur avait critiqué la décision prise par la Cour de cassation. Selon lui, la constatation du juge répressif relative à l'absence du lien de causalité aurait dû avoir autorité de chose jugée sur le civil, alors même si l'action civile avait comme fondement la responsabilité du fait des choses) ; Cass. 2<sup>e</sup> civ., 23 nov. 1960 : *Bull. civ.* II, n° 697 ; Cass. 2<sup>e</sup> civ., 9 janv. 1975 : *Bull. civ.* II, n° 5 (l'arrêt de la cour d'appel objet de la cassation avait estimé que le lien de causalité s'identifiait avec la faute, et puisque le juge pénal avait nié la faute du conducteur, le juge civil ne pouvait constater que le véhicule de ce dernier tenait sur la route une place anormale) ; Cass. 2<sup>e</sup> civ., 21 janv. 1981 : *Bull. civ.* II, n° 10. V. dans le même sens, concernant la responsabilité civile découlant de la loi du 5 juillet 1985, Cass. 2<sup>e</sup> civ., 11 avr. 1986 : *Bull. civ.* II, n° 46.

<sup>993</sup> RIOU Michel, art. cité, p. 252.

<sup>994</sup> V. *supra*, n° 54.

l'infraction préventive<sup>995</sup> au résultat dommageable. Mais même sous cette conception, il semblerait que la jurisprudence maritime ait adopté la même logique que celle de la jurisprudence en matière de droit commun.

**271. Applications pratiques.** Il avait été jugé qu'en « décidant qu'une contravention a été suivie d'un abordage, le conseil maritime décide nécessairement que l'abordage est la conséquence de la contravention ; qu'à tort donc, le jugement attaqué a rejeté la demande pour le motif que la contravention et l'abordage n'étaient pas rattachés l'un à l'autre par les relations de cause à effet »<sup>996</sup>. Cette solution n'avait pas été seulement retenue en matière d'abordage, mais aussi à un cas d'espèce où un navire avait causé des dommages à un pont, qui avait eu pour conséquence l'arrêt de la navigation. Le capitaine du navire ayant été condamné pénalement pour contravention de grande voirie, des armateurs ayant subi un préjudice suite à l'arrêt de la navigation, engagèrent contre l'armateur du navire, dont le capitaine avait été condamné pénalement, une action en responsabilité civile. La cour d'appel ayant estimé que le juge civil était tenu par la constatation de la décision pénale concernant le lien de causalité, alors même que les armateurs n'alléguaient pas le même dommage établi par la juridiction répressive<sup>997</sup>. En matière d'abordage, lorsqu'une juridiction répressive avait condamné le patron d'un navire pour absence de feux et l'avait relaxé du chef d'abordage, en considérant qu'il n'y avait pas eu de relation de cause à effet entre ce défaut de signalisation et l'abordage, cette constatation s'imposerait au juge civil, mais elle ne lui interdisait pas de constater un lien de causalité entre une faute distincte de celle jugée par la juridiction répressive et l'abordage<sup>998</sup>. Aussi, l'affirmation du juge pénal concernant l'existence d'un lien de causalité entre les négligences du patron et du chef mécanicien et le naufrage d'un navire, ne met pas obstacle à ce que le juge civil retienne un vice propre du navire qui avait concouru à la réalisation du dommage<sup>999</sup>.

La question du lien causal entre la faute ou le fait et le préjudice ou le dommage ayant été étudiée, il reste à développer l'hypothèse où plusieurs causes interviennent dans la réalisation du dommage ou du préjudice, ce qui aura pour effet de rendre la question du lien de causalité plus complexe.

---

<sup>995</sup> Le Code maritime emploie le terme « fait » ou « faits ».

<sup>996</sup> CA Rennes, 1<sup>re</sup> ch., 22 déc. 1902 : *RIDM* 1902-1903, p. 516.

<sup>997</sup> CA Rouen, 1<sup>re</sup> ch., 12 mars 1913 : *RJCMH* 1913.2.31.

<sup>998</sup> CA Rennes, 1<sup>re</sup> ch., 13 nov. 1933 : *RACAR* 1934, p.158.

<sup>999</sup> Cass. com., 20 nov. 1974 : *Bull. civ.* IV, n° 293.

## SECTION 2 : LA CAUSE ÉTRANGÈRE ET LE LIEN DE CAUSALITÉ

**272. Principe.** L'on sait qu'en matières civile et pénale, la responsabilité d'une personne peut être écartée ou atténuée, si celle-ci prouve l'intervention d'une cause étrangère ayant pour effet de rompre (1<sup>re</sup> sous-section) ou de perturber (2<sup>e</sup> sous-section) le lien de causalité qui existe entre la faute (ou le fait) et le préjudice.

La notion de la cause étrangère est reconnue par les droits pénal et civil, mais cette reconnaissance implique-t-elle une similarité entre ces deux conceptions, qui aboutirait indirectement à l'efficacité de la constatation de la décision pénale relative à la cause étrangère sur la prise de décision par le juge civil ? Tout dépendra de la façon de concevoir cette notion suivant le droit pénal et le droit civil.

**273. Confusion des termes juridiques.** La doctrine ne semble pas s'être mise d'accord sur certaines notions. PLANIOL considérait que le « cas fortuit » désignait une cause extérieure étrangère au débiteur, la « force majeure » quant à elle, indiquait la nature insurmontable de l'obstacle<sup>1000</sup>. Mais sa doctrine fléchira par la suite, en considérant avec RIPERT, que le « cas fortuit » désignait le caractère imprévu de l'obstacle, et que la « cause étrangère » désignait son caractère externe<sup>1001</sup>. Pour d'autres, la « force majeure » est un événement extérieur, alors que le « cas fortuit » est un événement intérieur, mais les défenseurs de cette thèse s'étaient divisés sur la portée de ces deux situations. Une partie de ces auteurs, était favorable à l'opinion qui assimilait le cas fortuit à une impossibilité relative d'exécution et la force majeure à une impossibilité absolue. Néanmoins, selon ces mêmes auteurs, dans les deux cas, l'exonération du responsable était totale<sup>1002</sup>. JOSSERAND, qui avait adopté le même principe, jugeait néanmoins que le « cas fortuit » n'avait pas en principe de valeur exonératoire<sup>1003</sup>. Adoptant aussi presque le même principe, DEMOGUE estimait que dans certains contrats (comme pour les contrats de transport), la distinction était nécessaire, et dans d'autres contrats, c'est au juge, en suivant certains critères, de dire quelle cause libérait le débiteur. Néanmoins, exception de ces cas, le cas fortuit était assimilé à la force

<sup>1000</sup> PLANIOL Marcel, *op. cit.*, p. 91.

<sup>1001</sup> PLANIOL Marcel et RIPERT Georges, *op. cit.*, p. 513.

<sup>1002</sup> COLIN Ambroise et CAPITANT Henri, *op. cit.*, p. 9. Pour LALOU, cette distinction n'a quelques intérêts qu'en matière contractuelle, et non en matière extracontractuelle (LALOU Henri, *op. cit.*, p. 77).

<sup>1003</sup> JOSSERAND Louis, *Cours de droit civil positif français*, t. 2, Librairie du Recueil Sirey, 1939, p. 268 s.

majeure<sup>1004</sup>. Certains auteurs, faisaient la distinction entre la force majeure au sens strict (*stricto sensu*), qui est assimilée au cas fortuit, et la force majeure au sens général (*lato sensu*), qui est considérée comme tout événement *extérieur, imprévisible et irrésistible*<sup>1005</sup>. Enfin concernant la doctrine moderne, des auteurs se sont ralliés à la position de la jurisprudence, qui ne fait pas de distinction entre la force majeure et le cas fortuit<sup>1006</sup>. Un auteur considère la force majeure comme toute cause étrangère qui exonère le responsable, soit qu'elle constitue un cas fortuit (événement anonyme ou naturel), une faute du tiers ou une faute de la victime<sup>1007</sup>.

## SOUS-SECTION 1 : LA RUPTURE DU LIEN CAUSAL

**274. L'évidence et les difficultés.** Que ce soit en droit pénal ou en droit civil, des causes interviennent parfois et font disparaître la responsabilité imputée à une personne. Il serait donc théoriquement adéquat de penser que la décision rendue au pénal emporterait chose jugée sur le civil sur ce point. Mais à l'évidence, cette question n'est pas aussi facile à résoudre, puisque beaucoup de facteurs doivent être pris en considération. Il faudrait d'abord, estimer si la cause étrangère en matière pénale est la même qu'en matière civile, et ensuite savoir si elles agissent de la même manière pour faire disparaître la responsabilité. Cependant, même ces facteurs analysés, il reste à considérer quand cette constatation est nécessaire à la décision pénale.

### 1 §. Analyse comparative des causes étrangères exonératoires

**275. Comparaison basée sur la notion de force majeure en droit pénal et en droit civil.** L'article 48 du Code pénal algérien considère que « n'est pas punissable celui qui a été contraint à l'infraction par une force à laquelle il n'a pu résister ». L'article 122-2 du Code pénal français considère aussi, que « n'est pas pénalement responsable la personne qui a

<sup>1004</sup> DEMOGUE René, *Traité des obligations en général*, II, t. 6, A. Rousseau, 1932, p. 664 s.

<sup>1005</sup> MAZEAUD Henri, MAZEAUD Léon et MAZEAUD Jean, *Leçons de droit civil*, t. 2, vol. 1, *op. cit.*, p. 662-663.

<sup>1006</sup> AL-SANHŪRĪ Abd al-Razzāq Aḥmad, الوسيط في شرح القانون المدني الجديد [Le médian dans l'explication du nouveau Droit civil], t. 1, vol. 2, منشورات الحلبي الحقوقية, 2000, p. 995 ; LE TOURNEAU Philippe (dir.), *op. cit.*, p. 680 ; RODIÈRE René, *Droit des transports : Transports ferroviaires, routiers, aériens et par batellerie*, t. 2, Éditions du Recueil Sirey, 1955, p. 446 ; VINEY Geneviève et JOURDAIN Patrice, *op. cit.*, p. 230.

<sup>1007</sup> BACACHE-GIBEILI Mireille, *op. cit.*, p. 448.

agi sous l'empire d'une force ou d'une contrainte à laquelle elle n'a pu résister »<sup>1008</sup>. Le Code pénal algérien contrairement au Code pénal français, fait référence à l'existence d'une infraction, l'infraction existe mais c'est l'auteur qui n'est pas punissable. Dans les deux Codes, il est fait référence implicitement au lien de causalité dans les termes « par une force » et « sous l'empire d'une force ou d'une contrainte ». Des deux dispositions, il ressort que seule la condition de l'irrésistibilité est expressément exigée, ce qui avait certainement poussé un auteur à parler de « force irrésistible »<sup>1009</sup>. Il ne faudrait pas aussi ignorer l'article 121-3, al. 5 du Code pénal français qui fait expressément référence à la « force majeure »<sup>1010</sup>. En matière de droit pénal des transports, l'article 202 de la loi n° 98-06 punit le commandant de bord qui a atterri ou décollé hors d'un aérodrome sauf cas de force majeure<sup>1011</sup>. La notion de la force majeure n'est donc plus une notion qui se rattache qu'au droit civil.

En droit algérien, il est fait référence à la cause étrangère libératrice explicitement à l'article 127 du Code civil concernant la responsabilité de l'acte personnel : « À défaut de disposition légale ou conventionnelle, échappe à l'obligation de réparer le dommage, celui qui prouve que ce dommage provient d'une cause qui ne peut lui être imputée, tel que le cas fortuit ou de force majeure, la faute de la victime ou celle d'un tiers. »<sup>1012</sup>, et à l'article 138, al. 2 du même Code concernant la responsabilité du fait des choses qui estime que « le gardien de la chose est exonéré de cette responsabilité s'il administre la preuve que le dommage est dû à une cause qu'il ne pouvait normalement prévoir, tels le fait de la victime, le fait du tiers, le cas fortuit ou la force majeure ». En matière de responsabilité contractuelle ou extracontractuelle, l'article 176 du Code civil, qui concerne l'exécution de l'obligation par équivalent, fait référence à la cause non imputable au débiteur. Le Code civil français n'est pas aussi explicite<sup>1013</sup>, et le principe a été dégagé de l'article 1147 qui énonçait que « le débiteur est condamné, s'il y a lieu, au paiement de dommages et intérêts, soit à raison de l'inexécution de l'obligation, soit à raison du retard dans l'exécution, toutes les fois qu'il ne justifie pas que l'inexécution provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée,

---

<sup>1008</sup> Principe qui était prévu à l'ancien article 64 du Code pénal et qui avait été appliqué même aux délits matériels (Cass. crim., 17 mai 1850 : *Bull. crim.*, n° 162, p. 247 ; Cass. crim., 15 mars 1988, n° de pourvoi : 87-83.428, inédit) et aux contraventions (Cass. crim., 23 juill. 1864 : *Bull. crim.*, n° 195, p. 351).

<sup>1009</sup> GARRAUD René, *op. cit.*, p. 229.

<sup>1010</sup> En matière de contraventions.

<sup>1011</sup> L. n° 98-06 [mod. comp.], 27 juin 1998, art. 202, e.

<sup>1012</sup> Disposition qui avait été inspirée de l'article 165 du nouveau Code civil égyptien, mais qui ne reprend pas le terme de « cause étrangère ».

<sup>1013</sup> Du moins concernant la responsabilité extracontractuelle.

encore qu'il n'y ait aucune mauvaise foi de sa part »<sup>1014</sup>. Dorénavant en matière de responsabilité contractuelle, la force majeure est définie comme un « événement échappant au contrôle du débiteur, qui ne pouvait être raisonnablement prévu lors de la conclusion du contrat et dont les effets ne peuvent être évités par des mesures appropriées, [et qui] empêche l'exécution de son obligation par le débiteur »<sup>1015</sup>. Définition jugée comme étant plus souple que celle retenue par la jurisprudence<sup>1016</sup>.

En droit des transports on y a recours à cette notion, qui a d'ailleurs les mêmes conséquences qu'en droit commun<sup>1017</sup>. Dans certains cas, on y a recours de façon générale, en faisant référence à la « force majeure » textuellement ou en faisant référence à sa notion. Ainsi, il en est fait expressément mention dans le Code des transports, concernant la responsabilité en matière d'abordage maritime<sup>1018</sup> et la responsabilité pour dommages causés aux tiers à la surface<sup>1019</sup>. Mention en est faite aussi dans les dispositions du Code maritime, à l'article 118, concernant la responsabilité du fait des dommages résultant de la pollution par hydrocarbures, aux articles 281 et 282, concernant la responsabilité du fait de l'abordage maritime, et à l'article 803, concernant la responsabilité en matière transport de marchandises. Dans d'autres cas, il y a été fait référence de façon particulière, en retenant un cas de force majeure bien déterminé ; il en est ainsi, concernant la faute de la victime<sup>1020</sup> et le cas fortuit<sup>1021</sup>. En matière pénale, le droit des transports ne prévoit pas de dispositions spéciales qui concernent la cause étrangère comme cause de non-imputabilité, ce qui fait que la règle générale du Code pénal demeure applicable.

De la seule lecture des dispositions pénales et civiles concernant la force majeure, il n'est pas possible d'affirmer que les deux notions sont similaires, car de la définition donnée à

---

<sup>1014</sup> Actuellement c'est l'article 1231-1 du même Code qui renferme cette disposition, mais sous une nouvelle rédaction : « Le débiteur est condamné, s'il y a lieu, au paiement de dommages et intérêts soit à raison de l'inexécution de l'obligation, soit à raison du retard dans l'exécution, s'il ne justifie pas que l'exécution a été empêchée par la force majeure. »

<sup>1015</sup> C. civ., art. 1218, al. 1<sup>er</sup>.

<sup>1016</sup> DELEBECQUE Philippe, « La réforme du droit des contrats : quelle incidence sur les contrats maritimes ? », *DMF* 2016, p. 805.

<sup>1017</sup> V. MONTAS Arnaud, obs. sous Cass. [2<sup>e</sup>] civ, 2 avr. 2009, *DMF* 2009, p. 955.

<sup>1018</sup> C. transp., art. L. 5131-3, al. 2.

<sup>1019</sup> C. transp., art. L. 6131-3.

<sup>1020</sup> L. n° 98-06 [mod. comp.], 27 juin 1998, art. 149 (responsabilité du transporteur aérien) ; L. n° 98-06 [mod. comp.], 27 juin 1998, art. 160-2 (responsabilité pour dommages causés aux tiers à la surface) ; C. transp., art. L. 6131-2, al. 2 (responsabilité du fait de la collision entre aéronefs).

<sup>1021</sup> L. n° 98-06 [mod. comp.], 27 juin 1998, art. 160-1 (responsabilité pour dommages causés aux tiers à la surface).



la « contrainte », il semblerait que celle-ci soit plus étendue que la « force majeure » en droit civil<sup>1022</sup>. Reste alors à analyser ces deux concepts suivant leurs caractères.

**276. Comparaison basée sur les caractères de la force majeure en droit pénal et en droit civil.** En matière civile, la jurisprudence avec l'approbation de la doctrine exige pour qu'il y ait force majeure, que la cause étrangère revête les caractères d'irrésistibilité et d'imprévisibilité<sup>1023</sup>. La même solution a été retenue en droit maritime. Il en est ainsi, dans les actions en responsabilité concernant le transport maritime<sup>1024</sup>, l'abordage<sup>1025</sup>, la responsabilité du gardien d'un ponton grue<sup>1026</sup> et la responsabilité du gardien d'une péniche<sup>1027</sup>. En droit algérien, et en matière maritime, la Cour suprême exige pour que la force majeure soit constituée, qu'elle revête les caractères d'imprévisibilité et d'irrésistibilité. Un arrêt s'est même borné à la définir (la force majeure) comme étant un « événement causé par une force supérieure à la force de l'homme, que ce dernier ne pouvait éviter ou contrôler. Que la force majeure se caractérise aussi par le fait que l'homme est incapable de la prévoir [nous traduisons] »<sup>1028</sup>. Néanmoins, la jurisprudence française ne s'était contentée dans certaines situations que du caractère d'irrésistibilité, lorsque la prévision de l'événement ne saurait permettre d'en empêcher les effets<sup>1029</sup>. Mais dans certaines situations, la jurisprudence est allée plus loin en n'évoquant que le caractère d'irrésistibilité sans aucune autre condition<sup>1030</sup>.

<sup>1022</sup> Cependant, du point de vue des faits, il s'avère que la force majeure est plus étendue que la contrainte (v. *infra*, n° 283).

<sup>1023</sup> Cass. ass. plén., 14 avr. 2006 : *Bull. civ. ass. plén.*, n° 5 (responsabilité contractuelle) ; *RDC* 2006, n° RDCO2006-4-008, p. 1083, obs. LAITHIER Yves-Marie ; *LPA* 6 juill. 2006, n° PA200613403, p. 14, note LE MAGUERESSE Yannick – Cass. ass. plén., 14 avr. 2006 : *Bull. civ. ass. plén.*, n° 6 (responsabilité extracontractuelle) ; *LPA* 6 juill. 2006, n° PA200613403, p. 14, note LE MAGUERESSE Yannick.

<sup>1024</sup> Cass. com., 6 mai 1965 : *Bull. civ. IV*, n° 295 ; CA Douai, 2<sup>e</sup> ch., 23 févr. 1961 : *DMF* 1961, p. 481.

<sup>1025</sup> Cass. com., 14 févr. 1973 : *Bull. civ. IV*, n° 77 ; Cass. com., 12 mai 1987 : *Bull. civ. IV*, n° 113.

<sup>1026</sup> Cass. 2<sup>e</sup> civ., 19 oct. 1960 : *Bull. civ. II*, n° 579 ; *DMF* 1961, p. 80.

<sup>1027</sup> CA Alger, 22 févr. 1955 : *DMF* 1956, p. 209, note CORBERAND J.-E..

<sup>1028</sup> C. sup., com. et mar., 11 juin 1990, dossier n° : 65920 : *Rev. jud.* 1991, n° 2, p. 88 (arrêt en langue arabe). V. aussi sur les caractères de la force majeure, C. sup., com. et mar., 2 juin 1991, dossier n° 73657 : *Rev. jud.* 1993, n° 2, p. 108 (arrêt en langue arabe). V. sur le caractère d'imprévisibilité d'une tempête en matière de responsabilité du transporteur maritime de marchandises, C. sup., com. et mar., 19 mai 1991, dossier n° : 77660 : *Rev. jud.* 1993, n° 3, p. 154 (arrêt en langue arabe) ; C. sup., com. et mar., 24 juin 1997, dossier n° : 153254 : *Rev. jud.* 1997, n° 2, p. 125 (arrêt en langue arabe) ; C. sup., com. et mar., 3 févr. 2011, dossier n° : 694544 : *RCS* 2013, n° 1, p. 190 (arrêt en langue arabe).

<sup>1029</sup> Cass. 1<sup>re</sup> civ., 7 mars 1966 : *Bull. civ. I*, n° 166 ; Cass. 1<sup>re</sup> civ., 9 mars 1994 : *Bull. civ. I*, n° 91 ; *RTD civ.* 1994, p. 871, obs. JOURDAIN Patrice – Cass. com., 1<sup>er</sup> oct. 1997 : *Bull. civ. IV*, n° 240 ; *RTD civ.* 1998, p. 121, obs. JOURDAIN Patrice – Cass. 2<sup>e</sup> civ., 13 juill. 2000 : *Bull. civ. II*, n° 126 ; *RTD civ.* 2000, p. 847, obs. JOURDAIN Patrice. L'annotateur de ces arrêts évoque plutôt le caractère d'inévitabilité.

<sup>1030</sup> Cass. com., 16 mars 1999, n° de pourvoi : 97-11.428, inédit (concernant la reconnaissance de la force majeure au profit d'un commissionnaire de transport dans une situation prévisible mais irrésistible) ; Cass. 1<sup>re</sup> civ., 6 nov. 2002 : *Bull. civ. I*, n° 258 ; *Lexbase - Le Quotidien*, 4 déc. 2002, n° Lexbase : N4975AAI, obs. BAKOUCHE David.

Certains auteurs ne voient d'ailleurs dans la condition d'imprévisibilité qu'« un doublon de celle de l'irrésistibilité de l'obstacle »<sup>1031</sup>.

On avait aussi discuté du caractère de l'extériorité de la cause étrangère. Des auteurs semblent être favorables à ce critère ou du moins ne l'ont pas critiqué<sup>1032</sup>, tandis que pour d'autres, ce caractère ne semble pas être une condition absolue<sup>1033</sup>. Pour d'autres enfin, c'est le vrai critère de la force majeure<sup>1034</sup>.

Cette fluctuation jurisprudentielle avait pour effet de rendre la doctrine divisée sur le point de savoir quels étaient les caractères que devrait revêtir la cause étrangère pour constituer un cas de force majeure. Certains avaient exigé une trilogie de caractères, à savoir, inévitabilité, irrésistibilité et impossibilité créée par l'événement<sup>1035</sup>. D'autres avaient opté, que pour les caractères d'irrésistibilité et d'inévitabilité, le caractère d'imprévisibilité dans certains cas, ne serait selon eux, qu'un indice ou un caractère de l'irrésistibilité<sup>1036</sup>. Enfin, certains estimaient que la force majeure se caractérisait par les éléments d'extériorité et d'inévitabilité. L'inévitabilité dans ce cas, serait la synthèse des critères d'imprévisibilité et d'irrésistibilité<sup>1037</sup>.

Comme il a été affirmé<sup>1038</sup>, seul le caractère de l'irrésistibilité a été expressément exigé par les Codes pénaux français et algérien, mais la jurisprudence criminelle s'était alignée sur la notion civiliste de la force majeure, à tel point qu'elle utilisait souvent le terme de « force majeure », qui selon elle, ne pouvait résulter que « d'un obstacle absolu, imprévu, indépendant de la volonté humaine, la dominant, ne lui laissant plus la liberté du choix et la faculté d'agir autrement »<sup>1039</sup>, et elle définissait l'irrésistibilité comme une *impossibilité*

<sup>1031</sup> LE TOURNEAU Philippe (dir.), *op. cit.*, p. 687.

<sup>1032</sup> JOURDAIN Patrice, obs. sous Cass. 1<sup>re</sup> civ., 6 oct. 1993 et 3 févr. 1993, *RTD civ.* 1994, p. 873 (qui considère que du moins en matière contractuelle, il en avait été fait référence implicitement à l'article 1147 du Code civil) ; LE TOURNEAU Philippe (dir.), *op. cit.*, p. 690 (qui considère qu'il en a été fait référence implicitement à l'article 1218 du Code civil depuis sa nouvelle rédaction).

<sup>1033</sup> Selon certains auteurs, ce critère ne serait exigé qu'en matière de responsabilité du fait des choses, qu'elle soit de nature délictuelle ou contractuelle (MAZEAUD Henri, MAZEAUD Léon et MAZEAUD Jean, *Leçons de droit civil*, t. 2, vol. 1, *op. cit.*, p. 667).

<sup>1034</sup> V. LE MAGUERESSE Yannick, note sous Cass. ass. plén., 14 avr. 2006 (2 espèces), *LPA* 6 juill. 2006, n° PA200613403, p. 14.

<sup>1035</sup> ANTONMATTÉI Paul-Henri, « Ouragan sur la force majeure », *JCP G* 1996, I 3907.

<sup>1036</sup> VINEY Geneviève et JOURDAIN Patrice, *op. cit.*, p. 235-237.

<sup>1037</sup> V. LE MAGUERESSE Yannick, note sous Cass. ass. plén., 14 avr. 2006 (2 espèces), *LPA*, 6 juill. 2006, n° PA200613403, p. 14.

<sup>1038</sup> V. *supra*, n° 275.

<sup>1039</sup> Cass. crim., 7 nov. 1890 : *Bull. crim.*, n° 222 (concernant un capitaine de navire qui avait enfreint une décision refusant à son navire la libre pratique). V. notamment, Cass. crim., 7 août 1890 : *Bull. crim.*, n° 172.

*absolue, et non comme les difficultés, même très considérables, contre lesquelles le contrevenant aurait eu à lutter*<sup>1040</sup>. Ce caractère est apprécié par la doctrine *in concreto*, suivant la rédaction de l'article 122-2 du Code pénal français ou de l'article 64 de l'ancien Code pénal<sup>1041</sup>. Quant au caractère d'imprévisibilité de la cause étrangère, il est imposé par la jurisprudence pénale, s'alignant ainsi sur la conception civiliste de la force majeure, et ce, déjà sous l'empire de l'article 64 de l'ancien Code pénal<sup>1042</sup> et sous l'empire aussi de l'article 122-2 du Code pénal en vigueur<sup>1043</sup>. Même si la jurisprudence pénale semble être attachée au caractère d'imprévisibilité, celui-ci n'est opérant que si la survenance du fait rompant le lien de causalité, ne trouve pas son origine dans la faute de la personne poursuivie<sup>1044</sup>.

### **277. Les cas spécifiques de force majeure – Convention de Bruxelles de 1924.**

Dans certains cas, la législation fait référence à un cas bien précis de cause étrangère, tel est le cas de la Convention de Bruxelles de 1924, qui établit à l'article 4 les causes exonératoires du transporteur. On peut citer : les périls, dangers ou accidents de la mer, l'acte de Dieu, le fait d'ennemi public, les émeutes, les troubles civils, etc. La jurisprudence<sup>1045</sup> avait considéré que ces événements, pour libérer le transporteur de sa responsabilité, ne devaient pas nécessairement revêtir les caractères de la force majeure. Il en est ainsi, en matière de

<sup>1040</sup> Cass. crim., 13 mars 1891 : *Bull. crim.*, n° 64.

<sup>1041</sup> BOULOC Bernard, *Droit pénal général, op. cit.*, p. 402 ; PIN Xavier, *op. cit.*, p. 295 ; PRADEL Jean, *op. cit.*, p. 393 ; RASSAT Michèle-Laure, « Trouble psychique ou neuropsychique. Contrainte », *JCl. Pénal Code*, Art. 122-1 et 122-2, fasc. 20, 2011, n° 85 ; LARGUIER Jean, note sous Cass. crim., 8 mai 1974, *RSC* 1975, p. 123. Certains auteurs estiment cependant que le recours au fondement textuel n'est pas convaincant. Il faudrait selon eux apprécier l'événement *in abstracto* tout en tenant compte des particularités subjectives (PRADEL Jean et VARINARD André, *Les grands arrêts du droit pénal général, op. cit.*, p. 733).

<sup>1042</sup> Cass. crim., 7 avr. 1876 : *Bull. crim.*, n° 100 (référence implicite au caractère d'imprévisibilité) ; Cass. crim., 7 août 1890 : *Bull. crim.*, n° 172 (selon cet arrêt, la force majeure « ne peut résulter que d'un événement indépendant de la volonté humaine et que cette volonté n'a pu ni prévoir ni conjurer ») ; Cass. crim., 3 avr. 1909 : *Bull. crim.*, n° 209 ; Cass. crim., 13 nov. 1909 : *Bull. crim.*, n° 521 ; Cass. crim., 11 avr. 1970 : *Bull. crim.*, n° 117 (même si l'arrêt n'avait statué que sur le pourvoi de la partie civile) ; *RSC* 1971, p. 927, obs. LÉGAL Alfred – Cass. crim., 8 juill. 1971 : *Bull. crim.*, n° 222 (même si l'arrêt n'avait statué que sur le pourvoi de la partie civile) ; Cass. crim., 8 mai 1974 : *Bull. crim.*, n° 165 ; *RSC* 1975, p. 121, obs. LARGUIER Jean.

<sup>1043</sup> Cass. crim., 15 nov. 2005 : *Bull. crim.*, n° 295 ; *RSC* 2006, p. 61, obs. MAYAUD Yves – Cass. crim., 28 oct. 2009, n° de pourvoi : 09-84.484, inédit ; *Dr. pén.* 2010, comm. 4, obs. VÉRON Michel – Cass. crim., 6 nov. 2013 : *Bull. crim.*, n° 215 (sur les caractères de la force majeure suivant l'article 121-3 du Code pénal) ; *Gaz. Pal.* 11 févr. 2014, n° 165z9, p. 31, obs. DETRAZ Stéphane ; *Dr. pén.* 2014, comm. 24, obs. ROBERT Jacques-Henri – Cass. crim., 27 oct. 2015, n° de pourvoi : 14-86.983, inédit ; CA Douai, 6<sup>e</sup> ch. corr., 24 oct. 2000 : *JCP G* 2002, II 10012, note MARÉCHAL Jean-Yves.

<sup>1044</sup> Cass. crim., 29 janv. 1921 : *Bull. crim.*, n° 52 ; Cass. crim., 26 nov. 1953 : *RSC* 1954, p. 755, obs. LÉGAL Alfred ; Cass. crim., 6 nov. 2013 : *Bull. crim.*, n° 215 ; *Gaz. Pal.* 11 févr. 2014, n° 165z9, p. 31, obs. DETRAZ Stéphane ; *Dr. pén.* 2014, comm. 24, obs. ROBERT Jacques-Henri.

<sup>1045</sup> La doctrine semblait l'approuver (AUBRUN Henri, *Les transports de marchandises par mer : Loi du 2 avril 1936, loi du 9 avril 1936 et Convention internationale de Bruxelles*, Dalloz, 1938, p. 132). Un auteur a estimé que « [...] si les périls de la mer ne recouvrent pas exactement la force majeure et ses caractères traditionnels, la différence n'est que de degré » (DELEBECQUE Philippe, « Le droit positif français en 2007 », *DMF* 2008, p. 89).

*contrainte du prince, de l'autorité ou du peuple*<sup>1046</sup> et des *périls, dangers ou accidents de la mer*<sup>1047</sup>, à condition toutefois, que le préjudice subi soit imputé à l'événement allégué par le transporteur<sup>1048</sup>. On avait expliqué l'attitude de la jurisprudence, par le fait que la Convention de Bruxelles serait indépendante de la législation interne et ne pouvait être *interprétée que par référence exclusive à son propre texte*<sup>1049</sup>. Cependant, la Cour de cassation dans un cas d'espèce, n'avait pas sanctionné les juges de fond, qui sans donner priorité à la loi interne française du 2 avril 1936 (ou plus précisément qui n'ont pas fait référence à la loi française), avaient écarté un événement de mer (une houle), dont il avait été allégué qu'il constituait un cas excepté selon la Convention de Bruxelles de 1924 (périls, dangers et accidents de la mer), au motif qu'il *ne présentait pas un caractère anormal*<sup>1050</sup>. Aussi, elle n'avait pas sanctionné les juges d'appel qui avaient écarté un cas excepté (fait du prince), au motif que l'événement était prévisible pour le transporteur<sup>1051</sup>.

**278. Les cas spécifiques de force majeure – législation interne.** En droit interne, on note une différence entre le droit français et le droit algérien, le premier englobait<sup>1052</sup> et englobe toujours certains cas spécifiques de l'article 4 de la Convention de Bruxelles de 1924 sous l'expression « des faits constituant un événement non imputable au transporteur »<sup>1053</sup>, mais la jurisprudence semblait se détacher de sa position où elle appliquait les dispositions de la Convention de Bruxelles, en matière de contentieux maritime interne, elle exigeait que ces faits devaient revêtir les caractères de la force majeure. Déjà la question fut soulevée sous la loi du 2 avril 1936<sup>1054</sup>, de savoir si les expressions « force majeure » et « cas fortuit » utilisées à l'article 4, 3° devaient être appréciées suivant le droit commun. La jurisprudence semblait en général se conformer aux solutions de la théorie générale de la force majeure<sup>1055</sup>. Mais

---

<sup>1046</sup> Cass. com., 20 févr. 1990 : *Bull. civ.* IV, n° 51 ; *RTD com.* 1991, p. 304, obs. DU PONTAVICE Emmanuel ; *DMF* 1991, « Le droit positif français en 1990 (suite) », n° 68, obs. BONASSIES Pierre.

<sup>1047</sup> Cass. com., 1<sup>er</sup> déc. 1992 : *Bull. civ.* IV, n° 387 ; *DMF* 1994, « Le droit positif français en 1993 (fin) », n° 64, obs. BONASSIES Pierre – Cass. com., 7 juill. 1998 : *Bull. com.* IV, n° 222 ; CA Lyon, 23 oct. 2003, RG n° : 2002/01330. V. notamment en doctrine, CHERKAOUI Hassania, Le péril de mer, notion maritime de la force majeure (Étude comparative des jurisprudences de droit écrit et de la Common Law), *DMF* 1991, p. 211-227.

<sup>1048</sup> Cass. com., 7 déc. 1999, n° de pourvoi : 98-10.171, inédit.

<sup>1049</sup> LAFAGE G.-H., art. cité, p. 325.

<sup>1050</sup> Cass. civ., sect. com., 14 févr. 1956 : *DMF* 1956, p. 336.

<sup>1051</sup> Cass. com., 6 nov. 1979 : *Bull. civ.*, IV, n° 276.

<sup>1052</sup> L. n° 66-420 [mod.], 18 juin 1966, sur les contrats d'affrètement et de transport maritime, art. 27, d : JORF, 24 juin 1966, p. 5206 (loi partiellement abrogée par la loi n° 2010-1307 du 28 octobre 2010).

<sup>1053</sup> C. transp. L. 5422-12, 3°.

<sup>1054</sup> L., 9 avr. 1936, relative aux transports des marchandises par mer : JORF n° 87, 11 avr. 1936, p. 4002 (abrogée par la loi n° 66-420 du 18 juin 1966).

<sup>1055</sup> T. com. Rouen, 25 avr. 1955 : *DMF* 1956, p. 358 (selon ce jugement, l'événement devrait être exceptionnel, imprévisible et insurmontable).

certain auteurs appelaient à une harmonisation de la notion de fortune de mer entre la Convention de Bruxelles de 1924 et la loi du 2 avril 1936<sup>1056</sup>. La position de la jurisprudence pourrait se comprendre, compte tenu de l'expression utilisée par la législation interne<sup>1057</sup>, même si la doctrine demeure réticente quant à certains cas exceptés spécifiés par la législation (grève, lock-out, incendie, etc.). Pour elle, ces cas ne devraient pas, pour être retenus, revêtir les caractères de la force majeure<sup>1058</sup>. La jurisprudence quant à elle, n'est pas de cet avis<sup>1059</sup>.

Le Code maritime algérien avait repris et fusionné certaines dispositions de l'article 4 de la Convention de Bruxelles de 1924 avec les dispositions de l'article 27 de la loi n° 66-420, et de ce fait, il avait repris à l'article 803 du Code maritime, certains cas spécifiques prévus par la Convention, comme c'est le cas *des périls, dangers ou accidents de la mer*<sup>1060</sup>, et y ajoute, *les faits constituant un événement non imputable au transporteur*, ainsi, que *la force majeure*. On comprend alors, que sous une lecture *a contrario*, les deux premières situations n'ont pas à revêtir les caractères de la force majeure, ce qui conduirait à un résultat absurde, étant donné que le transporteur n'aurait aucun intérêt à se prévaloir du cas de *la force majeure*, car celle-ci est nécessairement un *fait constituant un événement non imputable au transporteur*.

**279. Constat.** Il apparaît des décisions judiciaires, et ce contrairement à la position de la doctrine, que la jurisprudence tend à harmoniser la notion de la force majeure entre le droit civil et le droit pénal, en conséquence, on pourrait croire que la constatation du juge pénal sur ce point, emporterait chose jugée au civil. Curieusement, il semblerait que tel n'est pas le point de vue adopté par la jurisprudence, ni même d'ailleurs par la doctrine. Cependant, il faudrait relever l'existence de quelques arrêts de la Cour de cassation qui avaient considéré implicitement que la force majeure du droit civil, s'apparentait à la force majeure du droit pénal. Conséquence de quoi, la Cour de cassation sur appel seulement de la partie civile, avait tantôt approuvé – concernant les dispositions relatives à l'action civile – une décision de relaxe des juges d'appel, qui avaient implicitement retenu la force majeure, au motif que

<sup>1056</sup> V. EMO Pierre, « À propos de la fortune de mer », *DMF* 1956, p. 575-583.

<sup>1057</sup> Même si le professeur BONASSIES, en comparant les deux textes (législation internationale et législation interne), estime que « *la différence est plus apparente que réelle* » (BONASSIES Pierre, obs. sous Cass. com., 20 févr. 1990, *DMF* 1991, « Le droit positif français en 1990 (suite) », n° 68).

<sup>1058</sup> *Ibid.* ; HUMANN Claire, note sous CA Rouen, 2<sup>e</sup> ch. civ., 24 nov. 2005, *DMF* 671, p. 506.

<sup>1059</sup> T. com. Marseille, 17 janv. 1956, *DMF* 1956, p. 738 (qui avait jugé que la grève devait revêtir les caractères de la force majeure).

<sup>1060</sup> La Cour suprême semble assimiler les dangers de la mer à la force majeure et exige de ce fait, qu'ils revêtent les caractères d'imprévisibilité et d'irrésistibilité (C. sup., com. et mar., 17 déc. 1987, dossier n° : 59509 : *Rev. jud.* 1991, n° 1, p. 76 – arrêt en langue arabe –).

l'événement en question était imprévisible et inévitable<sup>1061</sup>, et avait tantôt cassé – concernant les dispositions relatives à l'action civile – une décision semblable, au motif que les juges d'appel n'avaient pas fait ressortir le caractère imprévisible et inévitable de l'événement retenu<sup>1062</sup>.

## 2 §. La « force majeure » comme constatation nécessaire de la décision pénale

### – controverse –

**280. Position de la doctrine.** La doctrine s'était penchée très tôt sur la question de savoir si on pouvait assimiler la contrainte du droit pénal à la force majeure du droit civil, et elle semblait dans sa majorité ne pas les assimiler<sup>1063</sup>, car la contrainte selon certains, s'analyse en *une absence de faute et non en force majeure*<sup>1064</sup>. D'autres auteurs, ont pu soutenir que, même s'il y avait une parenté entre les deux notions, les règles d'imputabilité concernant les deux responsabilités seraient différentes<sup>1065</sup>. Pour d'autres, cette assimilation n'a pas lieu d'être en matière de responsabilité du fait des choses, qu'elle soit contractuelle ou délictuelle, puisque la force majeure, dans ce genre de responsabilité, devra revêtir le caractère d'extériorité<sup>1066</sup>. Enfin, certains auteurs estimaient que la contrainte physique constituait un cas de force majeure<sup>1067</sup>.

**281. Position de la jurisprudence.** La jurisprudence part d'un principe simple, seule la constatation du juge pénal relative à l'établissement d'une faute pénale ou de son absence, est le soutien nécessaire de la décision, et toute constatation relative à la faute du tiers ou à la faute de la victime, n'est que surabondante et ne lie pas le juge civil quant à la reconnaissance d'un cas de force majeure<sup>1068</sup>. La Haute cour avait même considéré, que la relaxe d'un

<sup>1061</sup> Cass. crim., 11 avr. 1970 : *Bull. crim.*, n° 117 ; RSC 1971, p. 927, obs. LÉGAL Alfred.

<sup>1062</sup> Cass. crim., 8 juill. 1971 : *Bull. crim.*, n° 222.

<sup>1063</sup> BOULOC Bernard, *Droit pénal général, op. cit.*, p. 403.

<sup>1064</sup> COURTEAUD Louis, *La notion de force majeure en matière de responsabilité contractuelle et délictuelle*, thèse de doctorat, droit, université de Grenoble, 1935, p. 110.

<sup>1065</sup> DANTI-JUAN Michel, v° Force majeure, *Rép. pén. Dalloz*, 2015, n° 26.

<sup>1066</sup> BENAYOUN Claude, « De l'autorité de la chose jugée au pénal en matière de cause étrangère », *D.* 1999, p. 476-480.

<sup>1067</sup> PLANIOL Marcel et RIPERT Georges, *op. cit.*, p. 783.

<sup>1068</sup> Cass. civ., 11 juill. 1935 : S. 1936.1.110 ; Cass. civ., 27 déc. 1938 : S. 1939.1.127 ; Cass. 2<sup>e</sup> civ., 1<sup>er</sup> mars 1961 : *Bull. civ. II*, n° 165 ; Cass. 2<sup>e</sup> civ., 8 mars 1962 : *Bull. civ. II*, n° 287 ; Cass. 2<sup>e</sup> civ., 18 oct. 1962 : *Bull. civ. II*, n° 659 ; Cass. 2<sup>e</sup> civ., 10 mai 1972 : *Bull. civ. II*, n° 135 ; Cass. 2<sup>e</sup> civ., 22 janv. 1975 : *Bull. civ. II*, n° 16 ; Cass. 2<sup>e</sup> civ., 26 oct. 1978 : *Bull. civ. II*, n° 223 ; Cass. 2<sup>e</sup> civ., 3 mai 1979 : *Bull. civ. II*, n° 127 ; Cass. 2<sup>e</sup> civ., 14 mars 1990, n° de pourvoi : 89-11.356, inédit ; Cass. 2<sup>e</sup> civ., 27 mai 1999, n° de pourvoi : 97-16.920, inédit ; CA Poitiers, 22 mai 1928 : *RPA* 1928, p. 363 ; CA Colmar, 1<sup>re</sup> ch. civ., 28 avr. 1936 : *RJAL* 1936, p. 584.

conducteur au motif que *les circonstances exactes de l'accident, notamment le point de choc étaient restées indéterminées*, ne faisait pas obstacle à ce que ce dernier prouvât devant le juge civil, dans une action fondée sur l'article 1384 du Code civil, la faute de la victime<sup>1069</sup>, et même la relaxe d'une personne, au motif qu'elle n'avait pas commis une faute pénale, ne faisait pas obstacle à ce que le juge civil retienne la manœuvre de cette personne comme une cause étrangère exonérant le gardien de la chose de sa responsabilité<sup>1070</sup>. La Cour de cassation avait même affirmé de façon explicite que « les appréciations du juge pénal sur l'existence d'un événement de force majeure ne pouvant lier le juge civil »<sup>1071</sup> et que le juge civil pouvait ne pas qualifier cet événement de force majeure<sup>1072</sup>. En matière de responsabilité du fait des choses, la Cour de cassation avait décidé que la constatation de la décision répressive concernant la faute de la victime ou du tiers, n'était pas une constatation nécessaire qui pouvait faire échec à la présomption de responsabilité du gardien de la chose, puisque seule la constatation pénale relative à l'absence de faute du prévenu était nécessaire<sup>1073</sup>. Même, si l'argument adopté par la jurisprudence est compréhensible, un auteur avait jugé cette position regrettable<sup>1074</sup>.

Bien que la jurisprudence tienne une position constante sur ce point, certains arrêts de la Cour de cassation et des juridictions de fond semblaient implicitement reconnaître l'autorité de la chose jugée sur le civil de la constatation de la décision pénale relative à l'existence d'événement caractérisant la force majeure, du moins c'est ce qui apparaît sous une lecture *a contrario* de ces décisions<sup>1075</sup>. Aussi<sup>1076</sup>, il a été jugé que la relaxe d'une prévenue poursuivie pour délit d'émission de chèque sans provision, au motif que celle-ci l'avait émise sous la contrainte, s'imposait au juge civil statuant sur une action en responsabilité contractuelle et qui avait refusé de relever le vice de violence<sup>1077</sup>.

<sup>1069</sup> Cass. 2<sup>e</sup> civ., 18 févr. 1971 : *Bull. civ.* II, n° 59.

<sup>1070</sup> Cass. 2<sup>e</sup> civ., 6 févr. 1963 : *Bull. civ.* II, n° 118.

<sup>1071</sup> Cass. 1<sup>re</sup> civ., 28 févr. 1995 : *Bull. civ.* I, n° 103.

<sup>1072</sup> Cass. req., 19 mars 1934 : *JJCM* 1935.2.10.

<sup>1073</sup> Cass. req., 4 juill. 1932 : *Chron. hebd. Recl. Sirey* 1932, p. 123 ; Cass. req., 1<sup>er</sup> avr. 1935 : *Chron. hebd. Recl. Sirey* 1935, p. 73 ; Cass. civ., 8 avr. 1937 : *Chron. hebd. Recl. Sirey* 1937, p. 69.

<sup>1074</sup> BOTTON Antoine, *op. cit.*, p. 200-201.

<sup>1075</sup> « [...] que le jugement d'acquiescement du 17 févr. 1926, en déclarant que "le dérapage de la voiture qui a causé l'accident paraît dû à l'état du sol", n'émet qu'une simple hypothèse qu'on ne saurait à aucun titre considérer comme la constatation d'un cas fortuit ayant autorité de chose jugée [...] » (Cass. req., 16 juill. 1928 : *DH* 1928, jur., p. 477). V. notamment, Cass. 1<sup>re</sup> ch., 12 juill. 2005, n° de pourvoi : 03-14.563, inédit ; CA Limoges., 31 janv. 1928 : *RPA* 1928, p. 365.

<sup>1076</sup> Même si la question tranchée par le juge civil concernait le vice de violence, et non un cas de force majeure.

<sup>1077</sup> Cass. 1<sup>re</sup> civ., 9 mars 1994, n° de pourvoi : 92-14.585, inédit.

**282. L'exception à la règle.** La jurisprudence reconnaît cependant une exception à la règle, qui est celle où la personne poursuivie au pénal, ayant elle-même subi un préjudice découlant du même fait, cause de la poursuite pénale, avait été renvoyée des fins de la poursuite pour absence de faute pénale. Dans ce cas précis, si la personne bénéficiant de la relaxe ou de l'acquittement intentait une action en responsabilité civile contre une tierce personne pour le préjudice dont elle avait été victime, le juge civil ne pourrait dans ce cas de figure (si le principe de l'unité des fautes est appliqué), affirmer que la faute de la victime ait été la cause du préjudice. Ainsi, il avait été jugé que si le juge pénal avait relaxé un pilote du délit d'homicide non intentionnel, le juge civil ne pourrait, dans une action en responsabilité contractuelle dirigée par ce dernier contre son aéro-club pour l'indemniser du préjudice qu'il avait subi, suite à l'accident dont le juge pénal l'avait déchargé de sa responsabilité, retenir une quelconque faute contre le demandeur qui avait été relaxé au pénal pour absence de faute<sup>1078</sup>. En effet, une telle position supposerait que le juge civil (dans une action en responsabilité civile) prenne en considération la constatation du juge pénal concernant l'existence ou l'inexistence d'une faute pénale, pour apprécier la faute du pilote-victime<sup>1079</sup>.

**283. Le droit pénal entre « contrainte » et « force majeure » – discussion théorique.** Le fait que la jurisprudence pénale se soit inspirée du droit civil pour concevoir une théorie de la force majeure appliquée au droit pénal l'avait faussement poussée à considérer le fait pénal comme étant similaire au fait civil. La force majeure en droit civil est un fait objectif, peu importe son incidence sur le comportement d'une personne, c'est pour cette raison, qu'on dit que la force majeure en droit civil rompt le lien de causalité entre le fait d'une personne (qui peut ou non être fautif) ou le fait de la chose et le préjudice, ce qui implique que la force majeure en droit civil comme fait, soit plus vague que la contrainte en droit pénal, qui n'est prise en considération que si elle annihile le volonté de la personne, et n'est considérée comme une cause de non-imputabilité que si elle est la cause de la commission de l'infraction par le biais d'une personne<sup>1080</sup>. Si au contraire, la personne n'a pas joué un rôle intermédiaire entre la cause étrangère et le fait pénal, cette cause aura pour effet

<sup>1078</sup> Cass. 1<sup>re</sup> civ., 28 oct. 1968 : *Bull. civ. I*, n° 248.

<sup>1079</sup> V. dans le même sens, Cass. 2<sup>e</sup> civ., 5 mars 2015, n° de pourvoi : 13-18.134, inédit (concernant une action en référé expertise et provision, où le juge du référé opposait au demandeur l'existence d'une *contestation sérieuse sur son droit à indemnisation que le juge du fond pourrait être amené à réduire ou exclure*, alors que le demandeur avait été relaxé du chef de blessures involontaires et d'autres préventions).

<sup>1080</sup> « Il est évident que l'acte commis dans cette situation passive n'est point un acte imputable, puisqu'il est involontaire. L'auteur immédiat n'est qu'un instrument matériel ; le seul coupable est l'auteur de la violence. » (CHAUVEAU Adolphe et HÉLIE Faustin, *Théorie du Code pénal*, Cosse, 1852, p. 534). V. aussi, ROSSI Pellegrino, *Traité de droit pénal*, A. Sautet et Cie, 1829, p. 212.



de rompre le lien de causalité entre le fait imputé à la personne et le dommage, elle retrouve donc sa qualification de fait objectif. De ce fait, la constatation du juge pénal relative à la contrainte est une constatation nécessaire de la décision pénale, car le renvoi des fins de la poursuite du présumé auteur de l'infraction est attaché à l'annihilation de sa volonté du fait de la contrainte, et non à l'inexistence d'une faute. Cette dernière bien qu'étant une condition de la responsabilité pénale, ne peut être conçue en dehors d'une volonté, ce qui la place en second rang face à la constatation relative à l'imputabilité. En dehors de l'hypothèse d'un fait revêtant les caractères d'une contrainte, tout autre fait ayant été la cause de faits imputés à une personne comme constituant une infraction pénale, n'intervient que comme une cause étrangère rompant le lien causalité entre le fait de la personne poursuivie et le dommage, et de ce fait, l'existence de cette cause étrangère prouve que le fait imputé à la personne poursuivie n'avait joué aucun rôle dans la survenance du dommage. Dans ce cas, la constatation directe et nécessaire de la décision pénale, est l'absence de lien de causalité, et la constatation relative à la force majeure, n'est en réalité qu'indirectement nécessaire.

**284. Le droit pénal entre « contrainte » et « force majeure » – discussion pratique.** L'analyse théorique du fait pénal influencé par un fait constituant une contrainte ou une force majeure, ne pourrait se comprendre que par une démonstration pratique. Ainsi on pourrait imaginer un contentieux maritime analysé suivant trois cas. Les faits se résument dans la situation où un capitaine de navire n'avait pas observé les règles de barre, et dont le navire avait supposément été la cause d'un abordage, et que par ce fait, le capitaine avait été poursuivi au pénal pour délit d'inobservation des règlements maritimes ayant occasionné un abordage. Si on prend la première hypothèse, l'abordage avait été causé par l'inobservation de ces règles, et dans ce cas, le capitaine ne pourrait se dégager de sa responsabilité pénale qu'en prouvant l'existence d'une contrainte au sens du droit pénal, il établirait ainsi non pas l'absence d'un lien de causalité entre son fait (allégué par le demandeur comme fautif) et l'abordage, mais l'absence d'une volonté (élément moral de base). Dans la seconde hypothèse, le capitaine va prouver l'existence d'une cause étrangère qui rompt le lien de causalité entre sa faute et l'abordage, la faute dans ce cas existe, mais ce n'est pas elle qui avait causé l'abordage, on est alors devant une situation de pluralité de causes. Dans la troisième hypothèse, le capitaine du navire soutiendrait que son fait n'était pas fautif puisque une cause étrangère était la cause de l'abordage. Quelles seraient donc les constatations nécessaires dans ces trois situations ?

Dans la première situation, la constatation nécessaire est celle relative à l'inexistence de l'élément d'imputabilité, c'est-à-dire la volonté de l'auteur. La constatation relative à la contrainte est une constatation nécessaire de la décision pénale, qui normalement aura autorité de chose jugée au civil, si elle est assimilée à la force majeure en droit civil. Dans la seconde situation, la constatation du juge pénal nécessaire est celle relative au lien de causalité, la constatation relative à la cause étrangère l'est aussi, mais de façon indirecte. L'autorité de ces deux constatations sur le civil, ne jouera que si la force majeure en droit pénal et la force majeure en droit civil sont appréciées de façon identique<sup>1081</sup>. Dans la troisième situation, la constatation nécessaire de la décision pénale est l'absence de faute et non l'existence d'une cause étrangère, celle-ci, si elle avait été relevée par le juge pénal, ne serait que surabondante et n'emportera pas chose jugée sur le civil, puisque la cause du renvoi des fins de la poursuite du prévenu se trouvait dans le fait qu'il n'avait pas commis de faute pénale, et bien que la cause étrangère ait été établie, elle ne constituerait pas le soutien nécessaire de la décision pénale.

Dans certains cas, la cause étrangère n'intervient pas exclusivement, mais intervient en concurrence avec la faute et perturbe le lien de causalité.

## SOUS-SECTION 2 : LA PERTURBATION DU LIEN CAUSAL

**285. Influence relative.** Une cause étrangère bien qu'ayant un lien causal avec le dommage peut cependant ne pas revêtir les caractères de la force majeure, dans ce cas précis, cette cause aura certainement incidence sur la responsabilité ou sur ses conséquences. Partant de cette affirmation, peut-on estimer que la question tranchée par le juge pénal sur ce point, aurait effet sur la décision civile ?

### 1 §. La perturbation du lien causal et son incidence sur la responsabilité

**286. En droit civil.** Des causes différentes peuvent avoir participé à la réalisation du dommage. La jurisprudence avait depuis longtemps pris en considération la pluralité des causes incidentes, mais en faisant bien la distinction entre plusieurs cas. Le premier cas, est

---

<sup>1081</sup> Cass. 1<sup>re</sup> ch., 12 juill. 2005, n° de pourvoi : 03-14.563, inédit.

celui de la concurrence de la faute retenue contre le défendeur avec celle d'un tiers, la solution semble logique, le défendeur est tenu d'indemniser la victime du préjudice dans son intégralité, puisqu'il y a une obligation légale *in solidum*<sup>1082</sup>, quitte à ce dernier de se retourner contre ce tiers jusqu'à concurrence de sa part de responsabilité. C'est ce qui avait été d'ailleurs jugé en matière de responsabilité du fait personnel<sup>1083</sup>, en matière de responsabilité du fait des choses<sup>1084</sup> et concernant l'action civile accessoire<sup>1085</sup>. Dans un second cas, si la faute du défendeur se trouvait en concurrence avec un cas fortuit, l'auteur du préjudice devra supporter seul l'indemnisation du préjudice. À ce sujet, l'affaire *Erika* nous livre un bon exemple, où le tribunal correctionnel de Paris avait rejeté la demande de réduction des indemnités formulée par la société TOTAL SA, au motif qu'une tempête avait concouru à la propagation de la pollution, jugeant que cette circonstance était extérieure aux victimes de l'infraction de pollution<sup>1086</sup>. En droit algérien, la Cour suprême n'est pas de cet avis, puisqu'elle avait dans un cas d'espèce approuvé les juges d'appel qui n'avaient pas fait supporter à la personne fautive l'entière responsabilité, au motif qu'un événement (qualifié de force majeure) avait concouru à la réalisation du préjudice<sup>1087</sup>. Enfin, s'il y avait faute du défendeur d'une part et faute de la victime d'autre part<sup>1088</sup>, cette dernière devrait supporter une part de responsabilité<sup>1089</sup>, et sera de ce fait indemnisé à concurrence de sa part de responsabilité<sup>1090</sup>. C'est ce qui a été affirmé en matière de responsabilité du fait personnel<sup>1091</sup> et en matière de responsabilité contractuelle<sup>1092</sup>, notamment en ce qui concerne le transport fluvial de voyageurs<sup>1093</sup>.

---

<sup>1082</sup> En effet, selon l'article 217 du Code civil algérien, « la solidarité entre créanciers ou entre débiteurs ne se présume pas. Elle naît de la convention ou de la loi ». En matière extracontractuelle entre les coauteurs, l'article 126 du même Code considère que « lorsque plusieurs personnes sont responsables d'un acte dommageable, elles sont obligées solidairement à la réparation du dommage », et que « la responsabilité est partagée entre elles par parts égales, à moins que le juge n'ait fixé la part de chacune dans l'obligation de réparer ».

<sup>1083</sup> Cass. crim., 4 juill. 1990, n° de pourvoi : 89-82.021, inédit.

<sup>1084</sup> Cass. 2<sup>e</sup> civ., 10 nov. 1960 : *Bull. civ.* II, n° 669 ; Cass. 2<sup>e</sup> civ., 4 mars 1970 : *Bull. civ.* II, n° 78.

<sup>1085</sup> Cass. crim., 29 janv. 1963 : *Bull. crim.*, n° 48 (sur la base de l'article 55 de l'ancien Code pénal).

<sup>1086</sup> TGI Paris, 11<sup>e</sup> ch. 4<sup>e</sup> sec., 16 janv. 2008, RG n° : 9934895010.

<sup>1087</sup> C. sup., civ. 2<sup>e</sup> sect., 25 mai 1988, dossier n° : 53010 : *Rev. jud.* 1992, n° 2, p. 11 (arrêt en langue arabe).

<sup>1088</sup> Encore faut-il que les juges précisent la faute qu'avait commise la victime (Cass. 1<sup>re</sup> civ., 1<sup>er</sup> juin 1976 : *Bull. civ.* I, n° 209).

<sup>1089</sup> Cette règle est applicable même aux ayants cause de la victime (Cass. ch. réunies, 25 nov. 1964 : *Bull. crim.*, n° 312).

<sup>1090</sup> C'est ce qui est d'ailleurs édicté à l'article 177 du Code civil algérien : « Le juge peut réduire le montant de la réparation ou même ne point l'accorder, si le créancier a, par sa faute, contribué à créer le préjudice ou à l'augmenter. »

<sup>1091</sup> Cass. civ., 24 juill. 1918 : *S.* 1920.1.359.

<sup>1092</sup> À condition que le fait de la victime soit fautif, s'il s'agit d'une obligation déterminée de sécurité (Cass. 1<sup>re</sup> civ., 31 janv. 1973 : *Bull. civ.* I, n° 41 ; Cass. 1<sup>re</sup> civ., 3 déc. 2002, n° de pourvoi : 00-14.168, inédit).

<sup>1093</sup> Cass. 1<sup>re</sup> civ., 16 avr. 2015 : *Bull. civ.* I, n° 101.

La question avait néanmoins connu des variations en matière de responsabilité du fait des choses<sup>1094</sup>, ainsi qu'en en matière de transport ferroviaire de personnes<sup>1095</sup>.

En matière de transport maritime de marchandises, certains auteurs estiment que la solution semble transposable aux cas exceptés s'ils coïncident avec une faute du transporteur<sup>1096</sup>. Mais d'autres auteurs semblent n'approuver l'idée d'une exonération partielle, que si le cas excepté consiste dans la faute de l'ayant droit de la marchandise. Si le cas excepté, par contre, consiste dans une situation de non faute, le transporteur devra supporter la charge totale de l'indemnisation<sup>1097</sup>. La Cour de cassation ne semble pas faire cette distinction<sup>1098</sup>.

**287. En droit pénal.** La situation où des faits ne revêtant pas les caractères de la contrainte ou de la force majeure, mais qui ont néanmoins contribué à la survenance du dommage pénal (selon la vision du juge pénal), n'a pas été prise en considération par la législation pénale. Ces situations sont laissées à l'appréciation du juge répressif<sup>1099</sup>, qui peut

---

<sup>1094</sup> Conséquence du régime qualifié autrefois, de présomption de faute par la jurisprudence (v. MAZEAUD Henri, note sous Cass. req., 19 déc. 1927 et Cass. civ., 30 janv. 1928, *S.* 1928.1.177), celle-ci avait tout d'abord reconnu à la faute de la victime un effet totalement exonératoire, sans qu'il eût été nécessaire qu'elle revêtît les caractères de la force majeure (Cass. req. 10 juill. 1923, *S.* 1927.1.297, obs. ESMEIN Paul). Elle affirma plus tard qu'une telle faute ne pouvait avoir qu'un effet partiellement exonératoire de la responsabilité du gardien de la chose (Cass. civ., 8 févr. 1938 : *Bull. civ.*, n° 23 ; Cass. 2° civ., 2 nov. 1960 : *Bull. civ. II*, n° 625 ; Cass. 2° civ., 23 avr. 1969 : *Bull. civ. II*, n° 127), puis elle l'avait étendu même au fait non fautif de la victime (Cass. 2° civ., 7 janv. 1970 : *Bull. civ. II*, n° 5 ; Cass. 2° civ., 7 nov. 1973 : *Bull. civ. II*, n° 283 ; Cass. 2° civ., 20 mai 1978 : *Bull. civ. II*, n° 132). Par la suite, la Cour de cassation avait opéré un revirement en jugeant, qu'en dehors du fait de la victime revêtant les caractères de la force majeure, même son fait fautif ne pouvait être pris en considération pour exonérer partiellement le gardien de la chose de sa responsabilité (Cass. 2° civ., 21 juill. 1982 : *Bull. civ. II*, n° 111 ; Cass. 2° civ., 10 mars 1983 : *Bull. civ. II*, n° 76 ; Cass. 2° civ., 15 févr. 1984 : *Bull. civ. II*, n° 29). Elle abandonna néanmoins sa jurisprudence, en énonçant que la faute de la victime exonérait partiellement le gardien de sa responsabilité (Cass. 2° civ., 6 avr. 1987 : *Bull. civ. II*, n° 86 ; Cass. 2° civ., 8 mars 1995 : *Bull. civ. II*, n° 82 ; *D.* 1995, p. 232, obs. DELEBECQUE Philippe – Cass. 2° civ., 3 mars 2016 : *Bull. civ. II*, n° 64 ; *D.* 2016, p. 766, note RIAS Nicolas ; *JCP E* 2016, 1284, note LE GAC-PECH Sophie).

<sup>1095</sup> La Cour de cassation avait d'abord fait bénéficier le transporteur de l'effet partiellement exonératoire de la faute de la victime (Cass. 1<sup>re</sup> civ., 31 mars 1965 : *Bull. civ. I*, n° 236), puis elle lui avait dénié ce droit, car selon elle, le transporteur étant tenu d'une obligation de sécurité de résultat, la faute de la victime ne pouvait être partiellement exonératoire de la responsabilité, mais seulement exonératoire de la responsabilité si elle revêtait les caractères de la force majeure (Cass. 1<sup>re</sup> civ., 13 mars 2008 : *Bull. civ. I*, n° 76 ; *RTD civ.* 2008, p. 312, obs. JOURDAIN Patrice ; *D.* 2008, p. 1582, note VINEY Geneviève ; *Resp. civ. et assur.* 2008, comm. 159, note LEDUC Fabrice – Cass. ch. mixte, 28 nov. 2008 : *Bull. civ. ch. mixte*, n° 3). Cette solution n'était cependant pas applicable à la responsabilité découlant d'un contrat de transport international – en application de la Convention de Bern du 9 mai 1980 – (Cass. 1<sup>re</sup> civ., 13 mars 2008 : *Bull. civ. I*, n° 77 ; *D.* 2008, p. 1582, obs. VINEY Geneviève). Mais, la Cour de cassation a récemment remis en cause sa jurisprudence, concernant le transport national, en application du règlement européen n° 1371/2007 (Cass. 1<sup>re</sup> civ., 11 déc. 2019, n° de pourvoi : 18-13.840 : *JurisData* n° 2019-022511 ; *BTL* 2019, p. 708, obs. BALAT Nicolas ; *RTD com.* 2020, p. 200, obs. BOULOC Bernard ; *JCP G* 2020, 10, note DELEBECQUE Philippe ; *RTD civ.* 2020, p. 119, obs. JOURDAIN Patrice).

<sup>1096</sup> NICOLAS Pierre-Yves, obs. sous Cass. com., 28 juin 2011, *DMF* 2011, p. 826.

<sup>1097</sup> DELEBECQUE Philippe, obs. sous Cass. com., 28 juin 2011, *DMF* 2012, Hors-série n° 16, p. 81.

<sup>1098</sup> Cass. com., 20 janv. 1998 : *Bull. civ. IV*, n° 37 ; *DMF* 1998, p. 583, obs. DELEBECQUE Philippe.

<sup>1099</sup> Cass. crim., 14 janv. 1970 : *Bull. crim.*, n° 24.

par l'octroi de circonstances atténuantes réduire la peine légalement prévue<sup>1100</sup>. Le droit pénal français a abandonné en principe, depuis l'entrée en vigueur du nouveau Code pénal, le système d'atténuation de la peine par le jeu des circonstances atténuantes et l'avait remplacé par le système de la peine sans minima<sup>1101</sup>.

N'étant ni définies ni circonscrites par la loi, les circonstances atténuantes n'ont pas pour but d'atténuer le degré de responsabilité de la personne condamnée, mais d'atténuer la peine légalement prévue<sup>1102</sup>. Elles sont laissées à l'appréciation du juge pénal, qui d'ailleurs n'a pas l'obligation d'en justifier l'existence factuelle<sup>1103</sup>.

## 2 §. La perturbation du lien causal et la chose jugée au pénal sur le civil

**288. Appréciation critique.** Ce qui peut paraître au juge répressif comme une circonstance atténuante, peut paraître à un autre, en l'occurrence le juge civil, qu'un simple élément de fait n'ayant aucune conséquence juridique. Partant de ce principe, il est permis à la juridiction civile de ne pas tenir compte d'une circonstance atténuante<sup>1104</sup>, et que la personne qui a bénéficié de cette circonstance devant la juridiction répressive, ne peut s'en prévaloir devant le juge civil pour atténuer sa responsabilité. Cette solution est légitimement justifiée, si le juge pénal n'avait pas précisé les faits qui constituaient selon lui une circonstance atténuante, ou, s'il l'avait fait, les faits retenus n'avaient aucune incidence sur la responsabilité civile de l'auteur. La question persiste néanmoins, si le juge pénal avait retenu expressément une circonstance qui pouvait influencer sur la responsabilité civile<sup>1105</sup>.

On serait tenté d'affirmer qu'une telle constatation emporterait chose jugée sur le civil, puisqu'elle serait considérée comme la cause de l'atténuation de la peine. Mais, étant donné que le juge pénal n'est ni légalement tenu de préciser les faits constituant selon lui une

---

<sup>1100</sup> V. article 53 et suivants du Code pénal algérien.

<sup>1101</sup> Sous réserve toutefois, des dispositions des articles 132-18 et 132-19, al. 1<sup>er</sup> du Code pénal.

<sup>1102</sup> Alors même que la jurisprudence parlait d'une *atténuation de culpabilité* (Cass. crim., 22 août 1981 : *Bull. crim.*, n° 246).

<sup>1103</sup> ORTOLAN Joseph-Louis-Elzéar, *op. cit.*, p. 470 ; VILLEY Edmond, *op.cit.*, p. 463 ; GARRAUD René, *op. cit.*, p. 377 ; VITU André, note sous Cass. crim., 6 févr. 1991 : *RSC* 1991, p. 749.

<sup>1104</sup> Ainsi, l'octroi de circonstances atténuantes ne faisait pas obstacle à ce que le juge civil retienne une faute inexcusable (Cass. soc., 13 févr. 1969 : *Bull. civ.* V, n° 101 ; Cass. soc., 9 oct. 1969 : *Bull. civ.* V, n° 531 ; Cass. soc., 25 mars 1993, n° de pourvoi 91-15.225, inédit). Aussi, le juge saisi d'une action disciplinaire n'était pas tenu de se conformer à la constatation du juge pénal relative aux circonstances atténuantes (Cass. 1<sup>re</sup> civ., 18 mai 1989 : *Bull. civ.* I, 1989, n° 201).

<sup>1105</sup> Comme la faute de la victime.

circonstance atténuante ni tenu d'apprécier la faute de la victime<sup>1106</sup>, la condition de la constatation nécessaire ferait alors défaut, et de ce fait, cette affirmation n'emporterait pas chose jugée sur le civil. C'est ce qui semblait être confirmé par la jurisprudence : « Qu'en effet, le refus des circonstances atténuantes n'ayant pas à être motivé, le refus de celles-ci n'implique pas l'absence d'une faute de la victime. »<sup>1107</sup>

**289. Applications pratiques.** Pour la jurisprudence, la constatation relative à la cause étrangère, qui a été retenue par le juge pénal comme circonstance atténuante ou comme une simple énonciation incidente, n'a pas en principe autorité de chose jugée sur le civil, sauf quelques rares décisions qui avaient affirmé le contraire<sup>1108</sup> ou que certaines décisions avaient conditionné la prise en considération de la faute de la victime établie par le juge répressif, si celle-ci s'était constituée partie civile devant la juridiction pénale<sup>1109</sup>. Position jadis critiquée par RIPERT, car selon lui, on ne devrait pas reconnaître l'autorité de la chose jugée sur le civil à de telles constatations, pour la simple raison, que ces questions sont juridiquement étrangères à la décision pénale et non parce que la personne supposée fautive n'était pas partie à l'instance<sup>1110</sup>. Ainsi, il avait été jugé qu'en matière d'abordage, la constatation du tribunal maritime commercial relative à l'existence d'une faute du capitaine du navire abordé ne s'imposait pas au juge civil<sup>1111</sup>. Il en avait été jugé de même concernant la responsabilité en matière d'accidents de circulation<sup>1112</sup>.

De ce qui a été étudié, on constate que la jurisprudence fait appel le plus souvent au critère de la *constatation nécessaire*, afin de dissimuler la disparité qui pourrait exister entre le droit pénal et le droit civil concernant certaines notions.

---

<sup>1106</sup> V. cependant, Cass. civ., 22 oct. 1923 : S. 1924.1.220.

<sup>1107</sup> Cass. crim., 30 juin 1982, n° de pourvoi : 81-91.858, inédit.

<sup>1108</sup> T. com. Marseille, 31 déc. 1895, *JJCM* 1896.1.72.

<sup>1109</sup> Cass. 2<sup>e</sup> civ., 11 janv. 1962 : *Bull. civ.* II, n° 51 ; Cass. 2<sup>e</sup> civ., 16 juin 1965 : *Bull. civ.* II, n° 513.

<sup>1110</sup> RIPERT Georges, note sous Cass. civ., 2 mai 1924, *RDMC*, 8, 1924, p. 214.

<sup>1111</sup> Cass. com., 27 avr. 1971 : *Bull. civ.* IV, n° 110 ; T. com. Havre, 31 juill. 1923 : *RJCMH* 1923.1.223 (la juridiction d'appel avait implicitement donné raison au tribunal concernant la question de l'autorité de la chose jugée de la constatation fondant la circonstance atténuante – CA Rouen, 6 nov. 1924 : *RJCMH* 1925.2.28 –).

<sup>1112</sup> Cass. 2<sup>e</sup> civ., 11 janv. 1962 : *Bull. civ.* II, n° 51 ; Cass. 2<sup>e</sup> civ., 16 juin 1965 : *Bull. civ.* II, n° 513.

## CONCLUSION DU TITRE 2

**290. Appréciation suivant l'intérêt protégé.** Nous avons constaté que dans la majorité des cas, le droit pénal protège l'atteinte en elle-même sans qu'il ne se préoccupe des effets juridiques nés de cette atteinte. À l'inverse, le droit de la responsabilité civile se préoccupe de ces effets juridiques. Cependant, cette règle n'est pas absolue et connaît quelques exceptions. De ce constat, la décision pénale interfère avec la décision civile directement chaque fois que le droit de la responsabilité pénale et le droit de la responsabilité civile sanctionnent la survenance d'un même préjudice. Mais cet effet est relatif et indirect, lorsque le droit de la responsabilité pénale se contente seulement du dommage. De plus, l'existence des infractions préventions en matière de droit des transports, limite le champ de l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil.

**291. Une jurisprudence pragmatique.** Concernant le lien de causalité, la jurisprudence civile avait éludé le débat qu'elle avait elle-même créé sur l'appréciation du lien causal en matière de responsabilité civile, et elle s'était tout simplement contentée de la condition de la *constatation nécessaire* pour reconnaître à la décision pénale l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil concernant l'élément du lien de causalité.

## CONCLUSION DE LA DEUXIÈME PARTIE

**292. La faute et son imputation.** Toute responsabilité prend naissance à partir d'un fait, qui peut être fautif ou non. La notion de faute est une notion variable, non seulement par rapport à son étendue, mais aussi par rapport à sa gravité. Cependant, cette notion n'est pas figée, elle est influencée par diverses données, dont les plus importantes sont de nature sociologique. De ce constat, il en découle que la jurisprudence, précédée par la doctrine et influencée par elle, avait tantôt apprécié la faute pénale et la faute civile de manière uniforme, et tantôt de manière différente. D'ailleurs, c'est par le recours au principe de l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil qu'on peut analyser l'appréciation de la jurisprudence. Par ailleurs, le législateur était intervenu parfois pour confirmer ou infirmer la position de la jurisprudence sur ce point, il était intervenu aussi pour désigner les personnes fautives susceptibles d'endosser la responsabilité civile ou pénale.

**293. Les conséquences de la faute.** Pour que la faute génère la responsabilité civile, il faut qu'elle ait été la cause d'un préjudice. Or, en matière de responsabilité pénale, l'existence d'un préjudice n'est pas toujours exigée, car, l'infraction peut être caractérisée par la survenance d'un dommage, et parfois même, sans aucun résultat préjudiciable. La chose jugée au pénal sur le civil semble s'apprécier suivant qu'il y ait concordance entre la responsabilité pénale et la responsabilité civile sur l'élément du dommage ou du préjudice, et encore faut-il s'accorder sur le point de l'appréciation du lien causal.



## **Troisième partie**

# **INTERFÉRENCE ENTRE LES RÉGIMES DES RESPONSABILITÉS PÉNALE ET CIVILE EN DROIT DES TRANSPORTS**

**294. De la théorie à la pratique.** L'analyse des constatations de la décision pénale qui s'imposent au juge civil, ne suffit que pour connaître la portée théorique de la chose jugée au pénal sur le civil. Les régimes de responsabilité en matière de droit des transports sont des régimes spécifiques régis par des règles qui sont propres aux droits maritime et aérien. Cette particularité impose d'étudier la portée du principe de l'autorité de chose jugée au pénal sur le civil selon ces règles, qu'elles concernent des faits juridiques (1<sup>er</sup> titre) ou des actes juridiques (2<sup>e</sup> titre).

# TITRE 1 : INTERFÉRENCE ENTRE LES RÉGIMES DE RESPONSABILITÉ EN MATIÈRE DE FAITS JURIDIQUES

**295. Le recours aux régimes de responsabilité de droit commun.** Nous n'évoquerons dans ce titre, que les régimes de responsabilité spécifiques au droit des transports. Régimes de responsabilités, qui peuvent même être appliqués par le juge pénal lorsqu'il statue sur l'action civile, peu importe qu'ils aient été prévus par le droit interne ou les conventions internationales, car le préjudice subi par la victime découlerait directement du fait juridique constituant une infraction pénale<sup>1113</sup>.

Le droit maritime (1<sup>er</sup> chapitre) et le droit aérien (2<sup>e</sup> chapitre) n'étant pas complètement autonomes des régimes de responsabilité civile de droit commun, puisque le navire et l'aéronef constituent des choses qui sont soumises aux régimes du droit commun, et plus précisément au régime de responsabilité du fait des choses<sup>1114</sup>, chaque fois que les conditions de la mise en application des régimes spécifiques de responsabilité extracontractuelle feraient défaut<sup>1115</sup>.

---

<sup>1113</sup> Ce qui n'est pas le cas en matière contractuelle (v. *infra*, n° 360).

<sup>1114</sup> Cependant avec l'apparition des navires sans équipage, d'autres régimes de responsabilité peuvent être aussi appliqués (v. PIETTE Gaël, « Navires sans équipage : Nouveaux navires, nouvelles responsabilités civiles ? » [en ligne], *Gazette de la Chambre* 2019, n° 49, p. 2-3, [consulté le 12 septembre 2020]).

<sup>1115</sup> V. CA Paris., 4 juill. 1956 : *DMF* 1956, p. 651.

# CHAPITRE 1 : INTERFÉRENCE ENTRE LES RÉGIMES DE RESPONSABILITÉ EN DROIT MARITIME

**296. Régimes spéciaux de responsabilité.** Nous retiendrons dans cette présente étude que les régimes de responsabilité extracontractuelle qui génèrent de nombreuses questions d'ordre juridique, qui sont : l'abordage maritime (1<sup>er</sup> section) et la pollution marine (2<sup>e</sup> section).

## SECTION 1 : L'ABORDAGE MARITIME

**297. Contexte.** L'Algérie n'a pas adhéré à la Convention de Bruxelles de 1910<sup>1116</sup> concernant l'unification de certaines règles en matière d'abordage, mais elle a repris plusieurs de ses dispositions dans le Code maritime en prévoyant quelques exceptions dérogeant aux règles générales.

Pour pouvoir constater s'il y a interférence entre les régimes de responsabilité en matière d'abordage, il faudrait tout d'abord connaître la nature des deux régimes de responsabilité (1<sup>re</sup> sous-section), puis de procéder à une comparaison entre les éléments qui les constituent (2<sup>e</sup> sous-section).

## SOUS-SECTION 1 : RÉGIMES DE RESPONSABILITÉ

**298. Responsabilité pour faute prouvée.** Le régime de responsabilité civile en matière d'abordage maritime est basé sur le principe de la faute prouvée<sup>1117</sup> et la

---

<sup>1116</sup> Pour la France, v. D., 12 mars 1913, portant promulgation de la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage conclue à Bruxelles le 23 septembre 1910 : JORF n° 73, 15 mars 1913, p. 2332.

<sup>1117</sup> Conv. Bruxelles, 23 sept. 1910, pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage, art. 3 ; C. transp., art. L. 5131-3, al. 1<sup>er</sup> ; C. mar., art. 277, al. 1<sup>er</sup>.

jurisprudence est catégorique sur ce point<sup>1118</sup>. Si la faute ne peut être prouvée, à cause du doute quant aux causes de l'accident ou si l'abordage est fortuit ou qu'il est dû à un cas de force majeure, la personne lésée devra supporter le préjudice subi<sup>1119</sup>. En matière pénale, l'article 483 du Code maritime<sup>1120</sup> établit une responsabilité pour faute. Il ressort donc, que la décision pénale aurait autorité de la chose jugée dans une action en responsabilité pour abordage, si le capitaine du navire abordeur avait été condamné. Si par contre, il avait été relaxé pour absence de faute pénale, l'autorité de la chose jugée n'aurait d'effet que si l'on conçoit de la même manière, la faute pénale et la faute civile. Si le capitaine du navire avait été relaxé pour un cas de force majeure, la décision pénale n'agira sur le civil que s'il l'on conçoit de la même manière cette cause étrangère<sup>1121</sup>.

**299. Exclusion des présomptions légales.** La Convention de Bruxelles de 1910 concernant l'abordage avait interdit à l'article 6, al. 2 le recours aux *présomptions légales de faute quant à la responsabilité de l'abordage*, mais pas aux présomptions de fait<sup>1122</sup>. Bien entendu, cette disposition ne s'impose que lorsque le juge applique les dispositions de ladite Convention où il ne pourra, afin d'établir la faute, en aucun cas recourir aux présomptions légales prévues dans le droit national, qu'elles constituent une dispense de preuves ou qu'elles établissent un régime de responsabilité pour faute présumée ou un régime de présomption de responsabilité. La législation algérienne avait repris la même règle à l'article 282, al. 1<sup>er</sup> du Code maritime, règle qui d'ailleurs n'est que surabondante, puisque le juge algérien est tenu d'appliquer le régime de responsabilité spécifique à l'abordage prévu dans le Code maritime. Quant à l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil, nous avons soutenu qu'elle ne relève pas du domaine de la présomption légale, mais qu'elle a une fonction probatoire concernant les constatations de fait<sup>1123</sup>. La règle établie à l'article 6, al. 2 de la Convention de 1910 et à

---

<sup>1118</sup> Cass. com., 5 oct. 2010 : *Bull. civ.* IV, n° 147 ; *DMF* 2010, p. 907, obs. BONASSIES Pierre ; *Rev.dr. transp.* 2011, comm. 8, obs. LEMARIÉ Alexis ; *Daloz actualité*, 19 oct. 2010, obs. DELPECH Xavier. Par cette décision, la Cour de cassation avait cassé un arrêt de la cour d'appel d'Aix-en-Provence qui s'était contentée de faire référence au « fait des embarcations » sans relever une faute (V. CA Aix-en-Provence, 2<sup>e</sup> ch., 12 juin 2008, RG n° : 06/21222, n° 2008/228 : *JurisData* n° : 2008-008569).

<sup>1119</sup> Conv. Bruxelles, 23 sept. 1910, pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage, art. 2 ; C. transp., art. L. 5131-3, al. 2 ; C. mar., art. 281. V. sur ce point, TGI Paris, 5<sup>e</sup> ch., 1<sup>er</sup> sec., 30 janv. 2018 : *DMF* 2018, p. 402, note BONNAUD Jacques.

<sup>1120</sup> C. transp., art. 5242-4.

<sup>1121</sup> V. *supra*, n° 284.

<sup>1122</sup> RIPERT Georges, *op. cit.*, p. 35-36. V. sur ce point, les travaux préparatoires de la Convention de Bruxelles de 1910, *Seventh plenary session, 4 october 1909, Report of M. Louis FRANCK* (COMITÉ MARITIME INTERNATIONAL, *The travaux préparatoires of the 1910 collision convention and of the 1952 arrest convention*, *op. cit.*, p. 127-128).

<sup>1123</sup> V. *supra*, n° 22.

l'article 282, al. 1<sup>er</sup> du Code maritime ne peut donc concerner l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil.

**300. Présomption de responsabilité.** Le Code maritime algérien a instauré une exception au principe de la faute prouvée, qui n'a pas été prévue par la Convention de 1910 et qui est méconnue du droit français. Selon l'article 274, al. 2 du Code maritime, « est assimilé à un abordage [...] tout heurt survenu entre un navire et un ouvrage fixe ou un objet fixé à un point déterminé lesquels se trouvent sur le domaine public maritime »<sup>1124</sup>, et de continuer à l'article 282, al. 2 que « dans le cas assimilé à l'abordage à l'article 275 [...] et concernant un heurt contre un ouvrage fixe ou contre un objet fixé à un point déterminé qui se trouvent sur le domaine maritime public, il y a présomption de responsabilité du navire, sauf le cas de force majeure, à la condition que cet ouvrage ou objet réponde aux normes de signalisation requises »<sup>1125</sup>. Dans ce cas précis, la décision pénale renvoyant le capitaine du navire des fins de la poursuite du chef du délit de violation des règles de navigation<sup>1126</sup> ou du délit d'abordage<sup>1127</sup> ne s'imposera pas au juge civil, et le propriétaire ou l'armateur du navire ne pourra se dégager de sa responsabilité civile que s'il rapporte la preuve que l'accident ait été le fait d'un cas de force majeure<sup>1128</sup>.

## SOUS-SECTION 2 : INFRACTIONS DE PRÉVENTION ET INFRACTIONS DE RÉSULTAT – INCIDENCE SUR LA RESPONSABILITÉ CIVILE –

**301. Qui dit absence de résultat dit absence de lien de causalité.** L'infraction de prévention qui a pour but d'éviter les accidents maritimes est édictée à l'article 493 du Code maritime<sup>1129</sup> et à l'article L. 5242-3 du Code des transports<sup>1130</sup>. Les articles en question ne

<sup>1124</sup> V. les dispositions de l'article 7 du Code maritime concernant la définition du domaine public maritime.

<sup>1125</sup> Renvoi normalement à l'article 274 du Code maritime et non à l'article 275.

<sup>1126</sup> Infraction de prévention prévue à l'article 493 du Code maritime.

<sup>1127</sup> Au sens général de l'article 483 du Code maritime.

<sup>1128</sup> Concernant la constatation de la décision pénale relative à la force majeure, v. *supra*, n° 284.

<sup>1129</sup> « Est puni d'un emprisonnement de deux (2) mois à deux (2) ans et d'une amende de 10.000 DA à 100.000 DA ou de l'une de ces deux peines, le capitaine de tout navire algérien ou étranger qui aura enfreint dans les eaux territoriales ou intérieures algériennes : toute règle de circulation maritime édictée en application de la convention internationale pour prévenir les abordages en mer [...]. »

<sup>1130</sup> « I. – Est puni de six mois d'emprisonnement et de 7 500 € d'amende le fait, pour le capitaine ou le chef de quart d'un navire battant pavillon français ou étranger, d'enfreindre, y compris par imprudence ou négligence, les règles fixées par la convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, faite à Londres le 20 octobre 1972, et relatives [...]. »

visant que la faute, la condamnation ou la relaxe du capitaine du navire pour cette infraction n'aura aucune incidence sur le civil, puisqu'en ne prenant pas en compte le dommage ou le préjudice, la question du lien de causalité n'a pas à être posée, et de ce fait, la faute pénale retenue ou écartée n'aura aucune incidence sur le civil en matière de responsabilité pour abordage concernant le préjudice et le lien de causalité.

**302. Préjudice pénal et préjudice civil.** L'appréciation du préjudice par le juge civil s'effectuera suivant la constatation, relative au dommage ou au préjudice, retenue par le juge répressif, soit à titre d'infraction principale<sup>1131</sup>, soit à titre de l'une des circonstances aggravantes établie et rattachée à l'infraction principale<sup>1132</sup>. Une question toutefois, avait été soulevée, et qui consistait à savoir si on pouvait arguer d'une faute pénale établie par le juge pénal mais qui n'avait été retenue que pour un dommage – ou un préjudice – précis, différent de celui de l'action en responsabilité civile ?

Cette question avait été soulevée devant la cour d'appel d'Aix, dans une affaire où après un abordage, une action en responsabilité avait été engagée contre le capitaine du navire abordeur et contre son propriétaire, et qui avait pour objet l'indemnisation du préjudice résultant de la perte du navire abordé et de la perte de la marchandise qui était à son bord. Le tribunal de commerce de Marseille avait débouté les demandeurs dans leur action, au motif que l'abordage était fortuit<sup>1133</sup>. Pendant le déroulement de l'instance en appel, une poursuite pénale avait été dirigée contre les capitaines des deux navires, ainsi que contre leurs officiers en second, pour homicide par imprudence suivant l'article 319 de l'ancien Code pénal, les deux premiers avaient été renvoyés des fins de la poursuite, et les seconds avaient été condamnés. Les appelants invoquèrent l'autorité de la chose jugée de la décision pénale, mais la cour d'appel d'Aix rejeta l'exception au motif que « la chose jugée au criminel est ici, que la mort des passagers qui ont péri dans le sinistre du 16 novembre, constitue le délit d'homicide par imprudence ; or, l'action civile intentée [...] a pour objet, non pas la réparation du dommage causé par ce délit d'*homicide par imprudence*, mais la réparation du dommage résultant de la perte du navire et de son chargement, perte qui, si elle a eu pour cause le fait, la négligence ou l'imprudence des capitaines commandant les bateaux à vapeur ne constituerait qu'un quasi délit, aux termes des articles 1382 et 1383 du Code Napoléon, quasi délit dont les auteurs seraient civilement responsables, ainsi que les propriétaires

<sup>1131</sup> C. mar., art. 483, al. 1<sup>er</sup> ; C. transp., art. L. 5242-4, I.

<sup>1132</sup> C. mar., art. 483, al. 2, 3 et 4 ; C. transp., art. L. 5242-4, II et III.

<sup>1133</sup> T. com. Marseille, 15 janv. 1852 : *JJCM* 1852.1.40.

et armateurs des navires, suivant l'article 1384 du même Code »<sup>1134</sup>. Suite au pourvoi en cassation, la Haute cour ne trancha la question qu'indirectement, en faisant référence seulement au défaut d'identité d'objet entre les deux actions<sup>1135</sup>. Cette jurisprudence semblait faire écho, et la cour d'appel de Paris avait dans une affaire d'accident de circulation, et par une solution à sens inverse, refusé de prendre en considération la constatation de la décision pénale relative à l'absence de faute pénale du conducteur, lorsque la juridiction répressive était saisie de la prévention de blessures involontaires, et que le juge civil était saisi quant à lui, d'une action en dommages-intérêts concernant le préjudice matériel. L'annotateur de cet arrêt l'avait critiqué en soutenant que la chose jugée au pénal sur le civil devrait s'imposer dans ce cas de figure<sup>1136</sup>. La position des juridictions de fond était théoriquement justifiée, car la juridiction répressive n'avait apprécié l'existence d'une faute pénale qu'en relation avec le préjudice corporel, et qu'en jugeant qu'il y avait faute pénale ou non, elle l'avait fait qu'en rattachant virtuellement la faute au dit préjudice et non au préjudice matériel. La Cour de cassation quant à elle, ne semble pas être du même avis, selon elle, la chose jugée au pénal sur le civil devrait jouer, toute les fois que le préjudice invoqué trouvait son origine dans la même faute<sup>1137</sup>. Quant à la jurisprudence algérienne, un arrêt de la Cour suprême semble implicitement avoir opté pour la même solution retenue par les juridictions de fond françaises<sup>1138</sup>.

## SECTION 2 : LA POLLUTION MARINE

**303. Divers régimes de responsabilités.** La différence entre la nature des régimes des responsabilités pénale et civile en matière de pollution marine (1<sup>re</sup> sous-section), implique que le principe de l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil soit écarté dans certains cas et appliqué dans d'autres (2<sup>e</sup> sous-section).

<sup>1134</sup> CA Aix, ch. civ., 19 nov. 1852, *JJCM* 1852.1.45.

<sup>1135</sup> Cass. req., 3 août 1853 : S. 1855.1.437.

<sup>1136</sup> CA Paris, 5<sup>e</sup> ch., 25 juill. 1934 : *DP* 1936.2.1, note MAZEAUD Léon.

<sup>1137</sup> Cass. 2<sup>e</sup> civ., 29 mars 1977 : *Bull. civ.* II, n° 102.

<sup>1138</sup> C. sup., civ., 1<sup>re</sup> sect., 24 janv. 2019, dossier n° : 1236526, inédit – arrêt en langue arabe. Le cas d'espèce soumis à la Cour suprême était identique à celui qu'avait eu à traiter la cour d'appel de Paris dans sa décision précitée (v. *supra*, note n° 1136).



Il est à signaler, que concernant la pollution par les hydrocarbures de soute, une Convention internationale<sup>1139</sup> est intervenue pour établir le régime de responsabilité applicable<sup>1140</sup>. Cette Convention s'est inspirée des dispositions de la Convention *CLC* 69-92 à l'exception du principe de canalisation de la responsabilité civile. De ce fait, ce qui sera développé concernant la Convention *CLC* 69-92 lui est aussi applicable<sup>1141</sup>.

## SOUS-SECTION 1 : RÉGIMES DE RESPONSABILITÉ

**304. De la responsabilité objective à la faute de témérité.** Le propriétaire du navire transportant une cargaison d'hydrocarbures en vrac est responsable de tout dommage par pollution<sup>1142</sup>, et l'action en dommages-intérêts exercée contre le propriétaire est recevable même devant les juridictions répressives, c'est ce qu'avait affirmé la Cour de cassation dans l'affaire *Erika*, sur la base de l'article 9-2 de la Convention *CLC* 69-92<sup>1143</sup>. Régime fondé sur la responsabilité de plein droit<sup>1144</sup>, et qui a pour base l'article 3-1 de la Convention *CLC* de 1969<sup>1145</sup>. Malgré l'amendement de la Convention de 1969 par le Protocole de 1992, le Code maritime<sup>1146</sup> n'a pas actualisé les dispositions internes concernant ce genre de responsabilité, bien que l'Algérie ait ratifié ce Protocole et dénoncé la Convention de 1969<sup>1147</sup>, ce qui a créé

<sup>1139</sup> L'Algérie n'a pas adhéré à cette Convention.

<sup>1140</sup> Conv. Londres, 23 mars 2001, Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (L. n° 2010-831, 22 juill. 2010, autorisant l'adhésion à la convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute, NOR : MAEJ0910797L : JORF n° 168, 23 juill. 2010, p. 13567 ; D. n° 2011-435, 20 avr. 2011, portant publication de la convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (convention « Hydrocarbures de soute ») (ensemble une annexe), adoptée à Londres le 23 mars 2001, NOR: MAEJ1108155D : JORF n° 95, 22 avr. 2011, p. 7155).

<sup>1141</sup> À l'exception toutefois de ce qui a été dit, concernant la canalisation de la responsabilité sous la Convention *CLC* 69-92.

<sup>1142</sup> C. mar., art. 117 ; C. transp., art. L. 5122-26 (ancien article 218-1 du Code de l'environnement avant son abrogation par la loi n° 13-431 du 28 mai 2013).

<sup>1143</sup> Cass. crim., 25 sept. 2012 : *Bull. crim.*, n° 198, p. 408.

<sup>1144</sup> Les auteurs anglophones parlent de « *strict liability* » (FAURE Michael et HUI Wang, art. cité, p. 243 ; FOLEY Vincent J. et NOLAN Christopher R., « The *Erika* Judgment— Environmental Liability and Places of Refuge: A Sea Change in Civil and Criminal Responsibility that the Maritime Community Must Heed », *Tul. Mar. L.J.* 2008, p. 49).

<sup>1145</sup> Disposition légèrement modifiée par l'article 4 du Protocole de 1992.

<sup>1146</sup> Contrairement au Code des transports français qui renvoie aux dispositions de la Convention *CLC* 69-92.

<sup>1147</sup> D. prés. n° 98-123, 18 avr. 1998, portant ratification du protocole de 1992, modifiant la convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures : JORA n° 25, 26 avr. 1998, p. 3. Concernant la dénonciation de la Convention *CLC* 1969 par l'Algérie, v. [https://treaties.un.org/Pages/showActionDetails.aspx?objid=08000002801083f3&clang=\\_fr](https://treaties.un.org/Pages/showActionDetails.aspx?objid=08000002801083f3&clang=_fr) [consulté le 8 septembre 2020].

une disparité entre la législation interne et la législation internationale, et qui a eu pour conséquence de considérer que la responsabilité du propriétaire en droit interne est une responsabilité exclusivement canalisée et que ses préposés et ses mandataires bénéficient d'une immunité absolue<sup>1148</sup>. Or, tel n'est plus le cas depuis l'amendement de la Convention de 1969 par le Protocole de 1992, qui rend cette règle relative, et autorise désormais l'engagement de la responsabilité des préposés et des mandataires du propriétaire ainsi que d'autres intervenant, comme l'affréteur, le pilote, etc., s'ils ont commis une faute intentionnelle ou une faute de témérité<sup>1149</sup>. De plus, le propriétaire dans le Code maritime est traité défavorablement en comparaison avec le Protocole de 1992, puisque une simple faute personnelle de sa part, le prive du bénéfice de la limitation de responsabilité<sup>1150</sup>, alors que sous le Protocole de 1992, seule la faute intentionnelle ou la faute téméraire le prive de ladite limitation<sup>1151</sup>. La Convention internationale ou la loi n'évoquant pas les tiers responsables, ils peuvent néanmoins voir leur responsabilité engagée conformément aux règles de droit commun, sur la base du régime de responsabilité pour faute ou sur celui de la responsabilité du fait des choses<sup>1152</sup>.

**305. Responsabilité pénale pour faute.** En droit algérien, et sous réserve de l'application du principe du concours réel ou idéal d'infractions, le fait de polluer involontairement les eaux maritimes, peut être constitutif de plusieurs infractions<sup>1153</sup>. Deux infractions ont été prévues dans le Code maritime<sup>1154</sup> et deux autres, presque semblables en leurs éléments constitutifs avec ceux prévues dans le Code maritime, l'ont été par la loi n° 03-10<sup>1155</sup>. L'infraction établie à l'article 483 du Code maritime exige une faute non intentionnelle : « [...] se rendant coupable d'une infraction aux règles prescrites par les règlements maritimes ou de tout autre fait de négligence [...] », contrairement à l'article 495 du même Code qui établit une infraction matérielle de nature délictuelle, et qui par l'ajout d'une circonstance aggravante<sup>1156</sup>, devient un crime. Quant à l'infraction prévue à l'article 97 de la loi n° 03-10, elle exige comme à l'article 483 du Code maritime une faute non

<sup>1148</sup> C. mar., art. 137 ; Conv. Bruxelles, 29 nov. 1969, *CLC*, art. 3, § 4.

<sup>1149</sup> Article 4 du Protocole de 1992 ; *CLC* 69-92, art. 3, § 4.

<sup>1150</sup> C. mar., art. 122 ; Conv. Bruxelles, 29 nov. 1969, *CLC*, art. 5, § 2.

<sup>1151</sup> Article 6 du Protocole de 1992 ; *CLC* 69-92, art. 5, § 2.

<sup>1152</sup> BONASSIES Pierre et SCAPEL Christian, *op. cit.*, p. 328 ; TGI Paris, 11<sup>e</sup> ch. 4<sup>e</sup> sec., 16 janv. 2008, RG n° : 9934895010.

<sup>1153</sup> V. notamment, *supra*, n° 56.

<sup>1154</sup> C. mar., art. 483 ; C. mar., art. 495.

<sup>1155</sup> L. n° 03-10, 19 juill. 2003, art. 97 et art. 99.

<sup>1156</sup> Accident entraînant des conséquences sur l'environnement.

intentionnelle, suivant les modalités de la faute de droit commun<sup>1157</sup>. L'article 99 de la même loi, établit une circonstance aggravante<sup>1158</sup> concernant l'infraction prévue à l'article qui le précède, qui d'ailleurs établit une infraction matérielle<sup>1159</sup>.

Le droit français, contrairement au droit algérien, ne traite pénalement la question de la pollution marine que dans les dispositions du Code de l'environnement, et bien que le Code des transports consacre un titre à la sécurité et à la prévention de la pollution<sup>1160</sup>, il renvoie néanmoins aux dispositions du Code de l'environnement concernant la répression des rejets polluants des navires<sup>1161</sup>. L'article L. 218-19 du Code de l'environnement établit une responsabilité pénale pour faute non intentionnelle, allant de la simple faute pénale à la faute pénale accentuée<sup>1162</sup>.

**306. Les exonérations de la responsabilité civile.** La Convention *CLC 69/92*<sup>1163</sup> ainsi que le Code maritime<sup>1164</sup> considèrent que le propriétaire du navire n'est pas responsable s'il prouve que le dommage par pollution résulte de l'un des cas suivants : *l'acte de guerre, l'hostilité, la guerre civile, l'insurrection ou le phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible, l'acte ou l'omission d'un tiers commis avec une intention préjudiciable, et la négligence ou l'action préjudiciable d'un gouvernement ou autre autorité responsable de l'entretien des feux ou autres aides à la navigation*<sup>1165</sup>. Aussi, l'article 3, § 3 de la Convention *CLC 69/92* et l'article 119 du Code maritime édictent que le propriétaire peut se dégager totalement ou partiellement de sa responsabilité, s'il prouve que *le dommage par pollution résulte en totalité ou en partie, soit du fait que la personne qui l'a subi, a agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, soit de la négligence de cette personne*. Cette exclusion totale ou partielle de la responsabilité ne joue qu'à l'encontre de la victime et ne s'étend pas au tiers, à moins que le fait de la victime ait été commis dans une intention préjudiciable et ait été la cause exclusive du dommage causé à une autre victime.

---

<sup>1157</sup> « [...] le capitaine qui, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des lois et des règlements [...] »

<sup>1158</sup> Rejet à l'intérieur des eaux sous juridiction algérienne d'hydrocarbures ou de mélange d'hydrocarbures.

<sup>1159</sup> « Toute infraction aux dispositions de l'article 57 ci-dessus et punie d'une amende de cent mille dinars (100.000 DA) à un million de dinars (1.000.000 DA). » (L. n° 03-10, 19 juill. 2003, art. 98).

<sup>1160</sup> V. Partie V, Livre II, Titre IV.

<sup>1161</sup> C. transp., art. L. 5241-9.

<sup>1162</sup> La faute accentuée est considérée dans ce cas, comme constituant une circonstance aggravante.

<sup>1163</sup> *CLC 69-92*, art. 3, § 2.

<sup>1164</sup> C. mar., art. 118.

<sup>1165</sup> Concernant la législation française, le Code des transports renvoie aux dispositions de la Convention *CLC 69/92*.

**307. Les causes d'irresponsabilité pénale.** Bien que le Code pénal algérien ne connaisse pas, du moins comme règle générale, l'état de nécessité comme fait justificatif, le Code maritime l'avait reconnu en matière d'infraction relative à la pollution marine<sup>1166</sup> avant que cette dernière ne soit retirée du Code maritime<sup>1167</sup>. Toutefois, ce fait justificatif a subsisté sans être rattaché à une quelconque infraction.

La loi n° 03-10 a repris à l'article 97, al. 3, les faits justificatifs établis jadis à l'article 71, al. 4 de la loi n° 83-03 relative à la protection de l'environnement<sup>1168</sup>. Ces faits justificatifs concernent l'infraction de pollution marine non intentionnelle. En effet, l'article 97, al. 3 de la loi n° 03-10 édicte qu'il « n'est pas punissable [...], le rejet consécutif à des mesures justifiées par la nécessité d'éviter un danger grave et imminent menaçant la sécurité des navires, la vie humaine ou l'environnement ». Le législateur algérien avait reproduit les dispositions de l'article 4 *bis*, al. 3 de la loi française du 26 décembre 1964 sur la pollution de la mer par les hydrocarbures<sup>1169</sup>, telle que modifiée par la loi n° 79-5<sup>1170</sup>, dispositions qui seront par la suite reproduites à l'article 8, al. 4 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983. Désormais en droit français, c'est l'article L. 218-20 du Code de l'environnement qui traite de ces causes, et qui renvoie néanmoins aux conditions de la règle 4 de l'annexe I de la Convention *MARPOL*.

## SOUS-SECTION 2 : INTERFÉRENCE ENTRE LES RESPONSABILITÉS PÉNALE ET CIVILE

**308. Régimes de responsabilité.** La responsabilité civile pour pollution étant une responsabilité objective, la décision pénale en matière d'infractions de pollution devrait rester sans influence sur la décision du juge civil. Néanmoins, cette affirmation connaît des limites, puisque seule la constatation relative à la faute pénale est dépourvue d'autorité de la chose

---

<sup>1166</sup> C. mar., art. 214.

<sup>1167</sup> Infraction qui était prévue à l'article 216 du Code maritime.

<sup>1168</sup> L. n° 83-03, 5 févr. 1983, relative à la protection de l'environnement : JORA n° 6, 8 févr. 1983, p. 250 (abrogée par la loi n° 03-10 du 19 juillet 2003).

<sup>1169</sup> L. n° 64-1331, 26 déc. 1964, réprimant la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures : JORF, 29 déc. 1964, p. 11791.

<sup>1170</sup> L. n° 79-5, 2 janv. 1979, portant modification de la loi n° 64-1331 du 26 décembre 1964 sur la pollution de la mer par les hydrocarbures : JORF n° 1, 3 janv. 1979, p. 6.

jugée. Quant aux constatations relatives au lien de causalité et au préjudice, elles devraient normalement être retenues par le juge civil<sup>1171</sup>.

**309. Limitation de responsabilité – droit algérien.** Concernant la limitation de responsabilité, en application des dispositions du Code maritime, la constatation relative à la faute pénale aura autorité de chose jugée sur le civil, puisqu'il n'est exigé qu'une simple faute civile du propriétaire, exception faite des constatations de la décision pénale relative à l'infraction prévue à l'article 495 du Code maritime, qui n'est autre qu'une infraction matérielle, où l'élément moral n'est réduit qu'à l'exigence d'une volonté. Quant à la limitation de responsabilité suivant la Convention *CLC* 69-92, la chose jugée au pénal sur le civil ne jouera pas s'il y a eu condamnation au pénal, pour la simple raison, que la législation algérienne ne connaît pas le concept de faute pénale accentuée, celle-ci étant simple, elle ne liera pas le juge civil quant à l'appréciation de la faute intentionnelle ou de la faute de témérité. Par contre, s'il y a eu renvoi des fins de la poursuite, la chose jugée de la décision pénale retrouvera son autorité, puisque on ne pourrait reconnaître l'existence d'une faute de témérité, si le juge pénal avait estimé que les mêmes faits ne constituaient pas une simple faute pénale.

**310. Limitation de responsabilité – droit français.** Quant au droit français, la prise de décision par le juge civil pour faire échec au principe de la limitation de responsabilité ou au principe de la canalisation de la responsabilité, pourrait être influencée par la décision pénale condamnant le propriétaire ou les personnes citées à l'article L. 218-18 du Code de l'environnement, à l'infraction aggravée de l'article L. 218-19 du même Code, ce qui semble, comme nous l'avons vu plus haut<sup>1172</sup>, être la position adoptée implicitement par la Cour de cassation dans l'affaire *Erika* : « [...] l'arrêt n'encourt pas la censure dès lors que la faute retenue au titre de l'action publique contre ces prévenus caractérise une faute de témérité, au sens de ladite convention qui les prive nécessairement de la possibilité d'invoquer un tel bénéfice [...]. »<sup>1173</sup>

Cette solution est aussi transposable pour retenir la responsabilité des personnes qui en principe bénéficient de l'immunité de responsabilité, les victimes pourront alors invoquer

---

<sup>1171</sup> En prenant en considération ce qui a été développé concernant ces deux constatations (v. *supra*, n<sup>os</sup> 250 s. ; 267 s.).

<sup>1172</sup> V. *supra*, n<sup>o</sup> 201.

<sup>1173</sup> Cass. crim., 25 sept. 2012 : *Bull. crim.*, n<sup>o</sup> 198, p. 408 (le même raisonnement a été suivi pour affirmer la condamnation de la société de classification *Spa Rina*, v. aussi, p. 409).

la décision pénale pour faire échec au principe de la canalisation de responsabilité à l'encontre de ses bénéficiaires.

**311. Les exclusions de responsabilité.** L'un des cas de force majeure, comme cause d'irresponsabilité du propriétaire du navire, a été prévu par la Convention *CLC 69/92* à l'article 3, § 2-a, et il s'agit du « phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible ». Cette définition diffère légèrement de celle adoptée par la jurisprudence tant française qu'algérienne, car le caractère d'imprévisibilité n'est pas exigé par les dispositions de la Convention, mais n'est-il pas implicitement englobé dans le caractère d'inévitabilité ? Aussi, le caractère d'exceptionnalité de l'événement naturel n'est pas retenu par les jurisprudences française et algérienne comme une condition de la force majeure. Bien que ces deux définitions ne diffèrent que légèrement, nous estimons que la décision pénale ne pourrait avoir une autorité absolue sur la décision qu'aura à prendre le juge civil, il pourra néanmoins, prendre en considération les caractères de la force majeure retenus par le juge pénal et qui caractérisent aussi la force majeure de la Convention *CLC* (comme c'est le cas du caractère d'irrésistibilité).

Concernant la faute du tiers<sup>1174</sup>, il faut qu'elle soit commise avec une intention préjudiciable pour constituer une cause exonératoire de la responsabilité, ce qui aurait pour conséquence l'exigence d'un dol spécial en matière pénale. Quant à la faute de la victime<sup>1175</sup>, elle peut être ou bien libératoire ou bien atténuante, qu'elle soit intentionnelle ou non, mais elle ne le sera ainsi que vis-à-vis de la victime elle-même, sans que cela ne s'étende aux autres victimes, et de ce fait, si la victime est condamnée pour une infraction non intentionnelle, le propriétaire pourra se prévaloir de la décision pénale de condamnation à son encontre pour se libérer de sa responsabilité (faute exclusive de la victime) ou voir celle-ci atténuée. La victime pourra aussi se prévaloir d'une décision pénale la renvoyant des fins de la poursuite pour faire échec à une défense au fond présentée par le propriétaire arguant que la victime avait commis une faute. Mais, l'autorité de la décision pénale n'agira sur le civil, que si ce sont les mêmes faits (réputés fautifs) qui ont été soumis au juge pénal et au juge civil.

Bien que l'état de nécessité soit considéré comme un fait justificatif<sup>1176</sup> et que la constatation de la décision pénale le concernant est une constatation nécessaire, le juge civil devrait certainement la prendre en considération. Cependant en droit civil, cet état de fait

---

<sup>1174</sup> *CLC 69-92*, art. 3, § 2-b.

<sup>1175</sup> *CLC 69-92*, art. 3, § 3.

<sup>1176</sup> C. pén., art. 122-7 (comme principe général en droit français).

n'aurait pas normalement d'incidence sur la responsabilité civile<sup>1177</sup>, et encore moins concernant la responsabilité objective. Prenant en considération cette situation, l'article 130 du Code civil considère que « celui qui cause un dommage à autrui pour éviter un plus grand dommage qui le menace ou qui menace un tiers, n'est tenu que de la réparation que le juge estime équitable »; ce qui sous-entend que l'état de nécessité n'influe pas sur la responsabilité, mais la constatation du juge pénal relative à ce fait justificatif devrait imposer au juge civil de le prendre en considération, lorsqu'il fixera le montant de la réparation.

---

<sup>1177</sup> PLANIOL Marcel et RIPERT Georges, *op. cit.*, p. 784. Pour une opinion différente, v. ROUIDI Hajer, « Une notion pénale à l'épreuve de la responsabilité civile : les faits justificatifs », *RSC* 2016, p. 33.

## CHAPITRE 2 : INTERFÉRENCE ENTRE LES RÉGIMES DE RESPONSABILITÉ EN DROIT AÉRIEN

**312. Différence avec le droit maritime.** Vu les caractéristiques techniques de l'évolution des aéronefs, le droit aérien, et contrairement au droit maritime, avait fait la différence entre l'abordage aérien au sens propre du terme (1<sup>re</sup> section) et les dommages causés aux tiers à la surface qu'ils soient consécutifs à une collision entre aéronefs ou non (2<sup>e</sup> section).

### SECTION 1 : LA COLLISION ENTRE AÉRONEFS

**313. Divergence.** Contrairement au régime de responsabilité en matière d'abordage en droit maritime, la législation algérienne n'est pas similaire à la législation française quant à la collision entre aéronefs (1<sup>re</sup> sous-section), ce qui a pour conséquence de rendre la portée de la chose jugée différente entre les deux législations (2<sup>e</sup> sous-section).

### SOUS-SECTION 1 : LES RÉGIMES DE RESPONSABILITÉ

**314. Régime de responsabilité civile en droit français.** Contrairement à la législation algérienne actuelle, la législation française ne consacre qu'une seule disposition concernant ce régime de responsabilité. L'article L. 6131-1 du Code des transports énonce qu'« en cas de dommage causé par un aéronef en évolution à un autre aéronef en évolution, la responsabilité du pilote et de l'exploitant de l'appareil est régie par les dispositions de code civil »<sup>1178</sup>. Le doyen RIPERT qui était rapporteur lors de l'élaboration du projet de loi relative à la navigation aérienne, estima qu'étant donné que « victime et auteur du dommage sont dans

---

<sup>1178</sup> Ancien article 52 de loi du 31 mai 1924 relative à la navigation aérienne, devenu article 35 du Code de l'aviation civile et commerciale, et plus tard, article L. 141-1 du Code de l'aviation civile.



une situation égale, les règles ordinaires de la responsabilité peuvent suffire »<sup>1179</sup>. Des auteurs avaient présagé que les juridictions appliqueraient non pas les règles relatives à l'abordage maritime, mais « les mêmes règles qu'au cas de collision de véhicules »<sup>1180</sup>. Les dispositions de l'article L. 6131-1 du Code des transports sont applicables, dès lors que l'un des aéronefs était la cause du dommage sans qu'il y ait eu nécessairement heurt entre ces aéronefs<sup>1181</sup>. La Cour de cassation dans une première étape, semblait accepter l'application cumulative des deux régimes de responsabilité, prévues aux articles 1382 et 1384 du Code civil<sup>1182</sup>, à savoir, le régime de responsabilité du fait personnel et le régime de responsabilité du fait des choses<sup>1183</sup>. Une telle position semblait ambiguë, ce qui avait poussé la Haute cour à reformuler sa pensée, cette fois-ci de manière cohérente, en estimant implicitement, qu'à défaut de relever par les juges une faute à l'encontre du pilote ou de l'exploitant de l'un des aéronefs (régime du fait personnel), il était possible d'appliquer le régime de responsabilité du fait des choses<sup>1184</sup>, à condition que le demandeur fonde son action à la fois sur l'article 1240 et l'article 1242, al. 1<sup>er</sup> du Code civil<sup>1185</sup>. Ainsi, le juge pénal en relaxant un pilote poursuivi pour homicide non intentionnel ne pourra se substituer au demandeur pour appliquer le régime de responsabilité du fait des choses, si ce régime n'a pas été évoqué par la partie civile<sup>1186</sup>. De ce fait, la responsabilité du fait des choses sera retenue, si l'exploitant de l'aéronef, comme gardien de la chose, ne peut pas prouver la faute de la victime<sup>1187</sup> ou s'il ne rapporte pas la preuve de l'existence d'un cas fortuit, d'une force majeure ou d'une quelconque autre cause étrangère susceptible de l'exonérer de la présomption de responsabilité qui pèse sur lui<sup>1188</sup>.

---

<sup>1179</sup> Bulletin de la société d'études législatives, « La navigation aérienne », question n° 43, Assemblée générale du vendredi 26 février 1922, p. 87.

<sup>1180</sup> PLANIOL Marcel et RIPERT Georges, *op. cit.*, p. 1004.

<sup>1181</sup> Cass. 1<sup>re</sup> civ., 14 déc. 1982 : *Bull. civ. I*, n° 362.

<sup>1182</sup> Actuellement, articles 1240 et 1242 du Code civil.

<sup>1183</sup> Cass. 2<sup>e</sup> civ., 26 févr. 1970 : *Bull. civ. II*, n° 75.

<sup>1184</sup> « Que, contrairement aux prétention du pourvoi, ni la qualité d'exploitant au sens de l'article L 141-1 susvisé, ni les règles spéciales édictées par le articles L 141-2 et L 141-4 du même Code ne sont incompatibles avec les pouvoirs d'usage, de direction et de contrôle qui caractérisent la garde d'une chose et avec la responsabilité qui en découle. » (Cass. 2<sup>e</sup> civ., 20 juin 1973, n° de pourvoi : 72-10.788 : *Bull. civ. II*, n° 200) ; Cass. 2<sup>e</sup> civ., 20 juin 1973, n° de pourvoi : 71-14.203 : *Bull. civ. II*, n° 200 ; CA Aix-en-Provence, 10<sup>e</sup> ch., 23 nov. 2005, RG n° : 03/00087 : *JurisData* n° 2005-342727.

<sup>1185</sup> MERCADAL Barthélémy, v° Aviation, *Rép. com. Dalloz*, 2001, n° 221.

<sup>1186</sup> Cass. crim., 9 avr. 2013, n° de pourvoi : 12-82.947, inédit.

<sup>1187</sup> Cass. 2<sup>e</sup> civ., 5 juill. 1989 : *Bull. civ. II*, n° 146. Selon cet arrêt, il faut que la faute de la victime soit imprévisible et irrésistible.

<sup>1188</sup> CA Agen, 1<sup>re</sup> civ., 22 mai 2006, RG n° : 06/558.

**315. Régime de responsabilité civile en droit algérien.** Comme pour le régime de responsabilité pour abordage en droit maritime, la responsabilité résultant des dommages causés suite à la collision entre des aéronefs en vol<sup>1189</sup> est basée sur le principe de la faute prouvée<sup>1190</sup>, et si les deux (ou plusieurs) aéronefs ont été reconnus fautifs, chacun des exploitants sera tenu responsable proportionnellement à la faute commise par lui ou par l'un de ses préposés<sup>1191</sup>. Cependant, l'article 165 de la loi n° 98-06 n'évoque que l'abordage en vol, et non l'abordage en évolution comme il a été fait mention à l'article 168 de la même loi, qui évoque le cas assimilé à l'abordage<sup>1192</sup>.

Ce régime de responsabilité n'a été consacré en droit algérien, que depuis la loi n° 98-06. Le régime de responsabilité qui était antérieurement applicable, étant celui du droit commun, par renvoi implicite de l'article 18 de l'ordonnance n° 63-412 du 24 octobre 1963<sup>1193</sup>, et qui avait repris les dispositions de l'article 35 du Code de l'aviation civile et commerciale français<sup>1194</sup>.

**316. Régime de responsabilité pénale.** La législation pénale aérienne ne prévoit pas une infraction spécifique à la collision aérienne. À défaut donc d'une telle infraction, certaines infractions de résultat prévues par la législation aérienne peuvent recevoir application, ainsi que les infractions prévues dans le Code pénal et relatives à l'homicide et aux blessures non intentionnels.

L'article 206 de la loi n° 98-06 a créé une infraction non intentionnelle, qui est applicable à la collision entre aéronefs, s'il en a résulté des lésions corporelles (circonstance aggravante) d'un fait de nature à mettre en péril les personnes se trouvant à bord d'un aéronef. Par contre, s'il y a eu entrave intentionnelle de la navigation ou de la circulation des aéronefs,

---

<sup>1189</sup> Concernant l'abordage par assimilation, v. L. n° 98-06 [mod. comp.], 27 juin 1998, art. 168 : « Les dommages résultant d'une gêne causée à un aéronef par les évolutions d'un ou plusieurs autres aéronefs sont assimilés aux dommages causés par abordage. »

<sup>1190</sup> L. n° 98-06 [mod. comp.], 27 juin 1998, art. 165, 1.

<sup>1191</sup> L. n° 98-06 [mod. comp.], 27 juin 1998, art. 165, 2.

<sup>1192</sup> L'article 157, al. 2 de la loi n° 98-06 considère que l'aéronef est en évolution, « à partir du moment où il est en mouvement par ses propres moyens en vue du décollage, jusqu'à son immobilisation ».

<sup>1193</sup> Ord. n° 63-412, 24 oct. 1963, relative aux règles de circulation des aéronefs : JORA n° 80, 29 oct. 1963, p. 1077 (abrogée par la loi n° 98-06 du 27 juin 1998).

<sup>1194</sup> L'article 18 de la l'ordonnance n° 63-412 faisait référence à la *législation algérienne* et non aux *dispositions du Code civil*. Chose logique, puisqu'en 1963 l'Algérie ne s'était pas encore dotée d'un Code civil qui lui était propre, et que la législation qui était appliquée à l'époque était celle du Code civil en vigueur au 1<sup>er</sup> juillet 1962 (v. circulaire du 13 juillet 1962 du Président de l'exécutif provisoire algérien, relative à l'application de la législation en vigueur en Algérie au 1<sup>er</sup> juillet 1962, et la loi n° 62-157 du 31 décembre 1962, tendant à la reconduction, jusqu'à nouvel ordre, de la législation en vigueur au 31 décembre 1962).

et qu'il en a résulté des lésions corporelles ou la mort (circonstance aggravante)<sup>1195</sup>, ou s'il y a eu compromission volontaire de la navigabilité ou la sécurité de vol de l'aéronef, et que cet acte a été la cause de lésions corporelles ou la mort (circonstance aggravante)<sup>1196</sup>, ces faits revêtiront la qualification de crime. À défaut de l'application des dispositions l'article 206 de la loi n° 98-06, et si la collision entre aéronefs n'est pas la conséquence un acte intentionnel, ce seront les dispositions du Code pénal qui établissent les infractions non intentionnelles protégeant l'intégrité physique et la vie, qui seront applicables<sup>1197</sup>.

## SOUS-SECTION 2 : CONVERGENCE DES RÉGIMES DE RESPONSABILITÉ

**317. Choix du régime de responsabilité.** Cette question ne peut se poser qu'en droit français. En effet, c'est au demandeur de choisir en matière de responsabilité civile, quel régime de responsabilité sera applicable, et bien plus, il pourra se fonder sur les deux régimes de responsabilité à la fois. Dans ce dernier cas, si le demandeur invoque une décision pénale de condamnation<sup>1198</sup> à l'encontre de l'exploitant d'un aéronef, le juge civil ne pourra pas nier l'existence d'une faute pénale non intentionnelle (qu'elle soit ou non accentuée), et de ce fait, il ne pourra suivre le demandeur sur le chemin de la responsabilité du fait des choses et sera tenu de prendre en considération le régime de responsabilité pour faute prouvée. À l'inverse, une décision de relaxe concernant la même infraction, laissera toute latitude au juge civil de statuer suivant les deux régimes de responsabilité, étant donné que le principe de l'unité des fautes pénale et civile a été abandonné par la jurisprudence française<sup>1199</sup>.

**318. Interférence en droit algérien.** En droit algérien, étant donné que les régimes de responsabilité civile et pénales sont basés sur la faute prouvée, la décision pénale, qu'elle condamne ou qu'elle renvoie des fins de la poursuite pour le délit prévu à l'article 206 de la loi n° 98-06 ou pour les infractions de droit commun, aurait normalement autorité de chose jugée sur le civil, à condition toutefois<sup>1200</sup>, que les dommages (ou préjudices) soient

---

<sup>1195</sup> V. concernant la législation algérienne : L. n° 98-06 [mod. comp.], 27 juin 1998, art. 215 et art. 217. V. concernant la législation française : C. transp., art. L. 6372-4, 4° et art. L. 6372-6.

<sup>1196</sup> L. n° 98-06 [mod. comp.], 27 juin 1998, art. 221.

<sup>1197</sup> V. concernant la législation algérienne : C. pén., art. 288, art. 289, art. 290, et art. 442-2. V. concernant la législation française : C. pén., art. 221-6, 222-19, 222-20, art. R. 622-1, R. 625-2, et R. 625-3.

<sup>1198</sup> Ex. délit d'homicide non intentionnel.

<sup>1199</sup> V. *supra*, n° 173.

<sup>1200</sup> Par analogie avec ce qui a été développé plus haut concernant l'abordage maritime, v. *supra*, n°s 301-302.

similaires. Quant à la décision pénale d'acquittement concernant les crimes prévus aux articles 215 et 217 ou à l'article 221 de la loi n° 98-06, elle n'emporterait pas chose jugée sur le civil, si l'acquittement trouvait sa cause dans le défaut d'intention, puisque la responsabilité civile se trouve engagée du seul fait que la faute ait été non intentionnelle. Par contre la décision de condamnation, emportera chose jugée sur le civil, du moment que la faute pénale établie serait plus grave que celle exigée pour la responsabilité civile. Abstraction de ce qui été dit, le juge civil retrouve la liberté d'appréciation quant à certains éléments liés à la responsabilité civile<sup>1201</sup>.

**319. L'interférence en droit français.** En droit français, la solution dépend du régime de responsabilité civile retenu. Si c'est le régime de responsabilité pour faute<sup>1202</sup>, la décision pénale de relaxe concernant les infractions de droit commun prévues aux articles 221-6, 222-19, 222-20, R. 622-1, R. 625-2, et R. 625-3 du Code pénal, n'aura aucune incidence sur le civil, si on suit les solutions retenues par la jurisprudence et qui consacrent le principe de l'indépendance des fautes pénale et civile, à l'inverse, la décision de condamnation emportera normalement chose jugée sur le civil<sup>1203</sup>, à condition toutefois que le lien de causalité et le préjudice soient appréciés de la même façon. Concernant l'autorité de la chose jugée au pénal sur l'action basée sur la responsabilité du fait des choses<sup>1204</sup>, celle-ci ne jouera pas, puisque le régime de la responsabilité pénale (du moins concernant la faute) est distinct de celui de ladite responsabilité civile. Il en est de même de l'appréciation des circonstances de l'accident, mais non du rôle de la chose (l'aéronef)<sup>1205</sup>.

## SECTION 2 : LES DOMMAGES CAUSÉS AUX TIERS À LA SURFACE

**320. Division.** Concernant le régime de responsabilité en matière pénale, le même régime qui concerne la collision entre aéronefs est applicable à la responsabilité pour dommages causés aux tiers à la surface. Cependant, le régime de responsabilité civile est

---

<sup>1201</sup> Appréciation de certains faits, comme la collision, le vol, l'évolution, etc.

<sup>1202</sup> C. civ., art. 1240.

<sup>1203</sup> En prenant en considération, ce qui a été dit sur la faute pénale simple et la faute pénale accentuée, v. *supra*, n<sup>os</sup> 173 ; 195 ; 200.

<sup>1204</sup> C. civ., art. 1242, al. 1<sup>er</sup>.

<sup>1205</sup> V. l'état de la jurisprudence concernant le lien de causalité en matière de responsabilité du fait des choses (*supra*, n° 269).

totalemment différent (1<sup>re</sup> sous-section), ce qui a pour conséquence de produire des effets différents quant à l'autorité de la chose jugée (2<sup>e</sup> sous-section).

## SOUS-SECTION 1 : RÉGIMES DE RESPONSABILITÉ CIVILE

**321. Droit français – fondement.** Le droit français consacrait la responsabilité des dommages causés aux tiers à la surface par les aéronefs, bien avant sa consécration en droit international, en énonçant à l'article 53, al. 1<sup>er</sup> de la loi du 31 mai 1924 que « l'exploitant d'un aéronef est responsable de plein droit des dommages causés par les évolutions de l'aéronef ou les objets qui s'en détacheraient aux personnes et aux biens situés à la surface ». Disposition devenue par la suite, l'article 36, al. 1<sup>er</sup> du Code de l'aviation civile et commerciale, et plus tard, l'article L. 141-2, al. 1<sup>er</sup> du Code de l'aviation civile, et enfin l'article L. 6131-2, al. 1<sup>er</sup> du Code des transports. La responsabilité édictée par cette disposition est une responsabilité objective qui a pour fondement *la théorie du risque*<sup>1206</sup>. En conséquence, cette responsabilité s'impose *indépendamment de toute faute, d'abus ou d'usage anormal des appareils*<sup>1207</sup>, et la Cour de cassation avait estimé que « cette responsabilité exceptionnelle est une charge des entreprises liée à l'exploitation des lignes aériennes, indépendamment des circonstances dans lesquelles s'exerce cette activité et notamment des règles contraignantes édictées par l'autorité publique »<sup>1208</sup>. Régime de responsabilité qui déroge au principe général établi à l'article 1242, al. 1<sup>er</sup> du Code civil<sup>1209</sup>, puisqu'il est plus rigoureux à l'encontre de l'exploitant de

---

<sup>1206</sup> PLANIOL Marcel, *op. cit.*, p. 357 ; LEMOINE E. M. Maurice, *La responsabilité des navigateurs aériens à l'égard des tiers à la surface*, Librairie Picart, 1935, p. 13 ; 24 ; HEINRY X., *La responsabilité civile de l'exploitant d'aéronefs pour les dommages causés aux tiers à la surface*, thèse de doctorat, droit, université de Rennes, 1937, p. 33 ; MAZEAUD Henri, MAZEAUD Léon et MAZEAUD Jean, *Leçons de droit civil*, t. 2, vol. 1, *op. cit.*, p. 611-612 ; MERCADAL Barthélémy, art. cité, n° 205. Le doyen RIPERT, ayant participé comme rapporteur lors de l'élaboration d'un projet de loi sur la navigation aérienne, avait avancé ce fondement : « Allons-nous exiger ici que la victime fasse, conformément aux règles de l'article 1382 du Code civil, la preuve de la faute de l'auteur, faute qu'elle ne connaîtra pas et qu'elle n'aura pas le moyen de prouver ? Ou bien essaierons-nous de dire que l'aviateur est responsable du fait de son avion parce qu'il existe une responsabilité du fait des choses ? Mais les conditions juridiques de l'application de l'article 1834 du Code civil sont encore assez imprécises. Pourquoi ne pas admettre une règle de responsabilité de plein droit en disant que, par le seul fait du dommage, la victime aura droit à être indemnisée ? L'aviateur crée pour le public un risque qui est encore exceptionnel ; de ce risque il doit répondre, quitte à se faire couvrir par l'assurance. » (Bulletin de la société d'études législatives, « La navigation aérienne », question n° 43, Assemblée générale du vendredi 26 février 1922, p. 88).

<sup>1207</sup> Cass. 2<sup>e</sup> civ., 17 déc. 1974 : *Bull. civ. II*, n° 335.

<sup>1208</sup> Cass. 2<sup>e</sup> civ., 17 oct. 1984 : *Bull. civ. II*, n° 154.

<sup>1209</sup> Ancien article 1384, al. 1<sup>er</sup> du Code civil.

l'aéronef<sup>1210</sup>, en ne lui accordant que la possibilité d'établir la faute de la victime pour qu'il puisse se dégager de la responsabilité qui pèse sur lui ou pour pouvoir l'atténuer<sup>1211</sup>, car le fait non fautif de la victime ne suffit pas à écarter ce genre de responsabilité<sup>1212</sup>, et même la force majeure ne pourrait avoir un tel effet<sup>1213</sup>.

Nous pensons que le texte instituant ce régime de responsabilité détermine l'exploitant de l'aéronef comme étant le gardien de la chose, tandis que concernant le régime de responsabilité établi à l'article 1242, al. 1<sup>er</sup> du Code civil, la détermination du gardien de la chose est appréciée par le juge suivant des critères déterminés. Cependant, telle n'est pas la position de la jurisprudence<sup>1214</sup> et de la doctrine<sup>1215</sup>.

**322. Droit français – champ d'application.** Le champ d'application de ce genre de responsabilité est assez vaste vu la généralité des termes de la disposition légale<sup>1216</sup>, et concerne les dommages occasionnés par : la chute d'un aéronef, de ses débris, des pièces qui le composent, des marchandises ou des personnes transportées. Le régime de responsabilité est applicable aussi aux dommages excédant les inconvénients normaux de voisinage, par le seul fait de l'évolution de l'aéronef<sup>1217</sup>, comme pour les dommages causés par le bruit des réacteurs<sup>1218</sup>. La Cour de cassation est même allée plus loin, en l'appliquant aux dommages causés à une plantation suite à l'épandage d'un produit herbicide par un hélicoptère<sup>1219</sup>. Ce régime de responsabilité est applicable aussi *de jure* aux dommages

<sup>1210</sup> Ainsi, CARTOU estimait que cette responsabilité était « particulièrement étendue et sévère » (CARTOU Louis, *Le droit aérien*, PUF, 1969, p. 123).

<sup>1211</sup> C. transp., L. 6131-2, al. 2.

<sup>1212</sup> CARTOU Louis, *op. cit.*, p. 124.

<sup>1213</sup> PLANIOL Marcel et RIPERT Georges, *op. cit.*, p. 1005 ; CARTOU Louis, *op. cit.*, p. 124. V. concernant la justification de cette position, l'intervention de Paul Auguste FABRY, alors président de la commission chargée de l'élaboration du projet de loi sur la navigation aérienne et conseiller à la Cour de cassation (Bulletin de la société d'études législatives, « La navigation aérienne », question n° 43, Assemblée générale du vendredi 24 mars 1922, p. 130 s.).

<sup>1214</sup> Cass. 2<sup>e</sup> civ., 18 nov. 1976 : *Bull. civ. II*, n° 312 (sur la question de l'application de l'article 1384, al. 1<sup>er</sup> du Code civil pour déterminer le gardien de l'aéronef) ; CA Nîmes, 14 févr. 2006, RG n° : 03/2541 (qui semble faire implicitement distinction entre exploitant et gardien de la chose).

<sup>1215</sup> La doctrine soutenait que l'exploitant de l'aéronef étant celui qui en était gardien, au sens donné à ce mot en matière de responsabilité des dommages causés par les choses inanimées (PLANIOL Marcel et RIPERT Georges, *op. cit.*, p. 1006).

<sup>1216</sup> Cass. 2<sup>e</sup> civ., 24 mai 1982 : *JurisData* n° 1982-701219.

<sup>1217</sup> Cass. 2<sup>e</sup> civ., 8 mai 1968 : *Bull. civ. II*, n° 122. Sur l'appréciation de l'excès, v. Cass. 2<sup>e</sup> civ., 14 juin 2007 : *Bull. civ. II*, n° 164.

<sup>1218</sup> Cass. 2<sup>e</sup> civ., 17 déc. 1974 (2 espèces), n<sup>os</sup> de pourvoi : 71-14.313 et 71-14.147 : *Bull. civ. II*, n° 335. V. sur l'appréciation de ce genre de dommage, Cass. 2<sup>e</sup> civ., 14 juin 2007 : *Bull. civ. II*, n° 164.

<sup>1219</sup> Cass. 2<sup>e</sup> civ., 6 déc. 1995 : *Bull. civ. II*, n° 307. Cette position était loin d'être conforme à l'esprit des dispositions de l'article L. 141-2, al. 1<sup>er</sup> du Code de l'aviation civile, pour la simple raison que dans le cas d'espèce, le dommage avait été occasionné par la défectuosité du produit herbicide et non par l'effet de l'aéronef.

occasionnés aux tiers à la surface à cause de jet par suite de force majeure ou de jet de lest réglementaire<sup>1220</sup>, et la Cour de cassation avait appliqué les dispositions de l'article L. 6131-3, al. 2 du Code des transports à la responsabilité du fréteur pour dommages occasionnés à une antenne hélicoptère – objet du contrat d'affrètement – suite à son largage pour cause de force majeure alléguée<sup>1221</sup>.

**323. Droit algérien.** Le législateur algérien avait repris les dispositions de l'article 36 du Code de l'aviation civile et commerciale français à l'article 15 de l'ordonnance n° 63-412 du 24 octobre 1963. Mais avec la loi n° 98-06, il a remodelé à l'article 159 le système de responsabilité, en combinant la disposition du 1<sup>er</sup> alinéa de l'article 15 précédemment cité<sup>1222</sup>, tout en supprimant l'expression « de plein droit », avec la disposition (ou presque) établie à l'article 1<sup>er</sup>, § 1 de la Convention de Rome du 7 octobre 1952, relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers<sup>1223</sup>. Concernant l'application du régime de responsabilité pour dommages causés aux tiers à la surface, au jet de marchandises ou objets suite à la force majeure, le législateur algérien n'a pas évoqué cette question, bien qu'il ait énoncé à l'article 157, al. 1<sup>er</sup> de la loi n° 98-06 qu'« hormis les cas de force majeure, il est interdit de jeter d'un aéronef en évolution, des marchandises ou objets quelconques »<sup>1224</sup>.

En réalité, le législateur algérien a supprimé la portée de l'ancien régime de responsabilité (bien que textuellement toujours existant), puisqu'il ne restreint le champ d'application du régime de la responsabilité objective qu'aux dommages subis par les tiers à la surface, à la suite de *la chute d'un aéronef, d'une personne ou d'une chose tombant de celui-ci*<sup>1225</sup>. Cette restriction est même plus sévère que celle édictée par la Convention de Rome de 1952, puisque l'article 1<sup>er</sup>, § 1 de la Convention évoque seulement un dommage provenant d'un aéronef en vol, et non comme l'avait fait le législateur algérien, en ne visant

---

<sup>1220</sup> C. transp. L. 6131-3, al. 2.

<sup>1221</sup> Cass. com., 2 oct. 2012 : *Bull. civ.* IV, n° 179 ; *D.* 2012, p. 2866, note TOSI Jean-Pierre ; *Rev. dr. transp.* 2012, comm. 54, obs. DELEBECQUE Philippe. Arrêt critiqué avec raison par ses annotateurs, puisque le litige relevait de la responsabilité contractuelle et non de la responsabilité extracontractuelle.

<sup>1222</sup> « L'exploitant d'un aéronef est responsable de plein droit des dommages causés par les évolutions de l'aéronef ou les objets qui s'en détacheraient, aux personnes et aux biens situés à la surface. » (ord. n° 63-412, 24 oct. 1963, relative aux règles de circulation des aéronefs, art. 15, al. 1<sup>er</sup>).

<sup>1223</sup> « L'exploitant d'un aéronef est responsable des dommages causés par les évolutions de l'aéronef ou les objets qui s'en détacheraient, aux personnes et aux biens situés à la surface. » (L. n° 98-06 [mod. comp.], 27 juin 1998, art. 159, al. 1<sup>er</sup>).

<sup>1224</sup> Contrairement à l'ancienne législation, qui appliquait par renvoi, le régime de responsabilité établi pour les dommages occasionnés aux tiers à la surface (ord. n° 63-412, 24 oct. 1963, relative aux règles de circulation des aéronefs, art. 16, al. 2).

<sup>1225</sup> L. n° 98-06 [mod. comp.], 27 juin 1998, art. 159, al. 2.

que la chute de l'aéronef, bien que le premier alinéa de l'article 159 de la loi n° 98-06 énonce que « l'exploitant d'un aéronef est responsable des dommages causés par les évolutions des aéronefs ou les objets qui s'en détacheraient », ce qui s'accorde d'ailleurs avec le principe général énoncé à l'article 13, al. 1<sup>er</sup> de ladite loi<sup>1226</sup>. Le troisième alinéa de l'article 159 de la loi n° 98-06, confirme notre point de vue, puisqu'il édicte que « tous les dommages et préjudices non prévus par les dispositions de la section 4 du chapitre 8 de la présente loi sont régis par le droit commun ». Sous une autre lecture, cela aboutirait à considérer que tous les dommages occasionnés par le fait de l'évolution de l'aéronef (autres que ceux spécifiés par le second alinéa de l'article 159) relèveraient du domaine des régimes de responsabilité de droit commun.

Concernant les causes exonératoires de la responsabilité, la faute de la victime (ou de ses préposés) n'est plus seulement à elle seule libératrice de l'obligation de réparer le dommage<sup>1227</sup>, il faudrait compter désormais d'autres causes, qui sont : le conflit armé, les troubles civils et la privation de l'usage de l'aéronef par un acte de l'autorité publique<sup>1228</sup>. De plus, le plafond d'indemnisation est limité, et l'article 161 de la loi n° 98-06 renvoie aux limites fixées par la Convention de Rome de 1952. L'article 162 de la même loi, ajoute qu'« en cas de dommages à des personnes et à des biens à la surface, résultant d'un abordage entre deux ou plusieurs aéronefs en vol, les exploitants de ces aéronefs sont solidairement responsables de ces dommages ».

**324. Conventions internationales.** La France n'a ratifié aucune des Conventions internationales relatives aux dommages causés par les aéronefs en vol aux tiers à la surface. La première de ces Conventions, était la Convention de Rome en date du 29 mai 1933, elle n'est jamais entrée en vigueur. La seconde, est la Convention de Rome du 7 octobre 1952, relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers, ratifiée par l'Algérie par le décret n° 64-76 du 2 mars 1964<sup>1229</sup>. Cette Convention établit un régime de responsabilité objective mais limitée, qui pèse sur l'exploitant ou la personne qui lui est assimilée<sup>1230</sup>, elle est néanmoins limitée dans son champ d'application, puisqu'il faudrait que

<sup>1226</sup> « L'utilisation d'aéronefs dans l'espace aérien algérien ne doit en aucun cas constituer une source de préjudice aux tiers à la surface. » (L. n° 98-06 [mod. comp.], 27 juin 1998, art. 13, al. 1<sup>er</sup>).

<sup>1227</sup> L. n° 98-06 [mod. comp.], 27 juin 1998, art. 160, al. 2.

<sup>1228</sup> L. n° 98-06 [mod. comp.], 27 juin 1998, art. 160, al. 1<sup>er</sup>.

<sup>1229</sup> D. n° 64-76, 2 mars 1964, portant adhésion de la République algérienne démocratique et populaire à la convention relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers : JORA n° 30, 10 avr. 1964, p. 438.

<sup>1230</sup> Art. 1<sup>er</sup> ; art. 2.



le dommage ait été la conséquence directe du fait qu'il l'a produit, ainsi le principe de l'équivalence des conditions et celui de la causalité adéquate, seraient écartés. Aussi, il n'a pas lieu de réparation, si le dommage *résulte du seul fait du passage de l'aéronef à travers l'espace aérien conformément aux règles de circulation aérienne applicables*<sup>1231</sup>. Des causes d'exclusion de la responsabilité ont été prévues aux articles 5 et 6, et qui sont : le conflit armé, les troubles civils, la privation de l'usage de l'aéronef par un acte de l'autorité publique, et la faute exclusive de la victime ou de ses préposés. La limitation de responsabilité est écartée en cas de faute délibérée<sup>1232</sup>. La Convention fut modifiée par un Protocole signé à Montréal le 23 septembre 1978, que l'Algérie n'a pas ratifié.

Concernant les nouvelles conventions qui ne sont pas encore entrées en vigueur, on retrouve la Convention de Montréal du 2 mai 2009, relative à la réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs<sup>1233</sup>. Cette Convention institue un régime de responsabilité objectif et concerne tout dommage occasionné par un aéronef en vol<sup>1234</sup>, elle connaît cependant la même limitation du champ d'application que la Convention de Rome de 1952<sup>1235</sup> et exclut les dommages survenant à la suite d'un acte d'intervention illicite<sup>1236</sup>, elle reprend aussi les mêmes causes exonératoires de sa précédente, à l'exception de la privation de l'usage de l'aéronef par un acte de l'autorité publique<sup>1237</sup>. Chose innovante, elle prend en considération le dommage à l'environnement, à condition que celui-ci soit prévu par le droit de l'État partie où le dommage est survenu<sup>1238</sup>, elle institue aussi un régime à responsabilité non limitée en principe, sauf à l'exploitant de prouver que le dommage ne résulte pas de sa faute (au minimum une négligence) ou de la faute de ses préposés ou de ses mandataires ou de prouver que le dommage résulte de la faute (au minimum une négligence) du tiers, auquel cas il pourra prétendre à la limitation de responsabilité<sup>1239</sup>. Une autre Convention, signée à Montréal du 2 mai 2009, concerne la réparation des dommages causés aux tiers suite à des actes d'intervention illicite faisant intervenir des aéronefs<sup>1240</sup>. Elle institue un régime de

---

<sup>1231</sup> Art. 1<sup>er</sup>, § 1.

<sup>1232</sup> Art. 12, § 1.

<sup>1233</sup> Convention sur les risques généraux.

<sup>1234</sup> Art. 3, § 1.

<sup>1235</sup> Art. 3, § 2.

<sup>1236</sup> Art. 1<sup>er</sup>, § 1.

<sup>1237</sup> Art. 3, § 8 ; art. 10.

<sup>1238</sup> Art. 1<sup>er</sup>, § 5.

<sup>1239</sup> Art. 4, § 3.

<sup>1240</sup> Ce cas avait aussi été prévu par la Convention de Rome de 1952 à l'article 12, §2.

responsabilité de plein droit<sup>1241</sup> sans exclusion de responsabilité, mais limitée<sup>1242</sup>. L'acte d'intervention illicite, signifie selon la Convention, « un acte qui est défini comme étant une infraction pénale dans la *Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs*, signée à La Haye le 16 décembre 1970, ou la *Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile*, signée à Montréal le 23 septembre 1971, et dans tout amendement en vigueur au moment de l'évènement »<sup>1243</sup>.

## SOUS-SECTION 2 : INCIDENCE DU PÉNAL SUR LE CIVIL

**325. Incidence suivant les régimes de responsabilité.** La responsabilité pour dommages causés aux tiers à la surface étant une responsabilité objective, la constatation du juge répressif concernant la faute n'a pas en principe autorité de chose jugée sur le civil. Concernant le lien de causalité, que ce soit en droit français ou en droit algérien, le pouvoir est laissé normalement à l'appréciation du juge civil, mais vu l'état de la jurisprudence française, si un lien de causalité est exigée pour que l'infraction pénale soit constituée, la constatation faite par le juge pénal s'imposera au juge civil. Quant à la constatation relative au dommage ou au préjudice, elle n'aura autorité de chose jugée que concernant le préjudice relatif à l'intégrité physique ou au décès, car elle est la seule constatation prise en considération ou bien comme élément constitutif de l'infraction ou bien comme circonstance aggravante. Les infractions pénales citées plus haut<sup>1244</sup>, ne prenant pas en compte la qualité de l'auteur, toute constatation de la décision pénale relative à cette qualité, n'aura pas autorité de chose jugée sur le civil.

Concernant le jet volontaire d'objet ou de marchandise, nous pensons que la condamnation de l'exploitant pour commission du délit de jet volontaire et inutile d'objets ou de marchandise prévu à l'article L. 6142-8 du Code des transports<sup>1245</sup>, a pour effet d'interdire au juge civil d'appliquer le régime de responsabilité pour les dommages occasionnés aux tiers à la surface. On pourrait comprendre une telle solution, car l'article L. 6142-8 du Code des transports n'est que la sanction prévue pour celui qui enfreint les dispositions de l'article

---

<sup>1241</sup> Art. 3, § 1.

<sup>1242</sup> Art. 4.

<sup>1243</sup> Art. 1<sup>er</sup>, a.

<sup>1244</sup> V. *supra*, n° 316.

<sup>1245</sup> L. n° 98-06 [mod. comp.], 27 juin 1998, art. 213.

L. 6131-3, al. 1<sup>er</sup> du même Code, et l'expression pénale « inutile » signifie au civil « hors les cas de force majeure » et « à l'exception du lest réglementaire ». Mais cette solution ne semble pas logique, puisqu'elle a pour conséquence d'appliquer à l'exploitant fautif, les régimes de responsabilité de droit commun, qui sont, en comparaison avec le régime spécial, moins rigoureux.

**326. La limitation de responsabilité.** Selon l'article 12-1 de la Convention de Rome de 1952, la faute délibérée de l'exploitant ou de ses préposés évince le droit à la limitation de responsabilité. De ce fait, une décision pénale condamnant l'exploitant ou l'un de ses préposés à une infraction non intentionnelle<sup>1246</sup> ou à une infraction intentionnelle qui ne conditionne pas son existence à un dol spécial<sup>1247</sup>, n'emporte pas chose jugée à l'égard du juge civil. L'article 12, § 2 de ladite Convention prévoit que « lorsqu'une personne s'empare d'un aéronef d'une manière illicite et l'utilise sans le consentement de la personne qui a le droit de l'utiliser, sa responsabilité est illimitée ». Donc, si une personne est condamnée pour le crime de détournement d'aéronef<sup>1248</sup>, fait prévu et réprimé par l'article 417 *bis* du Code pénal algérien, qui édicte que « quiconque, par violence ou menace de violence s'empare ou prend le contrôle d'un aéronef à bord duquel des personnes ont pris place est puni de la peine de mort »<sup>1249</sup>, elle sera, vu le principe de l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil quant au fait de détournement, tenue d'indemniser les victimes (tiers à la surface) de la totalité des préjudices subis.

Quant à la limitation de responsabilité prévue par la Convention de Montréal de 2009 sur les risques généraux, l'exploitant pourrait en bénéficier, en se prévalant devant le juge civil d'une décision pénale condamnant un tiers à une infraction de résultat, même non intentionnelle (exclusion faite des délits matériels), pour avoir causé le dommage objet de l'action en responsabilité civile. La victime pourrait aussi, se prévaloir d'une décision pénale condamnant l'exploitant, ses préposés ou ses mandataires à une infraction, même non intentionnelle (exclusion faite des délits matériels), concernant les dommages qu'elle avait

---

<sup>1246</sup> Législation algérienne : L. n° 98-06 [mod. comp.], 27 juin 1998, art. 206 ; C. pén., art. 288, art. 289, art. 290, et art. 442-2. Législation française : C. pén., art. 221-6, 222-19, 222-20, art. R. 622-1, R. 625-2, et R. 625-3.

<sup>1247</sup> Législation algérienne : L. n° 98-06 [mod. comp.], 27 juin 1998, 215 et 217, et art. 221. Législation française : C. transp., art. L. 6372-4 et L. 6372-6.

<sup>1248</sup> V. notamment, l'article 224 de loi n° 98-06.

<sup>1249</sup> V. l'article 224-6 du Code pénal français.

subis<sup>1250</sup>. Quant à la décision de renvoi des fins de la poursuite (pour infractions non intentionnelles) rendue au bénéfice de l'exploitant, il pourrait normalement l'invoquer devant le juge civil, mais ce dernier selon la tendance de la Cour de cassation, ne serait pas tenu d'y voir l'absence d'une faute civile, et il pourrait même relever d'autres négligences autres que celles retenues par la prévention.

**327. Incidence sur les causes exonératoires de responsabilité.** Il faudrait souligner, que la faute de la victime, même ayant les caractères de la force majeure, ne peut avoir aucune incidence sur la responsabilité de l'exploitant à l'égard des autres victimes, et il ne peut en aucun cas, se prévaloir de la faute de l'une d'elles, pour se dégager de sa responsabilité envers les autres, étant donné que l'exploitant ne pourrait invoquer la force majeure pour se libérer de sa responsabilité. Si par contre, la faute de la victime était exclusive (c'est-à-dire revêtant les caractères de la force majeure), elle ne serait libératoire que vis-à-vis de la victime fautive, et si elle n'avait participé qu'à la production du dommage (pluralité de causes), elle ne serait que partiellement exonératoire, toujours vis-à-vis de la victime fautive. Donc, il serait possible pour l'exploitant, de se prévaloir d'une décision pénale condamnant la victime à une infraction même non intentionnelle, mais qui constate sa participation à la réalisation du dommage. Par contre, il ne pourrait se prévaloir d'une décision pénale le condamnant lui ou l'un de ses préposés et qui reconnaisse le concours de la faute de la victime dans la survenance du dommage, car cette constatation n'est que surabondante. En revanche il pourrait se prévaloir, seulement à l'encontre de la victime fautive, d'une décision pénale renvoyant des fins de la poursuite, pour contrainte constituée par le fait de la victime ou pour rupture de lien de causalité par un cas de force majeure constitué par la faute exclusive de la victime, à la condition toutefois, que le juge civil apprécie les caractères de la force majeure de la même façon qu'en matière pénale.

---

<sup>1250</sup> Elle pourrait certainement avoir une attitude passive, puisque la preuve de non-faute incombe à l'exploitant, mais rien n'interdit à la victime de le devancer pour couper court à toute défense au fond ou à toute demande reconventionnelle émanant du défendeur.

## CONCLUSION DU TITRE 1

**328. Rapprochement entre le fait juridique et le fait pénal.** Un fait quelconque, lorsqu'il est source de dommages ou de préjudices, fait naître une responsabilité civile, mais il peut aussi, être générateur d'une responsabilité pénale. De cette seule approche, la chose jugée au pénal sur le civil trouve déjà son application.

**329. Intervention d'éléments propres à chaque responsabilité.** Même si le fait qui a fait naître la responsabilité civile et la responsabilité pénale est un fait unique, ce sont les éléments de ces responsabilités qui diffèrent entre eux. C'est pour cette raison que le principe de l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil, n'est pas uniformément appliqué, surtout en matière de droit des transports.

## TITRE 2 : INTERFÉRENCE ENTRE LES RÉGIMES DE RESPONSABILITÉ EN MATIÈRE D'ACTES JURIDIQUES

**330. Différence de nature.** S'il est constant, que la responsabilité civile en matière délictuelle ou quasi-délictuelle, diffère de la responsabilité pénale, il est aussi juste, voire même plus, d'affirmer que cette dernière diffère largement de la responsabilité civile en matière contractuelle. Car, la responsabilité pénale trouve sa source généralement dans un fait juridique, et rarement dans un acte juridique, alors que la responsabilité civile contractuelle trouve toujours sa source dans un acte juridique, que ce soit en droit maritime (1<sup>er</sup> chapitre) ou en droit aérien (2<sup>e</sup> chapitre).

# CHAPITRE 1 : INTERFÉRENCE ENTRE LES RÉGIMES DE RESPONSABILITÉ EN DROIT MARITIME

**331. Application du principe.** En droit des contrats, la décision pénale n'a qu'une incidence relative en matière de transport maritime. L'on comprend par transport maritime au sens général, le transport exécuté sous un contrat de transport maritime (1<sup>re</sup> section) ou sous des contrats d'affrètement maritime (2<sup>e</sup> section).

## SECTION 1 : LE CONTRAT DE TRANSPORT MARITIME

**332. Distinction.** Le contrat de transport maritime régit deux domaines : le transport de personnes (1<sup>re</sup> sous-section) et le transport de marchandises (2<sup>e</sup> sous-section). Contrairement aux régimes de responsabilité de droit commun, les régimes de responsabilité découlant du contrat de transport, sont régis par les conventions internationales et par le droit interne selon la nature du transport, d'où la nécessité d'étudier la chose jugée au pénal sur le civil suivant cette distinction.

### SOUS-SECTION 1 : LE TRANSPORT DE PERSONNES

**333. L'état de la législation.** L'Algérie a adhéré par les ordonnances du 5 janvier 1973<sup>1251</sup> aux deux Conventions internationales de Bruxelles du 29 avril 1961 et du 27 mai 1967<sup>1252</sup>, bien avant qu'elle ne consacre dans sa législation un dispositif relatif à la responsabilité liée au transport de passagers par mer ; ce n'est que par la promulgation du

---

<sup>1251</sup> Ord. n° 73-2, 5 janv. 1973, portant adhésion de l'Algérie à la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport de passagers par mer, et protocole, faits à Bruxelles le 29 avril 1961 : JORA n° 9, 30 janv. 1973, p. 126 ; Ord. n° 73-3, 5 janv. 1973, portant adhésion de l'Algérie à la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport de bagages de passagers par mer, faite à Bruxelles le 27 mai 1967 : JORA n° 9, 30 janv. 1973, p. 128.

<sup>1252</sup> La Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport de bagages de passagers par mer, faite à Bruxelles le 27 mai 1967, n'est pas entrée en vigueur.

Code maritime, qu'elle avait régi le transport des personnes, en intégrant dans le Code maritime des dispositions des deux Conventions citées.

Concernant le droit français, le régime de responsabilité en matière de transport maritime de passagers, n'était pas soumis à des règles spécifiques, la doctrine considérait que le contrat de transport de passagers était un contrat *sui generis* qui ne constituait pas une variété du contrat d'affrètement<sup>1253</sup>. Ce n'est que par la loi n° 66-420 du 10 juin 1966 qu'un régime de responsabilité avait été institué. La France avait ratifié la Convention de Bruxelles du 29 avril 1961<sup>1254</sup>, mais l'avait dénoncée en date du 3 décembre 1975<sup>1255</sup>. Un règlement du parlement européen du 23 avril 2009<sup>1256</sup>, est venu rendre applicable les dispositions de la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, telle que modifiée par le Protocole de 2002<sup>1257</sup>, ainsi que la réserve et les lignes directrices de l'OMI pour l'application de la Convention d'Athènes, à la responsabilité résultant d'un transport international ou communautaire de passagers, et autorisant aussi les États membres à appliquer le dit règlement aux voyages maritimes nationaux<sup>1258</sup>. Par la suite, l'Union européenne a adhéré au Protocole de 2002<sup>1259</sup>, ainsi que la France<sup>1260</sup>.

**334. Régime de responsabilité en droit algérien.** L'article 842 du Code maritime prévoit que « le transporteur est responsable du préjudice résultant du décès ou de lésions

---

<sup>1253</sup> LYON-CAEN Charles et RENAULT Louis, *Traité de droit maritime*, t. 1, F. Pichon, 1894, p. 573 ; DESJARDINS Arthur, *Traité de droit commercial maritime*, t. 3, A. Durand et Pedone-Lauriel, 1882, n° 861 (appendice, p. II s.).

<sup>1254</sup> L. n° 64-1274, 23 déc. 1964, autorisant la ratification de la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport de passagers par mer, adoptée à Bruxelles le 29 avril 1961 : JORF, 24 déc. 1964, p. 11502.

<sup>1255</sup> V. [https://treaties.un.org/Pages/showDetails.aspx?objid=08000002800ea435&clang=\\_fr](https://treaties.un.org/Pages/showDetails.aspx?objid=08000002800ea435&clang=_fr) [consulté le 2 mai 2020].

<sup>1256</sup> Règl. (CE) n° 392/2009 du Parlement européen et du Conseil, 23 avr. 2009, relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident : JOUE n° L 131, 28 mai 2009, p. 24.

<sup>1257</sup> La Convention d'Athènes de 1974 avait connu deux modifications avant l'avènement du Protocole de 2002. La première, fut celle du Protocole conclu à Londres le 19 novembre 1976, et la seconde, celle du Protocole conclu aussi à Londres le 29 mars 1990.

<sup>1258</sup> V. art. 2.

<sup>1259</sup> Déc. n° 2012/22/UE du Cons., 12 déc. 2011, concernant l'adhésion de l'Union européenne au protocole de 2002 à la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, à l'exception des articles 10 et 11 dudit protocole : JOUE n° L 8, 12 janv. 2012, p. 1 ; Déc. n° 2012/23/UE du Cons., 12 déc. 2011, concernant l'adhésion de l'Union européenne au protocole de 2002 à la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, en ce qui concerne les articles 10 et 11 dudit protocole : JOUE n° L 8, 12 janv. 2012, p. 13.

<sup>1260</sup> L. n° 2016-700, 30 mai 2016, autorisant l'adhésion de la France au protocole à la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, NOR : MAEJ1310881L : JORF n° 125, 31 mai 2016 ; D. n° 2017-935, 10 mai 2017, portant publication de la convention d'Athènes de 2002 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages (ensemble une annexe), adoptée à Londres le 1<sup>er</sup> novembre 2002, NOR : MAEJ1709536D : JORF n° 110, 11 mai 2017.



corporelles d'un passager, ainsi que du préjudice causé à ses bagages si le fait générateur du préjudice subi a lieu au cours du transport et en relation avec la navigation ou l'exploitation du navire et [dans la version en langue arabe « ou »] s'il est imputable à la faute ou à la négligence du transporteur ou de ses préposés agissant dans l'exercice de leurs fonctions »<sup>1261</sup>. Cette responsabilité est une responsabilité pour faute prouvée, ce que semble d'ailleurs confirmer les dispositions des Conventions de Bruxelles<sup>1262</sup>. Cependant, la rédaction de l'article 842 du Code maritime en langue arabe, laisse penser qu'il y aurait responsabilité de plein droit, *si le fait générateur du préjudice subi a lieu au cours du transport et en relation avec la navigation ou l'exploitation du navire*, et qu'à défaut, il y aurait responsabilité pour faute prouvée<sup>1263</sup>. L'article 845 du Code maritime ajoute que le demandeur doit prouver que le fait générateur du préjudice est survenu au cours du transport et qu'il est en relation avec la navigation ou l'exploitation du navire<sup>1264</sup>, comme il doit prouver aussi, l'étendue du préjudice<sup>1265</sup>. Toutefois, la faute en est présumée si un naufrage, un abordage, un échouement, une explosion ou un incendie, a été la cause du décès, des lésions corporelles ou des dommages aux *bagages de cabine*, ou s'il a été en relation avec l'un de ces dommages<sup>1266</sup>. Dans ces cas précis, il y a présomption de faute et non présomption de responsabilité, étant donné que l'article 843 du Code maritime estime que « la faute ou la négligence du transporteur ou de ses préposés [...] est présumée, sauf preuve contraire »<sup>1267</sup>. C'est donc une simple présomption, qui est évincée par la preuve rapportée par le transporteur, qu'il n'avait ni lui ni ses préposés, commis une faute. Nous pensons donc, que l'obligation de sécurité imposée au transporteur, n'est qu'une obligation de moyen, bien que cet avis ne soit pas

---

<sup>1261</sup> Conv. Bruxelles, 29 avr. 1961, Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport de passagers par mer, art. 4, § 1 ; Conv. Bruxelles, 27 mai 1967, Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport de bagages de passagers par mer, art. 4, § 1 (qui concerne les dommages occasionnés aux bagages de cabine seulement. Concernant les autres bagages, à l'exception de ceux exclus du champ de la Convention, une présomption de faute pèse sur le transporteur – art. 4, § 5.a –).

<sup>1262</sup> Conv. Bruxelles, 29 avr. 1961, Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport de passagers par mer, art. 4, § 3 ; Conv. Bruxelles, 27 mai 1967, Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport de bagages de passagers par mer, art. 4, § 5.b.

<sup>1263</sup> En réalité, c'est la mauvaise rédaction du texte en langue arabe qui est la cause de cette lecture. Le texte en langue française est le plus approprié, puisqu'il est conforme aux dispositions des Conventions de Bruxelles 1961-1967.

<sup>1264</sup> Cette condition n'est pas exigée par les Conventions de Bruxelles 1961-1967.

<sup>1265</sup> Conv. Bruxelles, 27 mai 1967, Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport de bagages de passagers par mer, art. 4, § 4.a.

<sup>1266</sup> C. mar., art. 843 ; Conv. Bruxelles, 29 avr. 1961, Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport de passagers par mer, art. 4, § 2 ; Conv. Bruxelles, 27 mai 1967, Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport de bagages de passagers par mer, art. 4, § 5.b.

<sup>1267</sup> V. notamment, Conv. Bruxelles, 29 avr. 1961, Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport de passagers par mer, art. 4, § 2.

partagé par certains auteurs, qui en inversant la portée de l'exception établie à l'article 843 du Code maritime, estiment qu'il s'agit d'une obligation de résultat, qui ne pourrait céder que devant la preuve d'une cause étrangère<sup>1268</sup>.

La faute de la victime est une cause d'exonération de la responsabilité du transporteur ou de son atténuation<sup>1269</sup>. En outre, le transporteur n'est pas responsable des pertes et dommages subis par les bagages de cales et les véhicules transportés, s'il prouve que ces dommages sont le résultat des fautes nautiques du capitaine, du pilote ou d'autres préposés du transporteur dans la navigation du navire<sup>1270</sup>. Aussi, dans tous les cas, il ne pourra y avoir limitation de responsabilité, en cas de faute intentionnelle ou de faute de témérité<sup>1271</sup>.

**335. Régime de responsabilité en droit français.** Le Code des transports a repris les anciennes dispositions de la loi n° 66-420, et régit désormais la responsabilité en matière de transport de passagers par mer, découlant du transport non régi par le Règlement du parlement européen n° 392/2009<sup>1272</sup>. En matière de responsabilité pour dommages survenus suites aux accidents corporels, l'article L. 5421-3 du Code des transports<sup>1273</sup> institue un régime de responsabilité pour faute prouvée. De ce fait, l'obligation de sécurité qui pèse sur le transporteur<sup>1274</sup>, est considérée comme une obligation de moyen, et non comme une obligation de résultat<sup>1275</sup>, et vu sa nature contractuelle, les juridictions répressives n'ont pas compétence pour statuer sur les demandes en dommages-intérêts, sur la base de cette action

<sup>1268</sup> OUSSEHLA Abderrahim, « ماهية عقد النقل البحري و حدود مسؤولية الناقل فيه » [Quiddité du contrat de transport maritime et les limites de la responsabilité du transporteur] [en ligne], *L'avocat* 2017, n° 8, p. 26, [consulté le 2 mai 2020].

<sup>1269</sup> C. mar., art. 847 ; Conv. Bruxelles, 29 avr. 1961, Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport de passagers par mer, art. 5 ; Conv. Bruxelles, 27 mai 1967, Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport de bagages de passagers par mer, art. 5.

<sup>1270</sup> C. mar., art. 844 ; Conv. Bruxelles, 27 mai 1967, Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport de bagages de passagers par mer, art. 4, § 2 (la Convention ne fait référence qu'aux véhicules).

<sup>1271</sup> C. mar., art. 849 ; Conv. Bruxelles, 29 avr. 1961, Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport de passagers par mer, art. 7 ; Conv. Bruxelles, 27 mai 1967, Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport de bagages de passagers par mer, art. 7.

<sup>1272</sup> C. transp., art. L. 5420-1.

<sup>1273</sup> Ancien article 37 de la loi n° 66-420.

<sup>1274</sup> C. transp., art. L. 5421-2, al. 1<sup>er</sup> (ancien article 36 de la loi n° 66-420).

<sup>1275</sup> Cass. 1<sup>re</sup> civ., 18 juin 2014 : *Bull. civ. I*, n° 113 ; *Rev. dr. transp.* 2014, comm. 43, obs. NDENDÉ Martin ; *DMF* 2014, p. 755, note BONASSIES Pierre ; *Gaz. Pal.* 4 sept. 2014, n° 190p3, p. 10, note PAULIN Christophe – Cass. 1<sup>re</sup> civ., 27 juin 2018, n° de pourvoi : 16-16.862, inédit – CA Aix-en-Provence, 10<sup>e</sup> ch., 2 nov. 2011, RG n° : 09/22171 : *JurisData* n° 2011-028441 ; *DMF* 2012, p. 368, obs. TASSY Hervé – CA Bastia, ch. civ. A., 23 mars 2016, RG n° : 15/00336 : *JurisData* n° 2016-012803 ; *DMF* 2016, p. 618, note BOHIC-SOURBET Amélie – CA Aix-en-Provence, 10<sup>e</sup> ch., 18 mai 2017, RG n° : 15/12082 : *JurisData* n° 2017-013420 ; *DMF* 2018, Hors-série n° 22, p. 83, obs. DELEBECQUE Philippe.

en responsabilité<sup>1276</sup>. Si ces dommages ont été occasionnés par un naufrage, un abordage, un échouement, une explosion, un incendie ou un sinistre majeur, c'est au transporteur de prouver que l'accident n'est imputable, ni à sa faute ni à celle de ses préposés<sup>1277</sup>, c'est la consécration donc du régime de responsabilité pour présomption de faute. Mais, le transporteur doit-il dans ce cas, prouver qu'il (ou l'un de ses préposés) n'avait commis aucune faute, ce qui serait pratiquement impossible à démontrer, ou plus logiquement, qu'on ne pouvait lui reprocher aucune faute, en démontrant qu'il n'avait pas failli à ses obligations, ou bien, doit-il non seulement rapporter la preuve de sa « non-faute », mais prouver l'existence d'une cause étrangère libératoire ? Une certaine doctrine semble ne pas adhérer à une lecture stricte du texte, et prône une solution rigoureuse vis-à-vis du transporteur, en lui faisant supporter la charge de prouver un cas de force majeure<sup>1278</sup>.

Concernant les dommages et les pertes occasionnés aux bagages des passagers, si ce sont des bagages et véhicules de tourisme enregistrés, la responsabilité qui pèsera sur le transporteur sera une responsabilité objective<sup>1279</sup>. Par contre, si ce sont des bagages de cabine, ainsi que des effets personnels, le passager devra rapporter la preuve que le dommage subi avait pour cause la faute du transporteur ou de ses préposés<sup>1280</sup>.

Que ce soit pour les dommages subis par les passagers ou subis par leurs bagages, le transporteur ne pourra se prévaloir de la limitation de responsabilité, en cas de faute intentionnelle ou de faute de témérité<sup>1281</sup>.

**336. Régime de responsabilité selon la Convention d'Athènes – telle que modifiée par le Protocole de 2002.** Le principe retenu par cette Convention est proche de celui retenu par ses précédentes. En principe, en cas d'accident individuel, le transporteur ne sera responsable, que si le demandeur démontre que la faute du transporteur (ou de ses

---

<sup>1276</sup> Cass. crim., 5 nov. 1980 : *Bull. crim.*, n° 290 ; Cass. crim., 19 juin 1984 : *Bull. crim.*, n° 232 ; Cass. crim., 15 oct. 1991 : *Bull. crim.*, n° 346. V. implicitement, Cass. crim., 20 sept. 2005 : *Bull. crim.*, n° 231.

<sup>1277</sup> C. transp., art. L. 5421-4 (ancien article 38 de la loi n° 66-420).

<sup>1278</sup> BONASSIES Pierre et SCAPEL Christian, *op. cit.*, p. 864 ; DELEBECQUE Philippe, *op. cit.*, p. 684. Certains auteurs n'ont pas critiqué cette position, alors même qu'ils soutiennent que ce régime de responsabilité serait basé sur la présomption de faute (PIEDELIEVRE Stéphane et GENCY-TANDONNET Dominique, *Droit des transports*, LexisNesxis, 2013, p. 566 ; PIERRONNET François-Xavier, « Transport maritime de passagers et de leurs bagages : Responsabilité du transporteur de passagers », *JCl. Transport*, fasc. 1278, 2012, n° 27).

<sup>1279</sup> C. transp., art. L. 5421-9.

<sup>1280</sup> C. transp., art. L. 5421-10, al. 1<sup>er</sup>.

<sup>1281</sup> C. transp., art. L. 5421-5, al. 3 ; C. transp., art. L. 5421-10, al. 2 (qui fait référence au dol et à la faute inexcusable).

préposés) avat été la cause du préjudice résultant de la mort ou de lésions corporelles<sup>1282</sup>. Dans la situation, où ce préjudice avait pour cause un événement maritime, le transporteur sera responsable de plein droit, si le préjudice subi par le passager ne dépasse pas 250.000 unités de compte ; si par contre, le préjudice subi dépasse ce plafond, la responsabilité qui pèsera sur le transporteur sera une responsabilité pour faute présumée<sup>1283</sup>. Dans le cas de la présomption de plein droit, le transporteur ne pourra se dégager de sa responsabilité, que s'il prouve que l'événement résulte d'un acte de guerre civile, d'une insurrection ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible, ou du fait délibéré d'un tiers<sup>1284</sup>. Concernant les préjudices occasionnés aux bagages, le transporteur n'est responsable des préjudices causés aux bagages de cabine, que si le demandeur prouve sa faute, néanmoins si ces préjudices trouvent leur cause dans un événement maritime, le transporteur sera présumé en faute, à moins qu'il ne rapporte la preuve contraire<sup>1285</sup>. Cette présomption de faute est applicable aussi aux bagages, autres que les bagages de cabine, peu importe s'il y a eu accident collectif ou accident individuel<sup>1286</sup>. Dans tous les cas, la faute intentionnelle ou la faute de témérité prive le transporteur (ses préposés, mandataires ou transporteurs substitués) du bénéfice de la limitation de responsabilité<sup>1287</sup>.

### **337. Chose jugée au pénal sur le civil – les obligations purement contractuelles.**

Concernant les obligations purement contractuelles, comme l'obligation de paiement du prix de passage, l'obligation d'honorer les prestations de service dues par le transporteur, le départ du navire à temps prévu<sup>1288</sup>, etc., l'effet de la chose jugée au pénal est bien limité, puisque le législateur n'avait pas voulu incriminer l'inexécution ou la mauvaise exécution de ces obligations, estimant qu'une sanction civile était suffisante pour rétablir l'équilibre entre les cocontractants. Cependant, cette règle n'étant pas absolue, le législateur a jugé parfois bon de s'immiscer dans le domaine des obligations contractuelles, afin de protéger la partie

---

<sup>1282</sup> Conv. Athènes, 13 déc. 1974, relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, [mod. 2002], art. 3, § 2.

<sup>1283</sup> Conv. Athènes, 13 déc. 1974, relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, [mod. 2002], art. 3, § 1.

<sup>1284</sup> Conv. Athènes, 13 déc. 1974, relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, [mod. 2002], art. 3, § 1-a et b.

<sup>1285</sup> Conv. Athènes, 13 déc. 1974, relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, [mod. 2002], art. 3, § 3.

<sup>1286</sup> Conv. Athènes, 13 déc. 1974, relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, [mod. 2002], art. 3, § 4.

<sup>1287</sup> Conv. Athènes, 13 déc. 1974, relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, [mod. 2002], art. 13.

<sup>1288</sup> V. concernant cette obligation, C. sup., com. et mar., 12 janv. 2005, dossier n° : 347564 : RCS 2005, n° 1, p. 199 (arrêt en langue arabe).

contractante faible (le passager) des abus que pourrait exercer sur elle la partie contractante forte (le transporteur).

Le transport étant qualifié de prestation de service, le transporteur se doit donc de se conformer aux règles établies par le droit de la consommation, droit qui à la fois crée des obligations légales, modifie des obligations contractuelles, et enfin établit des sanctions pénales. Le meilleur exemple qu'on pourrait citer, est celui des pratiques commerciales agressives<sup>1289</sup> qui constituent une infraction pénale<sup>1290</sup>. Si une telle infraction avait été établie à l'encontre du transporteur (en tant que professionnel), le passager (en tant que consommateur), s'il avait conclu un contrat de transport, pourrait se prévaloir de la décision pénale rendue contre le transporteur, afin d'établir la nullité du contrat suivant les dispositions de l'article L. 132-10 du Code de la consommation<sup>1291</sup>. Il en est de même en droit algérien, où la loi du 23 juin 2004 fixant les règles applicables aux pratiques commerciales<sup>1292</sup>, érige en infraction, l'insertion de clauses abusives dans un contrat (notamment dans un contrat de prestation de service)<sup>1293</sup>. Ainsi, la décision condamnant au pénal le transporteur (prestataire de service) du chef de l'infraction précitée, emportera chose jugée devant le juge civil, si le cocontractant (le passager) le saisit sur la base de l'article 110 du Code civil : « Lorsque le contrat se forme par adhésion, le juge peut, si le contrat contient des clauses léonines, modifier ces clauses ou en dispenser la partie adhérente et cela, conformément aux règles de l'équité. Toute convention contraire est nulle. »<sup>1294</sup>

Concernant le passager, certaines dispositions du Code maritime lui sont applicables aussi, c'est le cas, s'il ne se conforme pas à la discipline à bord du navire. L'article 478 du Code maritime punit toute personne embarquée qui se rend coupable d'ivresse à bord avec désordre ou de querelles et disputes sans voies de fait<sup>1295</sup>. Si, le passager se voit condamner pour une telle infraction, le transporteur pourra, dans une action en dommage-intérêt contre le passager, lui opposer la décision de condamnation, afin de prouver – par l'autorité de la chose jugée – que le passager ne s'était pas conformé à l'obligation que lui imposait l'article 838 du

---

<sup>1289</sup> C. consom., art. L. 121-6 et L. 121-7.

<sup>1290</sup> C. consom., art. L. 132-11.

<sup>1291</sup> « Le contrat conclu à la suite d'une pratique commerciale agressive mentionnée aux articles L. 121-6 et L. 121-7 est nul et de nul effet. »

<sup>1292</sup> L. n° 04-02 [mod. comp.], 23 juin 2004, fixant les règles applicables aux pratiques commerciales : JORA n° 41, 27 juin 2004, p. 3.

<sup>1293</sup> Art. 29 et art. 38.

<sup>1294</sup> Le texte en langue arabe parle de « clauses abusives » et non de « clauses léonines ».

<sup>1295</sup> Ces faits constituent une contravention.

Code maritime : « Le passager est tenu de respecter strictement toutes les règles établies pour le maintien de l'ordre et de la discipline à bord du navire. »

**338. Chose jugée au pénal sur le civil – l'obligation de sécurité.** L'obligation de sécurité en matière de transport de passagers par mer n'est pas considérée comme une obligation de résultat, mais seulement comme une obligation de moyen, qui peut être ou bien simple ou bien renforcée. De ce fait, étant donné que la responsabilité en matière pénale est basée sur la faute prouvée<sup>1296</sup>, la décision pénale aura normalement autorité de chose jugée sur le civil, soit qu'elle condamne ou soit qu'elle renvoie des fins de la poursuite. Ainsi, si c'est une obligation simple de moyen (responsabilité pour faute prouvée), et que le transporteur en tant qu'armateur, ou l'un de ses préposés a été poursuivi pour l'une des infractions non intentionnelles prévues par le Code maritime ou par le Code pénal, comme c'est le cas concernant l'infraction édictée à l'article 479 du Code maritime<sup>1297</sup>, et qu'il a été condamné, le passager-victime pourra se prévaloir de la décision pénale dans son action en responsabilité civile contre le transporteur. L'inverse est aussi vrai, le renvoi des fins de la poursuite du capitaine ou de l'armateur pour absence de faute pourra profiter au transporteur pour se dégager de la responsabilité qui pourrait lui être imputée, à condition qu'on reconnaisse la similarité des fautes pénale et civile et que les faits fautifs reprochés au capitaine ou à l'armateur, soient les mêmes que ceux allégués devant le juge civil, car, si ce n'est pas le cas, le juge civil pourra apprécier souverainement les faits non soumis au juge répressif. À l'inverse, si c'est une obligation de moyen renforcée (présomption de faute), et pour ne reprendre que l'exemple précédent, en cas de condamnation, le passager-demandeur sera protégé en principe par cette présomption sans avoir besoin de recourir à l'autorité de chose jugée de la décision pénale, mais rien ne l'empêche de devancer le transporteur-défendeur, pour faire obstacle à ses allégations. En cas de renvoi des fins de la poursuite, le transporteur aura intérêt à invoquer la chose jugée au pénal pour évincer la présomption de faute qui pèse sur lui, toutefois le juge civil ne reconnaîtra cette autorité, que s'il appréciera les deux fautes de la même manière, et à condition qu'il ait été saisi des mêmes faits que ceux appréciés par le juge pénal.

Concernant la condamnation de l'armateur ou de ses préposés à une infraction intentionnelle de résultat, en cas de condamnation, la décision pénale aura autorité sur le civil,

---

<sup>1296</sup> Exception en droit algérien des délits matériels, et exception faite aussi de façon générale en matière de contraventions.

<sup>1297</sup> Qui concerne, le fait pour un capitaine de prendre, par négligence, la mer avec un navire dans un mauvais état de navigabilité ou le fait pour un armateur de mettre à la disposition du capitaine un tel navire.

néanmoins, en cas d'acquiescement ou de relaxe pour défaut de faute intentionnelle, le juge civil aura à apprécier souverainement les faits du point de vue civil, car la constatation du juge pénal relative à la faute, ne l'a été que concernant la faute intentionnelle.

**339. Constatations relatives à l'évènement de mer.** Certaines infractions dans le Code maritime font référence à un évènement de mer, comme c'est le cas de l'infraction prévue par l'article 483 qui parle d'*abordage* et d'*échouement*. Étant donné que ces deux événements, sont pris en considération, comme faisant partie de l'élément matériel de l'infraction, les constatations relatives à leur existence sont des constatations nécessaires de la décision pénale, et de ce fait, le passager-demandeur devant le juge civil, pourra invoquer la décision pénale ayant constaté l'existence d'un abordage ou d'un échouement pour faire basculer le régime de responsabilité invoqué contre le transporteur, du régime pour faute prouvée au régime de présomption de responsabilité. L'inverse est aussi vrai, le transporteur-défendeur pourra invoquer la décision pénale qui avait renvoyé son préposé des fins de la poursuite, au motif que la violation des règles de navigations n'avait pas occasionné un abordage ou un échouement, afin de laisser la charge de la preuve au demandeur, à condition toutefois, que le demandeur ait invoqué le même évènement de mer soumis à l'appréciation du juge pénal.

Il est à relever qu'en matière de causalité, le Code maritime algérien s'inspirant de la Convention de Bruxelles de 1961, fait référence à la théorie de l'équivalence des conditions, en ce qui concerne le lien causal unissant l'évènement de mer au préjudice, puisqu'il utilise les expressions « ont été causés » et « sont en relation avec l'un de ces événements ».<sup>1298</sup>

**340. Constatations relatives au préjudice.** Le droit pénal maritime considère le préjudice comme une circonstance aggravante rattachée à une infraction de prévention et le droit pénal commun le considère comme un élément constitutif de l'infraction. Une constatation relative à une telle circonstance ou à un tel élément constitue une constatation nécessaire, le juge civil sera tenu donc de prendre en considération l'élément du préjudice sous réserve des exceptions que nous avons exposées plus haut<sup>1299</sup>.

---

<sup>1298</sup> C. mar., art. 843 ; Conv. Bruxelles, 29 avr. 1961, Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport de passagers par mer, art. 4, § 2.

<sup>1299</sup> V. *supra*, n<sup>os</sup> 237 ; 239.

## SOUS-SECTION 2 : LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

**341. Régime de responsabilité – droit interne et Convention de Bruxelles de 1924.**<sup>1300</sup> Il faudrait lire les dispositions de l'article 4, § 2 de la Convention de Bruxelles de 1924 *a contrario*, pour comprendre que la responsabilité du transporteur en matière de transport de marchandises par mer est une responsabilité de plein droit<sup>1301</sup>, même si parfois la jurisprudence française avait opté pour le qualificatif de présomption de responsabilité<sup>1302</sup>. L'article 4, § 2 de ladite Convention énonce que « ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant [...] », et de ce fait, si le transporteur ne rapporte pas la preuve d'un cas excepté ayant un lien causal avec le préjudice, il sera tenu pour responsable alors même qu'il n'avait commis aucune faute. C'est ce même principe qui a été retenu par les législations algérienne et française<sup>1303</sup>.

La Cour suprême estime que les dispositions de l'article 802 du Code maritime établissent une présomption de responsabilité<sup>1304</sup>. De plus en droit interne, même si le transporteur prouve l'existence d'un cas excepté, l'ayant droit de la marchandise pourra rapporter la preuve que le préjudice subi avait été causé totalement ou partiellement par la faute du transporteur (faute nautique ou commerciale) ou de l'un de ses préposés (faute non-

---

<sup>1300</sup> L'Algérie n'a adhéré qu'à la Convention de Bruxelles de 1924 et sans adhérer à ses protocoles (D. n° 64-71, 2 mars 1964, portant adhésion de la République algérienne démocratique et populaire à la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance : JORA n° 28, 3 avr. 1964, p. 414). Quant à la France, elle a adhéré à la Convention originelle et à ses deux protocoles de 1968/1979 (D., 25 mars 1937, portant promulgation de la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles le 25 août 1924 : JORF n° 82, 8 avr. 1937, p. 4019 ; L. n° 76-602, 5 juill. 1972, autorisant la ratification du protocole fait à Bruxelles le 23 février 1968, portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles le 25 août 1924 : JORF, 8 juill. 1972, p. 7111 ; L. n° 86-798, 3 juill. 1986, autorisant la ratification du protocole portant modification de la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance du 25 août 1924, telle qu'amendée par le protocole de modification du 23 février 1968, fait à Bruxelles le 21 décembre 1979 : JORF, 4 juill. 1986, p. 8303 ; D. n° 87-235, 3 avr. 1987, portant publication du protocole portant modification de la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance du 25 août 1924, telle qu'amendée par le protocole de modification du 23 février 1968, fait à Bruxelles le 21 décembre 1979, NOR : MAEJ8730018D : JORF, 5 avr. 1987, p. 3848).

<sup>1301</sup> Cass. com., 27 mars 1973 : *Bull. civ. IV*, n° 140 ; Cass. com., 23 avr. 2013 : *Bull. civ. IV*, n° 67 ; Cass. com., 4 mars 2014, n° de pourvoi : 13-11.007 13-11.008, inédit ; Cass. com., 13 déc. 2016, n° de pourvoi : 14-20.804, inédit ; Cass. com., 13 déc. 2016, n° de pourvoi : 14-28.332, inédit ; Cass. com., 20 sept. 2017, n° de pourvoi : 16-15.737 16-25.213, inédit.

<sup>1302</sup> Cass. com., 5 mars 1996 : *Bull. civ. IV*, n° 78 ; Cass. com., 20 janv. 1998 : *Bull. civ. IV*, n° 37 ; Cass. com., 10 juill. 2001, n° de pourvoi : 99-12.258, inédit.

<sup>1303</sup> C. mar., art. 802 ; C. transp., L. 5422-12, al. 1<sup>er</sup> (ancien article 27, al. 1<sup>er</sup> de la loi n° 66-420).

<sup>1304</sup> C. sup., com. et mar., 11 mars 2003, dossier n° : 309277 : RCS 2004, n° 2, p. 225 (arrêt en langue arabe) ; C. sup., com. et mar., 12 avr. 2018, n° de dossier : 1241720, inédit (arrêt en langue arabe) ; C. sup., com. et mar., 12 avr. 2018, n° dossier : 1262978, inédit (arrêt en langue arabe).



nautique seulement)<sup>1305</sup>. Concernant la Convention de Bruxelles de 1924, lors des travaux préparatoires, le doyen RIPERT persistait à soutenir, avec raison d'ailleurs, que la Convention demeurait dans l'expectative concernant les cas exceptés de (c) à (p), la faute du transporteur ou la faute non-nautique de ses préposés faisait-elle obstacle à ce que ce dernier invoquât un tel cas excepté ? Pour lui, la réponse était affirmative<sup>1306</sup>. Une âpre discussion s'était engagée entre les délégués, mais même le délégué britannique sir Leslie SCOTT avait fini par lui donner raison<sup>1307</sup>. Même si l'article 4 n'avait pas été modifié en ce sens, le Protocole de signature avait autorisé les parties à préciser que le porteur du connaissement pouvait invoquer la faute personnelle du transporteur ou la faute non-nautique de ses préposés.

La Convention de Bruxelles de 1924 dans sa version originelle n'avait pas prévu d'exceptions à la limitation de responsabilité, cependant la jurisprudence française avait estimé que seul le dol pouvait faire échec à cette limitation<sup>1308</sup>. Désormais, et depuis la modification de cette Convention par le Protocole de 1968, la faute intentionnelle, ainsi que la faute de témérité font échec à la limitation de responsabilité<sup>1309</sup>, c'est ce qui a été repris par les législations française et algérienne<sup>1310</sup>. Ces exonérations et limitations sont applicables, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou sur la responsabilité extracontractuelle du transporteur<sup>1311</sup>.

**342. Convention de Hambourg de 1978.** Cette Convention<sup>1312</sup> part d'un principe simple, le transporteur est présumé responsable<sup>1313</sup> et il ne pourra se dégager de sa responsabilité, que s'il « prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses

---

<sup>1305</sup> C. mar., art. 804 ; C. transp., L. 5422-12, al. 11 (ancien article 27, al. 11 de la loi n° 66-420). V. CA Rouen, 3 oct. 1958 : *DMF* 1959, p. 288.

<sup>1306</sup> COMITÉ MARITIME INTERNATIONAL, *The travaux préparatoires of the Hague Rules and of the Hague-Visby Rules*, CMI Headquarters, 1997, p. 380 s. (séance de la sous-commission, deuxième séance plénière, 6 oct. 1923).

<sup>1307</sup> *Ibid.*, p. 387-388 (sixième séance plénière, 8 oct. 1923).

<sup>1308</sup> Cass. ch. réunies, 11 mars 1960 : *Bull. civ. ch. réunies*, n° 7.

<sup>1309</sup> Conv. Bruxelles, 25 août 1924, pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, [mod. 1968], art. 4, § 5-e.

<sup>1310</sup> C. transp., art. L. 5422-14, 1° (ancien article 28, a de la loi n° 66-420) ; C. mar., art. 809.

<sup>1311</sup> C. mar., art. 813. La législation française ne fait pas expressément référence à la nature du fondement de la responsabilité (C. transp., art. L. 5422-18, al. 3 – ancien article 32, al. 3 de la loi n° 66-420 –).

<sup>1312</sup> Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, fait à Hambourg le 31 mars 1978. (Cette Convention n'a pas connu un grand succès, d'ailleurs, l'Algérie et la France n'ont pas ratifié cette Convention).

<sup>1313</sup> BONASSIES Pierre et SCAPEL Christian, *op. cit.*, p. 724-725 ; PIEDELIÈVRE Stéphane et GENCY-TANDONNET Dominique, *op. cit.*, p. 551.

conséquences »<sup>1314</sup>. En matière de dommages causés par le fait d'incendie ou si le transport concerne des animaux vivants, la charge de la preuve s'inverse, et ce sera au demandeur de prouver la faute du transporteur<sup>1315</sup>.

**343. Règles de Rotterdam de 2008.** Le régime de responsabilité établi par les règles de Rotterdam de 2008<sup>1316</sup>, est assez complexe, car l'ayant droit à la marchandise (le demandeur) serait dans une première hypothèse, tenu seulement de prouver que le préjudice s'était produit pendant la durée de la responsabilité du transporteur<sup>1317</sup>, auquel cas le transporteur (comme défendeur) aura le choix entre : prouver qu'il n'avait pas commis de faute<sup>1318</sup> ou prouver seulement l'un des cas exceptés prévus par la Convention<sup>1319</sup>, mais, dans cette dernière hypothèse, le demandeur aura la possibilité de démontrer la faute du transporteur<sup>1320</sup> ou de démontrer l'existence d'un évènement ou d'une circonstance (hors des cas exceptés) ayant contribué au préjudice, à la condition, que le transporteur ne prouve pas que cette circonstance ou cet évènement n'était pas dû à sa faute ou à la faute des personnes dont il en est responsable<sup>1321</sup>. Dans une seconde hypothèse, le transporteur sera responsable, si l'ayant droit prouve que le préjudice était la conséquence effective ou probable de certains cas précis<sup>1322</sup>, et à la condition que le transporteur ne puisse pas prouver que le cas allégué n'avait pas causé de préjudice ou qu'il prouve qu'il s'était acquitté de son obligation d'exercer une diligence raisonnable<sup>1323</sup>.

**344. Affaiblissement de l'autorité de la chose jugée au pénal.** Ne connaissant pas le concept d'obligation de sécurité, qui est reconnue en matière de transport de personnes comme étant une obligation contractuelle, la décision pénale n'aura qu'un champ restreint quant à son autorité sur le civil, puisque les obligations découlant du contrat de transport de marchandises sont presque toutes de nature purement contractuelle, nature qui est différente du fait pénal. Il reste donc, que la chose jugée au pénal n'agira sur le civil que rarement,

---

<sup>1314</sup> Conv. Hambourg, 31 mars 1978, sur le transport de marchandises par mer, art. 5, § 1.

<sup>1315</sup> Conv. Hambourg, 31 mars 1978, sur le transport de marchandises par mer, art. 5, § 4 et 5.

<sup>1316</sup> Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement en mer, faite à New York le 11 décembre 2008. Actuellement, cette Convention n'est pas encore entrée en vigueur, faute du dépôt du vingtième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion (art. 94, 1).

<sup>1317</sup> Art. 17, § 1.

<sup>1318</sup> Art. 17, § 2.

<sup>1319</sup> Art. 17, § 3.

<sup>1320</sup> Art. 17, § 4-a.

<sup>1321</sup> Art. 17, § 4-b.

<sup>1322</sup> Art. 17, § 5-a.

<sup>1323</sup> Art. 17, § 5-b.

exception de ce qui a été dit concernant le transport maritime de personnes en matière d'obligations découlant du droit de la consommation<sup>1324</sup>. Cependant, on pourrait citer quelques exceptions à la non-autorité du pénal sur le civil.

**345. Obligations à conséquences pénales et civiles identiques.** Le droit pénal maritime a pour objectif de faire respecter, en premier lieu les règles de la navigation maritime, à tel point, que la répercussion de la faute maritime sur les personnes et les biens (à l'exception du navire qui jouit d'une hyper-protection) passe en second lieu, en considérant que le dommage qui leur a été occasionné ne constitue qu'une circonstance aggravante et non une infraction pénale autonome. Cependant, en matière de transport maritime de marchandises, l'une des obligations essentielles qui pèse sur le transporteur, est celle d'exercer avant et au début du voyage, une diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité<sup>1325</sup>. Les Règles de Rotterdam, à la différence de la Convention de Bruxelles, imposent cette obligation au transporteur avant, au début et pendant le voyage<sup>1326</sup>. Cette obligation est l'équivalent de l'obligation de sécurité en matière de transport de personnes, mais qui est limitée dans le temps<sup>1327</sup>. En droit pénal maritime, le fait pour l'armateur de mettre à la disposition du capitaine un navire dans un mauvais état de navigabilité, constitue une infraction pénale de prévention<sup>1328</sup>. Ainsi, si le juge pénal reconnaît l'existence d'une telle infraction à l'égard d'un armateur-transporteur, les ayants droit de la marchandise pourront invoquer la décision répressive, si cette faute pénale avait été la cause du préjudice. Ils le feront par anticipation, si le transporteur invoque l'état d'innavigabilité au cours du voyage, comme un cas excepté de la responsabilité, bien que la preuve d'avoir satisfait à cette obligation au début du voyage lui incombe aussi. Cette solution n'est pas en principe applicable aux contentieux régis par les Règles de Rotterdam, étant donné que l'innavigabilité du navire pendant le voyage n'est pas un cas exonérateur de la responsabilité du transporteur. Mais, même sous les Règles de Rotterdam, le chargeur ou le destinataire peut invoquer la décision pénale de condamnation dans une action à fin civile pour prouver l'inexécution par le transporteur de l'obligation contractuelle qui pèse sur lui et qui consiste à garder tout au long

<sup>1324</sup> V. *supra*, n° 337.

<sup>1325</sup> Conv. Bruxelles, 25 août 1924, pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, art. 3, § 1-a ; C. mar., art. 770, a ; C. transp., art. L. 5422-6, 1° (ancien article 21, 1° de la loi n° 66-420). On remarquera cependant, que la législation française ne fait référence qu'à la « diligence » seulement et elle se focalise plus sur la navigabilité commerciale du navire que sur sa navigabilité nautique : « [...] compte tenu du voyage qu'il doit effectuer et des marchandises qu'il doit transporter » (C. transp., art. L. 5422-6, 1°).

<sup>1326</sup> Art. 14, § 1-a.

<sup>1327</sup> Conv. Bruxelles, 25 août 1924, pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, art. 3, § 1-a ; C. mar., art. 770, a ; C. transp., art. L. 5422-6, 1°.

<sup>1328</sup> C. mar., art. 479.

du voyage le navire en état de navigabilité. Le transporteur peut aussi invoquer une décision de renvoi des fins de la poursuite rendue à son profit en tant qu'armateur ou au profit du capitaine du navire, au motif qu'il avait mis le navire en question dans un bon état de navigabilité nautique (lorsqu'il invoque le cas excepté de l'innavigabilité au cours du voyage), si le demandeur invoque la violation de cette obligation contractuelle. Il faut bien préciser, que la navigabilité dont parle l'article 3, § 1-a de la Convention de Bruxelles de 1924 englobe aussi la navigabilité commerciale<sup>1329</sup>, or cette dernière n'est pas prise en considération par l'article 479 du Code maritime qui ne vise que la navigabilité du point de vue de la sécurité maritime, c'est-à-dire une navigabilité nautique, comme cela peut être déduit de l'intitulé du sous-paragraphe : « Les atteintes à la sécurité de la navigation maritime », et de ce fait, si le demandeur invoque la violation de l'obligation de mettre un navire en état de navigabilité commerciale<sup>1330</sup>, la décision pénale de relaxe n'aura aucune autorité sur le civil concernant la faute.

Aussi, faut-il souligner que l'obligation prévue à l'article 3, § 1-a de la Convention de Bruxelles, semble être une obligation de moyen, consistant dans une « diligence normale exigible de tout armateur soigneux »<sup>1331</sup>, qui devrait être appréciée selon le modèle du bon professionnel<sup>1332</sup>. C'est ce qui s'accorde avec la logique du droit pénal maritime qui institue des infractions de professionnels, et qui s'accorde même avec l'esprit de l'article 121-3, al. 3 du Code pénal français : « Il y a également délit, lorsque la loi le prévoit, en cas de faute d'imprudence, de négligence ou de manquement à une obligation de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, s'il est établi que l'auteur des faits n'a pas accompli les diligences normales compte tenu, le cas échéant, de la nature de ses missions ou de ses fonctions, de ses compétences ainsi que du pouvoir et des moyens dont il disposait. »<sup>1333</sup>

**346. La faute nautique – entre responsabilité pénale et responsabilité civile.** Ce cas excepté est considéré comme une entorse au principe de la responsabilité du fait d'autrui dont on est responsable, mais encore faut-il considérer le capitaine comme étant le préposé du transporteur<sup>1334</sup>. En effet, la Convention de Bruxelles considère que « ni le transporteur ni le

<sup>1329</sup> Il en est de même, concernant les dispositions du Code maritime.

<sup>1330</sup> V. concernant un cas d'innavigabilité commerciale, Cass. com., 3 déc. 2003, n° de pourvoi : 02-12.404, inédit.

<sup>1331</sup> AUDOUIN Émile, « De la responsabilité de l'armateur pour l'innavigabilité du navire au départ (Contrat de transport et avaries communes) », *RDMC*, 7, 1924, p. 17.

<sup>1332</sup> BONASSIES Pierre et SCAPEL Christian, *op. cit.*, p. 678-679 ; DELEBECQUE Philippe, *op. cit.*, p. 613.

<sup>1333</sup> V. MAYAUD Yves, obs. sous TGI Lyon, 26 sept. 1996 et CA Versailles, 13 sept. 1996, *RSC* 1997, p. 833.

<sup>1334</sup> La question devient problématique, lorsque le transporteur est à la fois transporteur et armateur du navire.

navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant : a) des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire »<sup>1335</sup>. Les législations française et algérienne font textuellement référence à la « faute nautique »<sup>1336</sup>. La faute nautique est définie comme étant une faute dans l'administration ou la conduite du navire, qui *compromet la sécurité du navire et la sécurité de l'expédition maritime*, et ce qui exclut la faute, *qui ne met en péril que la cargaison*<sup>1337</sup>. La Cour de cassation estime que « c'est la nature même de la faute et non son influence sur le navire ou sur la cargaison qui doit être prise en considération pour déterminer son caractère de faute nautique ou de faute commerciale »<sup>1338</sup>. Le doyen RODIÈRE constatait : « 1° La faute est nautique lorsque l'acte défectueux ou l'omission intéresse soit le navire lui-même, soit les engins ou les appareils du navire qui ne sont pas établis ou aménagés dans le seul intérêt de la cargaison. 2° La faute est également nautique lorsque l'acte défectueux ou l'omission compromet la sécurité de l'expédition toute entière. »<sup>1339</sup>

La Haute cour semble même contrôler les juges de fond, quant à la qualification donnée à cette faute<sup>1340</sup>, qui a pour objectif de libérer le transporteur de sa responsabilité bien qu'étant commise par ses préposés<sup>1341</sup>.

La faute nautique n'a pas seulement des conséquences sur la responsabilité civile, elle est le domaine de prédilection de la responsabilité pénale, puisque la législation maritime se préoccupe de la sécurité du navire, plus que celle des personnes et de la cargaison. De ce fait, diverses dispositions pénales du Code maritime font référence sans le dire à la faute nautique. Il est ainsi de l'article 479, qui punit le capitaine qui prend la mer avec un navire dans un mauvais état de navigabilité, de l'article 487 qui punit le capitaine, l'officier, le pilote ou tout membre d'équipage qui ne respecte pas les règlements régissant la sécurité de la navigation maritime, de l'article 488 qui punit l'armateur, le propriétaire ou le capitaine qui fait naviguer son navire pour lequel le titre de sécurité est périmé, a été retiré ou suspendu, de

---

<sup>1335</sup> Conv. Bruxelles, 25 août 1924, pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, art. 4, § 2-a.

<sup>1336</sup> C. transp., art. L. 5422-12, 9° (ancien article 27, b de la loi n° 66-420) ; C. mar., art. 803, b.

<sup>1337</sup> CA Versailles, 12<sup>e</sup> ch., sect. 2, 20 déc. 2001, RG n° : 98/08878 : *JurisData* n° 2001-182491.

<sup>1338</sup> Cass. ch. civ., sect. com., 13 janv. 1959 : *DMF* 1959, p. 274.

<sup>1339</sup> RODIÈRE René, « Faute nautique et faute commerciale devant la jurisprudence française », *DMF*, 1961, p. 458.

<sup>1340</sup> Sur le fait que le caractère nautique d'une opération n'entraîne pas nécessairement le caractère nautique de la faute commise au cours de cette opération, v. Cass. com., 20 février 2001, n° de pourvoi : 98-17.552, inédit.

<sup>1341</sup> Ce ne serait plus le cas sous les Règles de Rotterdam, le transporteur demeurera responsable des fautes nautiques du capitaine et de ses préposés.

l'article 493 qui punit le capitaine qui aura enfreint toute règle de circulation maritime édictée en application de la Convention internationale pour prévenir les abordage en mer<sup>1342</sup>, et de l'article 496 qui punit le capitaine qui aura enfreint les règles de transport de matières dangereuses<sup>1343</sup>.

Nous pensons que la condamnation du capitaine du navire ou tout membre d'équipage à de telles infractions donne la possibilité au transporteur d'invoquer la décision pénale de condamnation pour s'exonérer de sa responsabilité devant le juge civil, et la décision pénale aurait plein effet, s'il y avait eu condamnation pour une infraction de résultat, car dans ce cas, le juge civil ne pourrait pas nier, que la faute du capitaine ou de l'un de ses préposés n'avait pas mis en péril l'expédition maritime. En parallèle, une décision de relaxe profiterait au demandeur ayant droit à la marchandise (au cas où le transporteur invoquait ce cas excepté), s'il était question devant le juge civil, d'apprécier la même faute qui avait été soumise au juge pénal et si le texte incriminateur prenait en considération une faute nautique bien déterminée, sinon, le juge civil serait libre d'apprécier une faute soumise au juge répressif, mais qui n'était pas prise en considération par le texte incriminateur. Cependant, il nous est donné de constater que la jurisprudence civile est rigoureuse quant à la qualification d'une faute comme étant une faute nautique, elle la considère souvent comme une faute commerciale ou plus précisément, une faute commerciale dérivée d'une faute nautique<sup>1344</sup>, ce qui pourrait ne pas être l'avis du juge répressif. Il serait donc peu probable qu'une décision pénale ait plein effet sur le civil partant de ce constat.

**347. Le fait d'ennemis publics – identité ou divergence de conceptions.** Ce cas excepté a été expressément prévu par la Convention de Bruxelles de 1924<sup>1345</sup>, alors que les législations française et algérienne l'englobent dans le cas des *faits constituant un événement non imputable au transporteur*<sup>1346</sup>. Terme traduisant l'expression anglaise « *acts of public enemies* » et qui faisait jadis référence selon la conception anglaise à l'acte de piraterie<sup>1347</sup>.

<sup>1342</sup> S'il y a eu abordage, ce seront les dispositions de l'article 483 du Code maritime qui devront être appliquées.

<sup>1343</sup> S'il y a eu accident, il y aura circonstance aggravante

<sup>1344</sup> Cass. com., 12 avr. 1976 : *Bull. civ. IV*, n° 123 ; Cass. com., 26 févr. 1991 : *Bull. civ. IV*, n° 89 ; Cass. com., 20 févr. 2001, n° de pourvoi : 98-17.552, inédit ; Cass. com., 3 déc. 2003, n° de pourvoi : 02-12.404, inédit ; CA Versailles, 12<sup>e</sup> ch., sect. 2, 20 déc. 2001, RG n° : 98/08878 : *JurisData* n° 2001-182491 ; T. com. Sete, 19 juill. 1960 : *DMF* 1961, p. 45, note ESCARGUEL Jacques-Henri. Cependant, la position de la Cour de cassation n'avait pas été toujours constante sur ce point (v. Cass. ch. civ., sect. com., 10 avr. 1959 : *DMF* 1959, p. 401 ; Cass. com., 4 juill. 1972 : *Bull. civ. IV*, n° 214).

<sup>1345</sup> Conv. Bruxelles, 25 août 1924, pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, art. 4, § 2-f.

<sup>1346</sup> C. transp., art. L. 5422-12, 3° (ancien article 27, d de la loi n° 66-420) ; C. mar., art. 802, k.

<sup>1347</sup> BONASSIES Pierre et SCAPEL Christian, *op. cit.*, p. 736.

Mais, même lors des travaux préparatoires de la Convention de Bruxelles, on n'était pas certain quant à sa définition exacte<sup>1348</sup>. La jurisprudence française, prenant en compte les règles du droit international, avait estimé dans un cas d'espèce que « l'abordage et le pillage d'un navire, même commis en bande et à force ouverte ne constituent pas, en l'absence de toute autre circonstance, le "fait d'ennemis publics" au sens de l'article 4-2 de la convention de Bruxelles du 25 août 1924, dès lors qu'ils ont été accomplis dans les eaux territoriales d'un État souverain et qu'ils relevaient en conséquence de l'autorité de cet État »<sup>1349</sup>. La Cour de cassation en matière de transport maritime, n'avait pas pris en considération la définition des actes de piraterie qui étaient prévus par les dispositions de l'article 1<sup>er</sup> à l'article 4 de la loi du 10 avril 1825 pour la sûreté de la navigation et du commerce maritime<sup>1350</sup>, alors que cette loi était demeurée en vigueur jusqu'à son abrogation<sup>1351</sup> et avait reçu application dans d'autres domaines<sup>1352</sup>.

La Convention sur le droit de la mer du 10 décembre 1982<sup>1353</sup>, définit la piraterie en matière pénale à l'article 101, comme étant « tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire ou d'un aéronef privé, agissant à des fins privées, et dirigé : i) contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer ; ii) contre un navire ou aéronef, des personnes ou des biens, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État ». D'autres actes selon le même article, sont considérés comme des actes de piraterie, comme l'acte de

---

<sup>1348</sup> V. Compte rendu des débats – *second day's proceedings, 31 August 1921* – : The Chairman : “(g) Acts of public enemies” ; lord PHILLIMORE : “What does that mean – pirates?” ; sir Norman HILL : “That is taken, my lord, from the Harter Act, the Canadian Act, and the Australian Act. I do not know” ; lord PHILLIMORE : “It may mean pirates” ; sir Norman HILL : “It may mean pirates; I supposed so” ; The Chairman : “It is difficult to know what it means. Is (g) agreed?” (COMITÉ MARITIME INTERNATIONAL, *The travaux préparatoires of the Hague Rules and of the Hague-Visby Rules, op. cit.*, p. 408).

<sup>1349</sup> Cass. com., 14 févr. 1989 : *Bull. civ.* IV, n° 69 ; *RTD com.* 1991, p. 305, obs. DU PONTAVICE Emmanuel. Position jugée comme non convaincante par certains auteurs (DELEBECQUE Philippe, *op. cit.*, p. 869).

<sup>1350</sup> L., 10 avr. 1825, pour la Sûreté de la Navigation et du Commerce maritime, n° 663: BLRF n° 28, 11 avr. 1825, p. 213.

<sup>1351</sup> L. n° 2007-1787, 20 déc. 2007, relative à la simplification du droit, NOR : BCFX0710942L : JORF n° 296, 21 déc. 2007, p. 20639.

<sup>1352</sup> Ainsi, elle avait été appliquée en matière d'assurances, où la Cour de cassation avait approuvé un arrêt de la cour d'appel qui avait estimé que des violences ne constituaient pas des actes de piraterie, parce qu'elles n'avaient pas été commises à main armée (Cass. com., 14 mars 1989, n° de pourvoi : 86-17.426, inédit).

<sup>1353</sup> France : L. n° 95-1311, 21 déc. 1995, autorisant la ratification de la convention des Nations unies sur le droit de la mer (ensemble neuf annexes) et de l'accord relatif à l'application de la partie XI de la convention des Nations unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 (ensemble une annexe), NOR : MAEX9500060L : JORF n° 297, 22 déc. 1995, p. 18543 ; D. n° 96-774, 30 août 1996, portant publication de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (ensemble neuf annexes), signée à Montego Bay le 10 décembre 1982, et de l'accord relatif à l'application de la partie XI de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982, fait à New York le 28 juillet 1994 (ensemble une annexe), NOR : MAEJ9630049D : JORF n° 209, 7 sept. 1996, p. 13307. Algérie : D. prés. n° 96-53, 22 janv. 1996, portant ratification de la Convention des Nations-Unies sur le droit de la mer : JORA n° 6, 24 janv. 1996, p. 10.

participation volontaire à l'utilisation d'un navire, lorsque son auteur a connaissance de faits dont il découle que ce navire est un navire pirate ou l'acte ayant pour but d'inciter à commettre l'un des actes précédemment cité, ou commis dans l'intention de les faciliter. Le législateur algérien semble s'inspirer de cette définition, même s'il ne fait pas expressément référence à l'attaque d'un navire contre un autre, et ne prend pas aussi en considération, semble-t-il, le mobile de l'attaque<sup>1354</sup>.

Quant au droit français, la loi du 10 avril 1825 étant abrogée, seules certaines dispositions du Code pénal sont applicables, mais elles ne le seront pas à titre d'infraction de piraterie, mais à titre d'infractions protégeant des intérêts spécifiques, tel est le cas de l'enlèvement et séquestration de personnes<sup>1355</sup>, du détournement de navire<sup>1356</sup>, et de la participation à une association de malfaiteurs (à titre d'infraction obstacle)<sup>1357</sup>. Il serait donc inexact d'affirmer que la législation française avait repris la définition prévue à l'article 101 de la Convention de Montego Bay du 10 décembre 1982, car elle l'avait fait en réalité à l'article 1<sup>er</sup> de la loi n° 94-589<sup>1358</sup>, telle qu'elle avait été modifiée par la loi n° 2011-13<sup>1359</sup>, puis par l'ordonnance n° 2019-414<sup>1360</sup>, que pour l'application des règles procédurales prévues par cette loi, et non comme une règle de fond. Ainsi, à titre d'exemple, l'infraction de détournement de navire, prévue à l'article 224-1 du Code pénal ne se transforme pas en une autre infraction spécifique (infraction de piraterie) si les faits constituent en même temps un acte de piraterie au sens de l'article 101 de la Convention de Montego Bay 1982, mais autorise seulement le recours aux procédures établies par la loi n° 94-589 relative à l'exercice par l'État de ses pouvoirs de police en mer pour la lutte contre certaines infractions relevant de conventions internationales<sup>1361</sup>.

**348. Le fait d'ennemis publics – conséquence du pénal sur le civil.** En droit algérien, si une action en responsabilité civile était intentée contre le transporteur sur la base de la Convention de Bruxelles de 1924, ce dernier pourrait se prévaloir de la décision de

---

<sup>1354</sup> C. mar., art. 519.

<sup>1355</sup> C. pén., art. 224-1 et suivants.

<sup>1356</sup> C. pén., art. 224-6 et suivants.

<sup>1357</sup> C. pén., art. 450-1 et suivants.

<sup>1358</sup> L. n° 94-589, 15 juill. 1994, relative aux modalités de l'exercice par l'État de ses pouvoirs de contrôle en mer : JORF n° 163, 16 juill. 1994, p. 10244.

<sup>1359</sup> L. n° 2011-13, 5 janv. 2011, relative à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'État en mer, NOR : DEFX0914087L : JORF n° 4, 6 janv. 2011, p. 374.

<sup>1360</sup> Ord. n° 2019-414, 7 mai 2019, modifiant la loi n° 94-589 du 15 juillet 1994 relative à la lutte contre la piraterie et aux modalités de l'exercice par l'État de ses pouvoirs de police en mer, NOR : ARMD1908796R : JORF n° 107, 8 mai 2019.

<sup>1361</sup> Intitulée ainsi par l'article 1<sup>er</sup> de l'ordonnance n° 2019-414 du 7 mai 2019.



condamnation du tiers, du chef de crime de piraterie<sup>1362</sup> devant la juridiction civile, et cette dernière serait tenue de prendre en considération les constatations nécessaires de la décision pénale, puisque l'acte de piraterie comme infraction est constitué des mêmes éléments constituant le fait d'ennemis publics<sup>1363</sup>, de plus le « fait d'ennemis publics » étant un cas excepté spécifique, il n'a pas à revêtir les caractères de la force majeure. Néanmoins, et concernant l'application du droit national, la solution serait différente, puisque le cas excepté dont fait partie le fait d'ennemis publics est un cas excepté de portée générale<sup>1364</sup> qui engloberait d'ailleurs non seulement l'infraction de piraterie, mais aussi les infractions commises avec violences<sup>1365</sup> à l'encontre d'un navire et qui ne constituent pas un acte de piraterie. De plus, ce cas pour être libératoire, devrait revêtir les caractères de la force majeure. Ainsi, même en cas d'allégation d'une décision pénale de condamnation pour infraction de piraterie ou d'autres infractions de violences commises à l'encontre d'un navire, il n'est pas certain que le juge civil s'y soumette, il aura ainsi toute latitude à apprécier l'existence des caractères de la force majeure, en décidant par exemple que l'attaque était prévisible.

En droit français, étant donné qu'il n'existe pas une infraction spécifique à la piraterie, la condamnation d'un tiers à l'une des infractions citées plus haut du Code pénal<sup>1366</sup>, n'emportera pas chose jugée sur le civil si c'est la Convention de Bruxelles de 1924 qui est applicable, pour la simple raison que les éléments constitutifs de ces infractions ne sont pas identiques aux éléments édictés à l'article 101 de la convention de Montego Bay, et qui semble être la référence de la jurisprudence pour apprécier le « fait d'ennemis publics ». De plus, toute référence à l'acte de piraterie par le juge répressif ne sera que surabondante et ne liera pas le juge civil sur ce point. Par contre, si ce sont les règles du droit national qui sont applicables, la même solution préconisée citée plus haut concernant le droit algérien, sera applicable en droit français.

---

<sup>1362</sup> C. mar., art. 519.

<sup>1363</sup> Si l'on se rallie à la conception anglaise.

<sup>1364</sup> V. *supra*, n° 347.

<sup>1365</sup> Ex. vol à main armée.

<sup>1366</sup> V. *supra*, n° 347.

## SECTION 2 : LES CONTRATS D’AFFRÈTEMENT MARITIME

**349. Principe de la liberté contractuelle.** Contrairement au contrat de transport qui est soumis à des règles de droit impératives, donc à des obligations prédéterminées par la loi, le contrat d’affrètement n’est soumis quant à la détermination des obligations, des conditions et des effets du contrat, qu’à la volonté des parties, et les dispositions de la législation maritime ne sont que des règles supplétives<sup>1367</sup>. Pour cette raison, l’influence qu’aura une décision pénale sur le civil, se fera suivant les obligations et les responsabilités – qui ont été prévues par la charte-partie – incombant aux parties du contrat d’affrètement. Nous prendrons pour référence donc, que les règles supplétives prévues par le Code maritime et le Code des transports relatives à l’affrètement au voyage (1<sup>re</sup> sous-section), l’affrètement à temps (2<sup>e</sup> sous-section) et l’affrètement coque nue (3<sup>e</sup> sous-section).

**350. Les obligations purement contractuelles.** Ce qui a été dit en matière de contrat de transport de marchandises est applicable en matière d’affrètement, concernant la chose jugée au pénal sur le civil<sup>1368</sup>. Mais étant donné que les parties au contrat d’affrètement sont à pied d’égalité et négocient librement le contrat d’affrètement, le législateur s’est abstenu d’interférer dans ces relations contractuelles, puisque ce contrat n’est pas un contrat d’adhésion<sup>1369</sup>. De ce fait, les obligations légales découlant du droit de la consommation qui devraient incomber à la partie la plus forte du contrat n’ont pas lieu d’exister en matière d’affrètement<sup>1370</sup>.

### SOUS-SECTION 1 : L’AFFRÈTEMENT AU VOYAGE

**351. Régime légal de responsabilité.** La lecture de l’article 6 de l’ancienne loi n° 66-420<sup>1371</sup> a divisé la doctrine sur le point de savoir qu’elle était la nature de la responsabilité légale qui pesait sur le fréteur en ce qui concerne les dommages causés à la

---

<sup>1367</sup> C. mar., art. 641 ; C. transp., art. L. 5423-1, al. 2 (ancien article 1<sup>er</sup>, al. 2 de la loi n° 66-420) ; C. transp., R. 5423-1 (ancien article 1<sup>er</sup> du décret n° 66-1078). V. notamment, Cass. com., 2 juin 1977 : *Bull. civ.* IV, n° 157.

<sup>1368</sup> V. *supra*, n°s 344-345.

<sup>1369</sup> Comme c’est le cas pour le contrat de transport.

<sup>1370</sup> Même si des exceptions pourraient exister (exceptionnellement).

<sup>1371</sup> C. transp., art. L. 5423-14 ; C. mar., art. 653.

marchandise. Pour certains, c'est une responsabilité de plein droit<sup>1372</sup>, pour d'autres, c'est une responsabilité pour présomption de faute<sup>1373</sup>. En effet, ce qui laisse perplexe, c'est le recours à l'expression : « il se libère de cette responsabilité en établissant, soit qu'il a satisfait à ses obligations de fréteur [...] »<sup>1374</sup>. Cette expression selon nous, fait peser une charge de présomption plus lourde que celle de la présomption de faute, néanmoins, elle est moins lourde que celle de la responsabilité de plein droit. C'est une responsabilité qui se situe entre les deux, ce serait donc, une présomption simple de responsabilité.

**352. Qualification du régime de responsabilité – chose jugée au pénal sur le civil.** L'enjeu de connaître le régime de responsabilité applicable à l'affrètement au voyage n'a pas seulement une portée théorique, mais influe sur la portée de l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil. Ainsi, en considérant que le régime applicable est un régime de présomption de faute, la décision de renvoi des fins de la poursuite du capitaine du navire ou de son armateur aurait en principe effet sur le civil, si la faute appréciée par le juge répressif était la même que celle soumise au juge civil. Par contre, si l'on retient le régime de la présomption simple de responsabilité, l'influence de la décision pénale serait moindre, étant donné que le fréteur ne peut pas se contenter seulement de prouver (par la décision de renvoi des fins de la poursuite) qu'il n'avait pas commis de faute, mais il doit établir qu'il avait satisfait à ses obligations de fréteur. Dans tous les cas, une décision de condamnation de l'armateur ou du capitaine du navire<sup>1375</sup>, emportera chose jugée au pénal sur le civil, à moins que l'infraction n'ait été une infraction de prévention, auquel cas l'affréteur se devrait de prouver le lien de causalité entre la faute et le préjudice.

**353. Les obligations à conséquences pénale et civile.** L'obligation essentielle du contrat d'affrètement au voyage, est l'obligation qu'a le fréteur de présenter et de maintenir le navire pendant le voyage en bon état de navigabilité<sup>1376</sup>. C'est une obligation presque similaire à celle du transporteur maritime de marchandise, à l'exception qu'elle est plus étendue dans le temps concernant le fréteur, et qui en plus, semble être une obligation de

<sup>1372</sup> BONASSIES Pierre et SCAPEL Christian, *op. cit.*, p. 528 ; PIETTE Gaël, v° Affrètement maritime, *Rép. com. Dalloz*, 2014, n° 69. C'est d'ailleurs la position de la Cour de suprême (C. sup., com. et mar., 4 avr. 2007, dossier n° : 409846 : RCS 2007, n° 1, p. 377– arrêt en langue arabe –).

<sup>1373</sup> DELEBECQUE Philippe, *op. cit.*, p. 522 ; ACHARD Raymond, « Exploitation du navire : Affrètement au voyage. – Fret. Règles légales et conventionnelles. – Obligations et responsabilités du fréteur », *JCl. Transport*, fasc. 1220, 1998, n° 56.

<sup>1374</sup> C. transp., art. L. 5423-14, al. 2. Dans une rédaction presque similaire, v. C. mar., art. 653, al. 2.

<sup>1375</sup> Excepté en cas de faute nautique du capitane, car celle-ci est considérée comme une cause exonératoire vis-à-vis du fréteur (C. mar., art. 653, al. 2 ; C. transp., art. 5423-14, al. 2). Concernant ce cas excepté, v. *supra*, n° 346.

<sup>1376</sup> C. mar., art. 652, a ; C. transp., art. R. 5423-18, 1° (ancien article 6, 1° du décret n° 66-1078).

résultat et non de moyen<sup>1377</sup>, et puisqu'elle est l'obligation essentielle du contrat d'affrètement, les parties ne peuvent pas l'évincer<sup>1378</sup>. De ce fait, une décision pénale renvoyant des fins de la poursuite l'armateur ou le capitaine de l'infraction édictée à l'article 479 du Code maritime, ne signifie pas normalement que le fréteur avait honoré son obligation, puisque dans ce genre d'obligation, seule la preuve d'une cause étrangère revêtant les caractères de force majeure peut libérer le débiteur de cette obligation. Néanmoins, la logique veut que bien que l'obligation en question soit une obligation de résultat, l'effet de la chose jugée au pénal sur le civil devrait jouer, puisque c'est une obligation précise et similaire à l'un des éléments de l'infraction précédemment citée (du moins concernant la navigabilité nautique du navire).

## SOUS-SECTION 2 : L'AFFRÈTEMENT À TEMPS

**354. Régime légal de responsabilité concernant le fréteur.** La responsabilité du fréteur à temps concernant les dommages occasionnés à la marchandise, est une responsabilité pour faute prouvée<sup>1379</sup>. Cette responsabilité découle d'une simple logique, le fréteur étant le gestionnaire nautique du navire<sup>1380</sup>, il supportera donc les fautes dans la gestion nautique du navire, à l'exception toutefois, de la faute nautique du capitaine du navire ou de ses préposés<sup>1381</sup>. Ainsi, il sera responsable des dommages causés à la marchandise embarquée du fait de l'innavigabilité nautique du navire, en ne respectant pas son obligation qui consiste à garder le navire en bon état de navigabilité pendant toute la durée du contrat<sup>1382</sup>. Néanmoins, et seulement en ce qui concerne le droit algérien, l'article 719 du Code maritime institue une présomption de faute : « Le fréteur est responsable de tout dommage résultant d'un retard qui lui est imputable ou de la perte du navire ou du fait qu'il est devenu irréparable, à moins qu'il ne prouve que ces événements sont survenus sans aucune faute ou négligence de sa part ou de quelqu'un pour qui il est responsable. »

<sup>1377</sup> BONASSIES Pierre et SCAPEL Christian, *op. cit.*, p. 520 ; BEURIER Jean-Pierre (dir.), *Droits maritimes*, Dalloz, 2014, p. 479.

<sup>1378</sup> V. DELEBECQUE Philippe, « Article 1168 : clause privant de sa substance l'obligation essentielle du contrat », *RDC* 2015, n° 112e8, p. 759-760.

<sup>1379</sup> C. mar., art. 698 ; C. transp., art. L. 5423-11, al. 1<sup>er</sup> (ancien article 8, al. 1<sup>er</sup> de la loi n° 66-420).

<sup>1380</sup> C. mar., art. 700 ; C. transp., art. R. 5423-12 (ancien article 20 du décret n° 66-1078).

<sup>1381</sup> C. mar., art. 698 ; C. transp., art. L. 5423-11, al. 2 (ancien article 8, al. 2 de la loi n° 66-420).

<sup>1382</sup> Il s'agirait d'une obligation de moyen renforcée (BEURIER Jean-Pierre (dir.), *op. cit.*, p. 466).

**355. Suite – Chose jugée au pénal sur le civil.** La question de l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil pourrait trouver application dans certains cas, puisque souvent, le fréteur du navire (qualité contractuelle) en est le propriétaire ou l'armateur (qualité légale)<sup>1383</sup>, de ce fait il est sujet de droit pénal. De plus, la faute nautique devrait être appréciée de la même façon, et par le juge pénal et par le juge civil. Il est donc logique, qu'une décision pénale de condamnation du fréteur comme étant armateur joue en sa défaveur, mais pas celle condamnant le capitaine ou de l'un des préposés de l'armateur à une faute nautique, qui joue au contraire en sa faveur, à condition qu'un lien soit établi entre la faute et le préjudice subi par la marchandise embarquée. Le renvoi de la poursuite de l'armateur lui est aussi favorable en tant que fréteur. De plus, le renvoi des fins de la poursuite du capitaine ou de l'un des préposés de l'armateur d'une infraction relative à la navigation, laisse au juge civil tout le pouvoir d'appréciation quant à la gestion nautique du navire vis-à-vis du fréteur en cette qualité.

Quant à l'application du régime de responsabilité de l'article 719 du Code maritime, le fréteur pourrait invoquer devant le juge civil une décision de condamnation d'un tiers<sup>1384</sup> pour le crime prévu à l'article 481 du Code maritime<sup>1385</sup>, et ce à fin de se dégager de sa responsabilité contractuelle. Cependant, l'effet de cette décision ne jouerait que comme une simple présomption de fait en faveur du fréteur de sa non-faute, mais le juge civil peut ne pas s'en contenter et exiger du fréteur de rapporter la preuve de sa non-faute. Cette situation pourrait être envisagée aussi pour les navires autonomes ; la décision de condamnation d'un tiers pour le délit aggravé d'atteinte à un système de traitement automatisé de données<sup>1386</sup>, c'est-à-dire au système de navigation automatisé du navire, profiterait au fréteur, s'il prouve que l'altération du système de traitement automatisé avait été la cause du retard du navire. Mais, le juge civil pourrait toujours exiger du fréteur qu'il rapporte la preuve de sa non-faute. Ainsi, le fréteur serait fautif, si le système de traitement automatisé contenait des failles de sécurité informatiques.

**356. Régime légal de responsabilité concernant l'affréteur – chose jugée au pénal sur le civil.** Selon l'article 699 du Code maritime, « l'affréteur est responsable des

---

<sup>1383</sup> Sous réserve des dispositions de l'article L. 5411-2, al. 2 du Code des transports : « En cas d'affrètement, tel que défini par les dispositions de l'article L. 5423-1, l'affréteur devient l'armateur du navire, si le contrat d'affrètement le prévoit et a été régulièrement publié. »

<sup>1384</sup> C'est-à-dire toute personne dont le fréteur n'est pas responsable.

<sup>1385</sup> « Est puni de la peine de mort, quiconque fait échouer, perdre, ou détruit volontairement et dans une intention criminelle, un navire quelconque, par quelque moyen que ce soit. » (C. mar., art. 481).

<sup>1386</sup> C. pén., art. 394 *bis*, al. 1<sup>er</sup> et al. 3.

dommages subis par le navire du fait de son exploitation commerciale »<sup>1387</sup>. Étant donné que le champ d'application de cette responsabilité concerne la gestion commerciale du navire, la décision pénale n'aura aucun effet sur le civil, pour la simple raison que la faute que devrait apprécier le juge pénal est une faute qui se rapporte à la gestion nautique du navire, et bien que ce dernier eût qualifié la faute de faute commerciale (faute commerciale qui sera appréciée suivant les obligations contractuelles), le juge civil ne serait aucunement tenu de s'incliner devant une telle constatation qui ne serait que surabondante.

### SOUS-SECTION 3 : L'AFFRÈTEMENT COQUE NUE

**357. Changement de statut.** Si normalement, en matière d'affrètement de navire au voyage ou à temps, le fréteur demeure armateur du navire<sup>1388</sup>, le rôle s'inverse en matière d'affrètement coque nue, la qualité d'armateur<sup>1389</sup> devrait normalement basculer du fréteur à l'affréteur, du fait que l'armement du navire se fait par l'affréteur<sup>1390</sup> qui devient possesseur de la gestion à la fois nautique et commerciale du navire<sup>1391</sup>. En changeant de statut, l'affréteur-armateur devient un sujet de droit pénal maritime, il sera donc susceptible de se voir endosser la responsabilité pénale, et en conséquence, on pourrait invoquer contre lui (ou contre l'un de ses préposés) une décision pénale le condamnant, ou à l'inverse il pourrait lui-même et à titre personnel, invoquer une décision pénale rendue en sa faveur, en qualité d'armateur ou en faveur de l'un de ses préposés, en qualité de commettant.

**358. Régime légal de responsabilité entre cocontractants.** En droit algérien, l'article 727 du Code maritime établit une responsabilité pour présomption de faute à l'égard du fréteur, qui concerne les dommages résultant d'un défaut de navigabilité du navire, à moins qu'il n'établisse que, ni lui ni les personnes dont il est responsable, n'avaient commis aucune faute ou négligence. Cette règle signifie, que le fréteur est présumé responsable des dommages chaque fois qu'il y a défaut de navigabilité du navire, sauf s'il établit qu'il n'a pas failli à son obligation de conférer à l'affréteur un navire *en bon état de navigabilité*<sup>1392</sup> et que

---

<sup>1387</sup> C. transp., art. L. 5423-12 (ancien article 9 de la loi n° 66-420).

<sup>1388</sup> Sous réserve des dispositions de l'article L. 5411-2, al. 2 du Code des transports (v. *supra*, note n° 1383).

<sup>1389</sup> Telle que définie par l'article 572 du Code maritime.

<sup>1390</sup> C. mar., art. 728.

<sup>1391</sup> C. mar., art. 730.

<sup>1392</sup> C. mar., art. 725.

pendant la durée du contrat, il a respecté son obligation *de pourvoir à toutes les réparations et aux remplacements dus aux vices propres du navire et à l'usure normale du navire*<sup>1393</sup>.

L'affréteur devenant armateur du navire, le fréteur perd cette qualité au regard du droit pénal maritime, et il serait peu probable qu'il soit condamné au pénal, à moins qu'il n'ait commis une faute ayant une relation avec la navigabilité du navire avant qu'il ne cède la gestion du navire à l'affréteur, faute qui pourrait causer pendant le contrat un préjudice à la marchandise embarquée. Toutefois, il pourra toujours invoquer la décision pénale condamnant l'affréteur-armateur au délit prévu par l'article 479 du Code maritime<sup>1394</sup>, auquel cas il pourra prouver sa non-faute.

La question de l'application du principe de l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil, en matière des actes juridiques en droit maritime ayant été traitée, reste à étudier si les mêmes solutions seraient transposables au droit aérien.

---

<sup>1393</sup> C. mar., art. 726.

<sup>1394</sup> Délit de mise à disposition d'un navire dans un mauvais état de navigabilité.

## CHAPITRE 2 : INTERFÉRENCE ENTRE LES RÉGIMES DE RESPONSABILITÉ EN DROIT AÉRIEN

**359. Contexte.** Comme en droit maritime, le principe de l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil trouve application, même relativement, lorsqu'il s'agit d'une action en responsabilité devant le juge civil ayant comme source un contrat de transport aérien (1<sup>re</sup> section) ou un contrat de location ou d'affrètement d'un aéronef (2<sup>e</sup> section).

### SECTION 1 : LE CONTRAT DE TRANSPORT AÉRIEN

**360. Juridictions concernées.** Tout comme en matière de transport maritime<sup>1395</sup>, et vu la nature contractuelle de la responsabilité découlant du contrat de transport ainsi que de ses règles spécifiques, les juridictions pénales n'ont pas compétence pour statuer sur l'action en responsabilité résultant d'un contrat de transport aérien, bien qu'elles ne peuvent refuser aux victimes le droit de se constituer partie civile devant les juridictions répressives<sup>1396</sup>. Ce principe étant la conséquence de la nature accessoire de l'action civile par rapport à l'action publique. En effet, l'article 2, al. 1<sup>er</sup> des Codes de procédure pénale français et algérien<sup>1397</sup> fait référence au *dommage direct*, qui est une condition sine qua non de l'action civile. Ainsi, le transporteur qui aura failli à une obligation de sécurité ayant occasionné un dommage corporel à un passager, commet aussi une infraction pénale. Théoriquement, l'action en responsabilité civile dirigée contre le transporteur devrait aboutir à l'indemnisation du passager. Mais, il en est autrement devant le juge pénal, pour la simple raison que le préjudice subi ne découle pas directement de l'infraction, mais de la violation de l'obligation de sécurité, qui trouve sa source dans le contrat et non dans le fait juridique lui-même.

---

<sup>1395</sup> V. *supra*, note n° 1276.

<sup>1396</sup> Cass. crim., 9 janv. 1975 : *Bull. crim.*, n° 11 ; RSC 1976, p. 424, obs. LEVASSEUR Georges – Cass. crim., 10 mai 1977 : *Bull. crim.*, n° 165 ; Cass. mix., 24 févr. 1978 : *Bull. civ. ch. mixte*, n° 2 ; CA Basse-Terre, ch. corr., 29 avr. 2008 : *JurisData* n° 2008-363417 ; *Rev. dr. transp.* 2008, comm. 154, obs. DELEBECQUE Philippe.

<sup>1397</sup> « L'action civile en réparation du dommage causé par un crime, un délit ou une contravention appartient à tous ceux qui ont personnellement souffert du dommage directement causé par l'infraction. »



Le dommage étant donc indirect, l'action civile sera irrecevable devant le juge pénal<sup>1398</sup>, peu importe que le régime de responsabilité contractuelle ait été consacré par le droit interne ou par une convention internationale<sup>1399</sup>.

**361. Différence de régimes.** Les régimes de responsabilité en matière de transport aérien concernant les personnes et les marchandises, ainsi que les bagages, sont régis par la Convention de Varsovie de 1929 (et ses amendements)<sup>1400</sup> ou la Convention de Montréal de 1999<sup>1401</sup>. Concernant le droit interne, la législation algérienne s'est inspirée de la Convention de Varsovie (1<sup>re</sup> sous-section), et la législation française renvoie à l'une ou à l'autre de ces Conventions, selon les cas (2<sup>e</sup> sous-section).

---

<sup>1398</sup> Même si dans la pratique, les juges répressifs estiment que cette question relève de la compétence et non de la recevabilité de l'action civile.

<sup>1399</sup> Cass. crim., 10 sept. 2019, n° de pourvoi : 18-83.858 : *JurisData* n° 2019-015444 ; Cass. crim., 8 sept. 2020, n° de pourvoi : 18-82.150 : *JurisData* n° 2020-012789.

<sup>1400</sup> Tout d'abord, il faudrait souligner que le Protocole de Guatemala du 8 mars 1971 et le protocole de Montréal n° 3 du 25 septembre 1975 ne sont pas entrés en vigueur. L'Algérie a adhéré à la Convention de Varsovie de 1924 telle que modifiée par le Protocole de La Haye de 1955, ainsi qu'à la Convention complémentaire de Guadalajara de 1961 (D. n° 64-74, 2 mars 1964, portant adhésion de la République algérienne démocratique et populaire à la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 et modifiée par le protocole signé à La Haye le 28 septembre 1955 : JORA n° 26, 27 mars 1964, p. 390 ; ord. n° 65-267, 25 oct. 1965, portant adhésion de la République algérienne démocratique et populaire à la convention complémentaire à la convention de Varsovie, pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel, signée à Guadalajara le 18 septembre 1961 : JORA n° 104, 21 déc. 1965, p. 1179). Quant à la France, elle a ratifié la Convention de Varsovie de 1924, ainsi que le Protocole de La Haye de 1955 et la Convention complémentaire de Guadalajara de 1961 (D., 12 déc. 1932, portant promulgation de la convention relative à l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international et du protocole additionnel signés à Varsovie le 12 octobre 1929 : JORF n° 303, 26 et 27 déc. 1932, p. 13345 ; ord. n° 58-1226, 16 déc. 1958, autorisant la ratification du protocole, signé à La Haye le 28 septembre 1955, portant modification de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 : JORF, 17, déc. 1958, p. 11344 ; D. n° 59-1579, 31 déc. 1959, portant publication du protocole du 28 septembre 1955 modifiant la convention du 12 octobre 1929 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international : JORF, 7 janv. 1960, p. 229 ; L. n° 63-809, 6 août 1963, autorisant la ratification de la convention complémentaire à la convention de Varsovie pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel, signée à Guadalajara le 18 septembre 1961 : JORF, 8 août 1963, p. 7350). Concernant les 3 Protocoles de Montréal du 25 septembre 1975 entrés en vigueur, seuls les Protocoles n°s 1 et 2 sont en vigueur en France, bien que la loi n° 81-1079 ait autorisé la ratification des 4 Protocoles (L. n° 81-1079, 8 déc. 1981, autorisant la ratification de quatre protocoles portant modification de la convention de Varsovie du 12 octobre 1929 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international : JORF, 9 déc. 1981, p. 3351).

<sup>1401</sup> L'Algérie n'a pas adhéré à cette Convention, contrairement à la France (L. n° 2003-380, 24 avr. 2003, autorisant la ratification de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, NOR : MAEX0200060L : JORF n° 97, 25 avr. 2003, p. 7385 ; D. n° 2004-578, 17 juin 2004, portant publication de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, faite à Montréal le 28 mai 1999, NOR : MAEJ0430040D : JORF n° 143, 22 juin 2004, p. 11205).

## SOUS-SECTION 1 : RÉGIME DE RESPONSABILITÉ SELON LE SYSTÈME VARSOVIEN ET LE DROIT ALGÉRIEN

**362. Champ d'application.** Même si la législation algérienne ne renvoie pas à l'application directe des dispositions de la Convention de Varsovie<sup>1402</sup>, elle reprend le régime de responsabilité établie par cette Convention. La législation française quant à elle, renvoie aux règles de responsabilité prévues par la Convention de Varsovie comme règle générale au transport de marchandises, qu'il soit national ou international<sup>1403</sup> et comme règle exceptionnelle au transport de personnes et de leurs bagages<sup>1404</sup>, si le transporteur n'est pas titulaire d'une licence d'exploitation délivrée conformément à la réglementation européenne<sup>1405</sup>, sinon il y aura application de la Convention de Montréal<sup>1406</sup>.

**363. Principe de responsabilité.** La lecture des articles 17 et 18, § 1 de la Convention de Varsovie<sup>1407</sup>, laisse penser que le régime de responsabilité établi par cette Convention est un régime de présomption de responsabilité, c'est ce qui a été d'ailleurs affirmé par certains auteurs<sup>1408</sup>, suivie par la jurisprudence<sup>1409</sup>. Cependant, si on combine les dispositions de ces deux articles avec la disposition de l'article 20 de ladite Convention<sup>1410</sup>, il semblerait que le régime retenu, soit celui de la présomption de faute<sup>1411</sup>, puisque le transporteur peut se dégager de la présomption qui pèse sur lui, selon cet article, « s'il prouve que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre ». Cependant, en étudiant l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil, nous verrons que ce régime de responsabilité fait présumer la responsabilité

<sup>1402</sup> Nous entendons par Convention de Varsovie, la Convention de 1929 telle que modifiée et appliquée en Algérie ou en France (selon les cas).

<sup>1403</sup> C. transp., art. L. 6422-2.

<sup>1404</sup> C. transp., art. L. 6421-4, al. 1<sup>er</sup>.

<sup>1405</sup> C. transp., art. L. 6421-3.

<sup>1406</sup> V. Règl. (CE) n° 889/2002 du Parlement européen et du Conseil, 13 mai 2002, modifiant le règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident : JOUE n° L 140, 30 mai 2002, p. 2.

<sup>1407</sup> L. n° 98-06 [mod. comp.], 27 juin 1998, art. 145, al. 1<sup>er</sup> et art. 146, al. 1<sup>er</sup>.

<sup>1408</sup> CARTOU Louis, *op. cit.*, p. 116 ; MERCADAL Barthélémy, *Droit des transports terrestres et aériens*, Dalloz et Delta, 1996, p. 267 ; 398 ; PIEDELIÈVRE Stéphane et GENCY-TANDONNET Dominique, *op. cit.*, p. 479 ; 495.

<sup>1409</sup> Cass. 1<sup>re</sup> civ., 16 févr. 1982 : *Bull. civ. I*, n° 73 ; Cass. 1<sup>re</sup> civ., 29 nov. 1989 : *Bull. civ. I*, n° 373 ; D. 1990, p. 272, obs. RÉMOND-GUILLOUD Martine – Cass. 1<sup>re</sup> civ., 14 juin 2007 : *Bull. civ. I*, n° 230.

<sup>1410</sup> V. L. n° 98-06 [mod. comp.], 27 juin 1998, art. 148, al. 1<sup>er</sup>.

<sup>1411</sup> RODIÈRE René, *op. cit.*, p. 383 ; 451 ; RÉMOND-GUILLOUD Martine, obs. sous Cass. 1<sup>re</sup> civ., 29 nov. 1989, D. 1990, p. 272 ; LETACQ Frédéric, « Transport aérien : Sources du droit applicable. – Titre de transport. – Responsabilité. – Action en réparation », *JCl. Transport*, fasc. 925, 2019, n° 31 ; Le Lamy transport 2020, t. 2, n° 1129.

plus qu'il ne fait présumer la faute du transporteur. Ce régime de responsabilité n'est applicable que pendant la période déterminée par la Convention de Varsovie<sup>1412</sup>, et en dehors de cette période, c'est le régime de responsabilité de droit commun qui sera applicable<sup>1413</sup>. Il le sera aussi, en cas d'inexécution totale du contrat de transport aérien, car l'inexécution totale ne pourrait être assimilée à un retard<sup>1414</sup>.

Depuis la modification de la Convention par le Protocole de Montréal n° 4 du 25 septembre 1975, la preuve de non faute n'est applicable que pour la responsabilité découlant d'un retard, ce qui fait, que le régime de responsabilité depuis cet amendement (concernant les dommages ne découlant pas du retard) est un régime de responsabilité de plein droit.

**364. L'obligation de sécurité – transport de personnes.** Comme pour le régime de responsabilité, la lecture des articles 17 et 20 de la Convention de Varsovie laisse penser que l'obligation de sécurité imposée au transporteur est une obligation de moyen, puisque même devant cette obligation, le transporteur pourrait invoquer les dispositions générales de l'article 20 de la Convention et prouver qu'il avait pris, lui et ses préposés toute les mesures nécessaires pour prévenir le dommage<sup>1415</sup>. Mais, cette solution ne semble pas faire l'unanimité, car certains auteurs pensent que l'obligation de sécurité imposée au transporteur serait une obligation de résultat<sup>1416</sup>, parce que le passager ne joue pas un rôle actif dans l'opération d'acheminement à sa destination<sup>1417</sup>. La position de la Cour de cassation semble mitigée, car dans un cas espèce, elle avait estimé que cette obligation était une obligation de moyen<sup>1418</sup>, dans un autre, la Cour de cassation avait considéré qu'« un transporteur aérien n'est tenu d'une obligation de sécurité de résultat vis-à-vis de ses passagers qu'en ce qui concerne, outre le vol proprement dit, les opérations d'embarquement et de débarquement, il reste tenu à leur égard d'une obligation de sécurité de moyens dans l'exécution du contrat le liant à ses clients »<sup>1419</sup>. Cependant, pour que le passager puisse invoquer l'inobservation de

---

<sup>1412</sup> Conv. Varsovie, 12 oct. 1929, pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, [mod.], art. 17 et art. 18, § 2.

<sup>1413</sup> Cass. com., 13 mars 2007 : *Bull. civ. IV*, n° 88 ; *Rev. dr. transp.* 2007, comm. 88, obs. DELEBECQUE Philippe (l'annotateur estime avec raison, que ce c'est le régime contractuel qui devrait être appliqué dans ce cas de figure).

<sup>1414</sup> CA Paris, 15<sup>e</sup> ch. B., 30 mars 1990, RG n° : 88/13920 : *JurisData* n° 1990-021067.

<sup>1415</sup> Pour une obligation de moyen, v. MERCADAL Barthélémy, *op. cit.*, p. 396-397.

<sup>1416</sup> PECH-LE GAC Sophie, obs. sous Cass. 1<sup>re</sup> civ., 15 juill. 1999, *D.* 2000, p. 283.

<sup>1417</sup> PEYREFITTE Léopold, « Transport aérien : Contrat de transport des passagers et de leurs bagages », *JCl. Transport*, fasc. 915, 2015, n° 126.

<sup>1418</sup> Cass. 1<sup>re</sup> civ., 16 févr. 1982 : *Bull. civ. I*, n° 73.

<sup>1419</sup> Cass. 1<sup>re</sup> civ., 15 juill. 1999 : *Bull. civ. I*, n° 242 ; *RTD civ.* 1999, p. 843, obs. JOURDAIN Patrice ; *D.* 2000, p. 283, obs. PECH-LE GAC Sophie.

l'obligation de sécurité par le transporteur, il doit rattacher le dommage à un accident<sup>1420</sup>, qui s'entend comme *un évènement extérieur à la personne du passager* qui s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement ou de débarquement.<sup>1421</sup>

Nous estimons, que l'obligation de sécurité qui est imposée au transporteur constitue une obligation de moyen renforcée, car ce dernier pourra non seulement prouver l'existence d'une cause étrangère, mais il pourra prouver aussi qu'il avait pris (ainsi que ses préposés) toutes les mesures pour éviter la survenance du dommage.

**365. Chose jugée au pénal sur le civil.** La responsabilité en droit pénal aérien est basée normalement sur le principe de la faute prouvée, qu'elle soit intentionnelle ou non (à l'exception de certaines infractions matérielles). De ce fait, s'il y a eu condamnation au pénal du transporteur (comme exploitant) ou de l'un de ses préposés, théoriquement la personne lésée n'aurait pas d'intérêt à soulever la question de la chose jugée au pénal sur le civil, puisqu'elle est protégée par la présomption de responsabilité qui pèse sur le transporteur. Cependant dans la pratique, elle (le voyageur-demandeur) pourrait invoquer la décision de condamnation afin de faire obstacle au transporteur dans le cas où il invoquerait les dispositions de l'article 20 de la Convention de Varsovie. Quant à la décision de renvoi des fins de la poursuite, elle ne pourrait selon nous avoir autorité sur le civil, car l'article 20 de la Convention de Varsovie est rédigé dans les termes les plus généraux, ce qui fait peser sur le transporteur un lourd fardeau ; car il n'a pas à prouver un fait négatif (absence de faute) mais un fait positif (prise de mesures nécessaires ou l'évènement qu'il l'a empêché de prendre de telles mesures) découlant de ses obligations légales et contractuelles, ce qui équivaldrait à ce que le transporteur ainsi que ses préposés soient dans une situation d'irréprochabilité. Ainsi, si le juge pénal relaxe l'exploitant-transporteur ou l'un de ses préposés de l'infraction non intentionnelle prévue par l'article 206 de la loi n° 98-06<sup>1422</sup> ou de l'une des infractions non intentionnelles du Code pénal protégeant l'intégrité physique des personnes, pour absence de

---

<sup>1420</sup> L'article 145 de la loi n° 98-06 dans sa version en langue française fait référence au « fait », et en langue arabe, il fait référence à la « cause ».

<sup>1421</sup> Cass. 1<sup>re</sup> civ., 6 déc. 1988 : *Bull. civ.* I, n° 349 ; Cass. 1<sup>re</sup> civ., 29 nov. 1989 : *Bull. civ.* I, n° 373 ; *D.* 1990, p. 272, obs. RÉMOND-GOUILLOUD Martine – Cass. 1<sup>re</sup> civ., 14 juin 2007 : *Bull. civ.* I, n° 230 ; *Rev. dr. transp.* 2007, comm. 174, obs. PRADON Fabrice – Cass. 1<sup>re</sup> civ., 23 juin 2011, n° de pourvoi : 09-71.307, inédit ; *Rev. dr. transp.* 2011, comm. 160, obs. DELEBECQUE Philippe – Cass. 1<sup>re</sup> civ., 15 janv. 2014 : *Bull. civ.* I, n° 7 ; *RDC* 2014, n° 110s2, p. 379, obs. BORGHETTI Jean-Sébastien ; *D.* 2014, 1084, note PAULIN Christophe – CA Paris, 1<sup>re</sup> ch. B., 5 mars 1999, RG n° : 97/10677 : *JurisData* n° 1999-020466 ; *D.* 1999, p. 261, obs. DELEBECQUE Philippe.

<sup>1422</sup> Délit de mise en péril par imprudence de personnes se trouvant à bord d'un aéronef ou à la surface.

faute, le juge civil<sup>1423</sup> restera libre d'apprécier objectivement le comportement du transporteur (ou indirectement celui de ses préposés), car celui-ci ne s'apprécie pas selon la faute (élément moral) mais du seul fait de ne pas prendre des mesures nécessaires.

Le même principe pourrait s'appliquer à l'obligation de sécurité, la décision pénale de renvoi des fins de la poursuite n'emporterait pas selon nous chose jugée au pénal sur le civil, étant donné que le transporteur devrait prouver le fait positif énoncée à l'article 20 de la Convention de Varsovie.

**366. Autres situations – chose jugée.** La chose jugée au pénal sur le civil n'intervient que rarement en matière d'obligations purement contractuelles. Cependant, cette règle n'étant pas absolue, et il y a des situations où la décision pénale interfère avec l'action civile. Ainsi l'application des règles protégeant le consommateur concernant le transport maritime de voyageurs<sup>1424</sup> est applicable en matière de contrat de transport aérien de passagers et de leurs bagages.

D'autres situations sont spécifiques non seulement au droit de la consommation mais aussi au droit des transports. C'est le cas par exemple de l'article 198 de la loi n° 98-06, qui concerne « tout exploitant effectuant habituellement des transports par aéronef contre rémunération qui : a) a refusé, sans motif valable, l'accès au public à des services de transports ; b) a manqué aux obligations prescrites dans l'autorisation de concession d'exploitation ; c) n'a pas respecté, en service régulier, les itinéraires, fréquences et les horaires approuvés officiellement ». Bien que les obligations citées ne découlant pas directement du contrat de transport, mais des obligations de l'exploitant comme ayant la qualité de concessionnaire, elles se répercutent néanmoins indirectement sur les obligations contractuelles de l'exploitant-transporteur, et de ce fait, les passagers ou les ayants droit de la marchandise pourront invoquer une décision pénale condamnant l'exploitant-transporteur à l'infraction précitée devant le juge civil, dans une action en responsabilité contractuelle ayant pour cause le préjudice occasionné par la violation des obligations précitées<sup>1425</sup>. Dans une autre situation, une obligation imposée au transporteur-concessionnaire peut se refléter sur ses obligations de transporteur vis-à-vis du cocontractant passager, l'article 134 de la loi n° 98-06 considère que « la tarification du transport public aérien intérieur est fixée conformément à la

---

<sup>1423</sup> Dans le cas où le transporteur invoquerait les dispositions de l'article 20, al. 1<sup>er</sup> de la Convention de Varsovie.

<sup>1424</sup> V. *supra*, n° 337.

<sup>1425</sup> Ex. préjudice causé par le retard consécutif au non respect par le transporteur de l'itinéraire de vol ou des horaires prévus.

législation en vigueur », or, le prix constitue la contrepartie de l'obligation essentielle imposée au transporteur dans un contrat de transport, en conséquence, le voyageur pourrait alléguer une décision pénale condamnant le transporteur à l'infraction établie par l'article 212 de la loi n° 98-06 et qui concerne la pratique de tarifs non conformes à la tarification légale, afin de demander devant le juge civil la répétition de l'indu<sup>1426</sup>.

Un autre exemple, est celui de la décision pénale condamnant une personne transportée par aéronef à l'infraction prévue par l'article 207 de la loi n° 98-06 qui punit « [celui qui a été] trouvé à bord d'un aéronef sans titre de transport valable et sans l'assentiment de l'exploitant », alors que celle-ci alléguait devant le juge civil qu'elle était montée à bord de l'aéronef avec l'assentiment du transporteur-exploitant, et de ce fait elle pourrait non seulement demander réparation du dommage subi par elle pendant l'expédition aérienne sur un fondement contractuel suivant les dispositions de la Convention de Varsovie ou du droit interne, mais elle pourrait aussi invoquer le dé plafonnement du montant d'indemnité<sup>1427</sup>, or, le juge pénal l'ayant condamnée au motif qu'elle s'était introduite dans l'aéronef sans l'assentiment de l'exploitant, le juge civil serait tenu de prendre en considération cette constatation si l'exploitant avait la qualité de transporteur, et en conséquence débouterait le demandeur de son action en responsabilité contractuelle dirigée contre le transporteur.

**367. Causes d'exonération.** La Convention de Varsovie dans sa version originelle s'était inspirée de la Convention de Bruxelles de 1924, en exonérant le transporteur concernant le transport de marchandises et de bagages, de la responsabilité découlant des dommages causés par une faute de pilotage, de conduite de l'aéronef ou de navigation<sup>1428</sup>. Disposition qui sera abrogée par l'article 10 du Protocole de La Haye de 1955. Depuis cet amendement, le transporteur ne peut s'exonérer que s'il prouve son fait positif selon l'article 20 de la Convention de Varsovie, comme nous l'avons développé plus haut ou s'il prouve que le dommage ait été la conséquence de la faute de la personne lésée<sup>1429</sup>. Curieusement,

---

<sup>1426</sup> « Est puni d'un emprisonnement d'un (1) an à deux (2) mois et d'une amende de 10.000 DA à 100.000 DA ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque a pratiqué des tarifs autres que ceux fixés dans le cas où la tarification n'est pas soumise à la libre concurrence. » (L. n° 98-06 [mod. comp.], 27 juin 1998, art. 212). Dans le texte en langue arabe, on lit : « d'un (1) mois à deux (2) mois ».

<sup>1427</sup> Conv. Varsovie, 12 oct. 1929, pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, [mod.], art. 3, § 2 ; L. n° 98-06 [mod. comp.], 27 juin 1998, art. 132, al. 3.

<sup>1428</sup> Conv. Varsovie, 12 oct. 1929, pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, art. 20, § 2.

<sup>1429</sup> Conv. Varsovie, 12 oct. 1929, pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, [mod.], art. 21.

et concernant ce cas exonératoire, la législation algérienne ne fait pas référence à la faute<sup>1430</sup>, devrait- alors comprendre que le seul fait de la victime exonère le transporteur de sa responsabilité ? Cette solution serait peut-être compréhensible, si le fait de la victime revêtait les caractères de la force majeure, mais l'article ne fait pas seulement référence au fait de la victime libératoire mais aussi au fait ayant contribué au dommage, ce qui rend l'hypothèse, qui consiste à se contenter du fait de la victime, inadaptée, car on ne peut atténuer la sévère responsabilité qui pèse sur le transporteur par le seul fait de la victime. Nous pensons donc que seule la faute de la victime devrait être prise en considération pour exonérer le transporteur ou atténuer sa responsabilité.

Sur le plan de l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil, la constatation du juge répressif relative à la faute de la victime n'aura aucune incidence sur le civil, puisqu'elle est considérée comme étant une constatation surabondante dont le juge pénal n'avait pas à connaître<sup>1431</sup>. Cependant, la condamnation de la victime à une infraction pénale de résultat<sup>1432</sup> bénéficiera au transporteur-défendeur dans une action civile en responsabilité dirigée contre lui par cette même victime, afin qu'il puisse se dégager de sa responsabilité, si les deux actions (publique et civile) ont en commun la même cause<sup>1433</sup>. Cependant, le juge civil sera libre d'apprécier la contribution de la faute de la victime au dommage. Ainsi, il pourra juger qu'elle était exclusive, et de ce fait exonèrera le transporteur, ou bien, il pourra juger que la faute a contribué au dommage, auquel cas il exonèrera partiellement le transporteur, alors même que le juge pénal avait apprécié l'étendue de la contribution de la faute pénale à la réalisation du dommage. À l'inverse, le renvoi des fins de la poursuite de la victime pour ladite infraction, peut lui bénéficier devant le juge civil, si le transporteur-défendeur invoque les dispositions de l'article 21 de la Convention de Varsovie<sup>1434</sup>, à condition que la faute reprochée à la victime soit la même que celle qui lui a été reprochée devant le juge civil et qu'elle soit appréciée de la même façon par les juridictions pénale et civile

Ni la Convention de Varsovie ni la législation algérienne ne font référence à la force majeure comme cause exonératoire du transporteur, ce qui laisse à penser qu'elles ne l'avaient pas exclue. Il semblerait selon certains, que la jurisprudence française en application de la

---

<sup>1430</sup> « Dans le cas où le transporteur aérien produit la preuve que le dommage a été causé par la personne lésée ou que celle-ci y a contribué, sa responsabilité pourra être écartée ou atténuée par la juridiction compétente. » (L. n° 98-06 [mod. comp.], 27 juin 1998, art. 149).

<sup>1431</sup> Si la poursuite était dirigée contre l'exploitant ou le pilote.

<sup>1432</sup> Ex. délit d'homicide non intentionnel ou délit ou contravention de coups et blessures non intentionnels.

<sup>1433</sup> Néanmoins, concernant le préjudice, v. *supra*, n° 302.

<sup>1434</sup> L. n° 98-06 [mod. comp.], 27 juin 1998, art. 149.

Convention de Varsovie<sup>1435</sup>, reconnaisse l'effet exonératoire de la force majeure au vu du critère d'inévitabilité consacré par l'article 20 de la Convention de Varsovie<sup>1436</sup>. Cependant, dans ces cas d'espèce il n'était pas question d'apprécier un cas de force majeure, mais tout simplement d'apprécier les conditions de l'application de l'article 20 de la Convention de Varsovie. Nous pensons donc, que le législateur n'a pas daigné exclure du champ exonératoire le cas de force majeure, qui reste à apprécier suivant les critères de droit commun<sup>1437</sup>.

Bien que le système varsovien ait été largement adopté par les États, une autre Convention avait vu le jour en 1999.

## SOUS-SECTION 2 : RÉGIME DE RESPONSABILITÉ SELON LE SYSTÈME MONTRÉALAIS ET LE DROIT FRANÇAIS

**368. Interférence des textes.** L'application du règlement européen n° 261/2004 du 11 février 2004<sup>1438</sup> est autonome par rapport au régime de la Convention de Montréal<sup>1439</sup>, et l'obtention d'un dédommagement sur la base du règlement européen n'interdit pas à la victime de se prévaloir des dispositions de ladite Convention<sup>1440</sup>.

**369. Régime de responsabilité – incidence de la chose jugée.** En principe, la Convention de Montréal établit aux articles 17 et 18 un principe de responsabilité de plein droit<sup>1441</sup>, à l'exception des dommages causés aux bagages non enregistrés, qui sont soumis au principe de la responsabilité pour faute prouvée<sup>1442</sup>. La preuve de non-faute, ainsi que la

---

<sup>1435</sup> V. notamment, Cass. 1<sup>re</sup> civ., 27 juin 2006 : *Bull. civ.* I, n° 335 ; Cass. 1<sup>re</sup> civ., 14 juin 2007, n° de pourvoi : 05-20.614, inédit.

<sup>1436</sup> GROSSER Paul, note sous Cass. 1<sup>re</sup> civ., 30 oct. 2008, *JCP G* 2008, II 10198.

<sup>1437</sup> Ce ne serait pas le cas sous la Convention de Montréal (v. *infra*, n° 371).

<sup>1438</sup> Règl. (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil, 11 févr. 2004, établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91 : JOUE n° L 46, 17 févr. 2004, p. 1.

<sup>1439</sup> Cass. 1<sup>re</sup> civ., 22 févr. 2017 : *Bull. civ.* I, n° 46 ; Cass. 1<sup>re</sup> civ., 15 juin 2017, n° de pourvoi : 16-19.375, inédit.

<sup>1440</sup> Cass. 1<sup>re</sup> civ., 14 févr. 2018 : *Bull. civ.* I, n° 29.

<sup>1441</sup> En matière de transport de marchandises, v. Cass. com., 30 juin 2015 : *Bull. civ.* IV, n° 115 ; *RTD com.* 2015, p. 617, obs. DELBECQUE Philippe ; *Gaz. Pal.* 23 juill. 2015, n° 233m1, p. 26, obs. BERLAUD Catherine. Un auteur parle de *présomption simple de responsabilité* (CACHARD Olivier, *Droit du commerce international*, L.G.D.J., 2011, p. 320).

<sup>1442</sup> Conv. Montréal, 28 mai 1999, pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, art. 17, § 2.



preuve de la prise des mesures nécessaires pour éviter les dommages n'ont aucune incidence sur cette responsabilité. Cependant, cette règle générale connaît une exception en matière de responsabilité pour décès ou lésions subis par le passager, si le dommage dépasse une certaine limite<sup>1443</sup>, auquel cas ce sera le régime de responsabilité pour faute présumée qui sera appliqué<sup>1444</sup>. Exception, qui est plus souple que celle retenue par la Convention de Varsovie, car, pour se dégager de sa responsabilité, le transporteur n'est pas tenu de rapporter un fait positif, mais il lui suffit seulement de prouver qu'il n'avait pas commis de faute ou de prouver la faute exclusive d'un tiers ou la faute de la victime. Néanmoins, en matière de responsabilité pour retard, le même régime que celui de la Convention Varsovie a été maintenu<sup>1445</sup>, c'est-à-dire que le transporteur doit prouver un fait positif. En plus, en dehors des cas ou de la période où ces régimes de responsabilité sont applicables, la solution retenue par la jurisprudence en application du système varsovien demeure applicable sous la Convention de Montréal<sup>1446</sup>.

Nous avons vu qu'en matière pénale c'est le principe de la responsabilité pour faute qui a été retenu<sup>1447</sup>, de ce fait, la décision pénale de renvoi des fins de la poursuite ou de condamnation de l'exploitant ou de l'un de ses préposés n'aura aucune incidence sur la responsabilité civile du transporteur, si la responsabilité retenue est une responsabilité de plein droit. Néanmoins, si c'est le principe de la présomption de faute qui est retenu, la décision de condamnation emportera chose jugée au pénal sur le civil. Quant à la décision de renvoi des fins de la poursuite, elle n'aura chose jugée au pénal sur le civil que si la faute pénale est appréciée de la même façon par le juge civil et que le fait fautif est le même. Car, contrairement au régime de responsabilité sous le régime varsovien, la Convention de Montréal se contente seulement pour dégager le transporteur de sa responsabilité, de prouver sa non-faute (et celle de ses préposés et mandataires), et il n'a pas à prouver qu'il avait pris,

<sup>1443</sup> Limite qui était à 100.000 DTS, puis révisée par l'OACI sur la base de l'article 24 de la Convention de Montréal, au 30 décembre 2009 à 113.100 DTS, puis au 29 décembre 2019 à 128.821 DTS ([https://www.icao.int/secretariat/legal/LEB%20Treaty%20Collection%20Documents/2019\\_Revised\\_Limits\\_of\\_Liability\\_Under\\_the\\_Montreal\\_Convention\\_of\\_1999\\_fr.pdf#search=convention%20de%20montr%C3%A9al%201999](https://www.icao.int/secretariat/legal/LEB%20Treaty%20Collection%20Documents/2019_Revised_Limits_of_Liability_Under_the_Montreal_Convention_of_1999_fr.pdf#search=convention%20de%20montr%C3%A9al%201999)) [consulté le 16 mai 2020].

<sup>1444</sup> « Le transporteur n'est pas responsable des dommages visés au paragraphe 1 de l'article 17 dans la mesure où ils dépassent 100 000 droits de tirage spéciaux par passager, s'il prouve : a) que le dommage n'est pas dû à la négligence ou à un autre acte ou omission préjudiciable du transporteur, de ses préposés ou de ses mandataires, ou b) que ces dommages résultent uniquement de la négligence ou d'un autre acte ou omission préjudiciables d'un tiers. » (Conv. Montréal, 28 mai 1999, pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, art. 21, § 2).

<sup>1445</sup> Conv. Montréal, 28 mai 1999, pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, art. 19.

<sup>1446</sup> V. *supra*, n° 363.

<sup>1447</sup> V. *supra*, n° 365.

lui et ses préposés toute les mesures nécessaires pour prévenir l'événement qui a causé le dommage.

**370. Obligation de sécurité.** Comme sous la Convention de Varsovie, la preuve d'un événement extérieur à la victime est toujours nécessaire pour que le transporteur puisse voir sa responsabilité retenue<sup>1448</sup>. L'effet de cette obligation varie suivant le régime de responsabilité applicable, ainsi, concernant le régime de responsabilité de plein droit, l'obligation de sécurité est considérée comme étant une obligation de résultat qui ne fléchit que devant la faute de la victime<sup>1449</sup>. À l'inverse, si c'est le régime de présomption de faute qui est applicable, l'obligation de sécurité sera considérée comme une obligation de simple moyen qui fléchira devant la preuve de la non-faute du transporteur, de ses préposés et de ses mandataires<sup>1450</sup>, ainsi que devant la preuve de la faute exclusive du tiers<sup>1451</sup> ou de la faute de la victime<sup>1452</sup>. Partant de ce principe, la décision pénale renvoyant des fins de la poursuite l'exploitant ou l'un de ses préposés d'une infraction non intentionnelle, n'aura aucun effet de chose jugée sur la décision civile, si l'obligation de sécurité est une obligation de résultat, ce serait le cas aussi s'il y a eu condamnation au pénal, à moins que cette condamnation ne serve peut-être la victime à neutraliser la cause exonératoire. À l'inverse, si l'obligation de sécurité est une obligation de moyen, la décision pénale produira son effet à l'égard de l'action civile, et s'il y a eu renvoi des fins de la poursuite, il faut que la faute pénale et la faute civile soient appréciées de la même façon. De plus, une décision pénale condamnant un tiers comme étant l'auteur de l'accident (ou dans une hypothèse rare : la victime), profiterait au transporteur, si l'obligation de sécurité assumée était une obligation de moyen. Reste toutefois, au juge civil le pouvoir d'apprécier la faute exclusive du tiers, alors même que le juge répressif saisie d'une action pénale contre l'exploitant avait relevé une telle faute, car cette constatation ne serait que surabondante.

**371. Causes d'exonération.** Concernant le transport de marchandises, la Convention de Montréal énumère à l'article 18 des cas d'exonération qui ne sont pas en relation avec le

---

<sup>1448</sup> Cass. 1<sup>re</sup> civ., 15 janv. 2014 : *Bull. civ. I*, n° 6 ; *JCP G* 2014, 264, obs. BARBIERI Jean-Jacques ; *RTD com.* 2014, p. 454, obs. DELEBECQUE Philippe ; *Dalloz actualité*, 24 janv. 2014, obs. DELPECH Xavier – Cass. 1<sup>re</sup> civ., 8 oct. 2014, n° de pourvoi : 13-24.346, inédit.

<sup>1449</sup> Conv. Montréal, 28 mai 1999, pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, art. 20.

<sup>1450</sup> Conv. Montréal, 28 mai 1999, pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, art. 21, § 2-a.

<sup>1451</sup> Conv. Montréal, 28 mai 1999, pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, art. 21, § 2-b.

<sup>1452</sup> Conv. Montréal, 28 mai 1999, pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, art. 20.

fait pénal, d'où l'inutilité de procéder à l'analyse d'une telle situation. Quant aux autres causes d'exonérations, qui sont : la faute de la victime (qui peut être aussi partiellement exonératoire), la non-faute du transporteur et la faute exclusive du tiers, la même analyse concernant l'obligation de sécurité est transposable à ces cas<sup>1453</sup>.

Cependant, on pourrait se demander si la force majeure serait une cause générale d'exonération sous la Convention de Montréal. Selon nous rien ne s'y oppose, mais telle n'est pas la position semble-t-il de la Cour de cassation<sup>1454</sup>.

**372. Transport national gratuit de passagers – droit français.** L'article L. 6421-4, al. 2 du Code des transports considère que « sauf stipulations conventionnelles contraires, la responsabilité du transporteur aérien effectuant un transport gratuit n'est engagée, dans la limite prévue par le premier alinéa, que s'il est établi que le dommage a pour cause une faute imputable au transporteur ou à ses préposés »<sup>1455</sup>. Cette règle n'étant pas d'ordre public, les parties pourront prévoir dans le contrat de transport l'application d'un régime de responsabilité plus favorable au passager. Mais, à défaut d'une telle stipulation, le juge civil sera tenu d'appliquer les dispositions de l'article précité. Ce régime de responsabilité s'accorde bien avec l'application du principe de l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil. Ainsi, la condamnation au pénal du pilote à une infraction non intentionnelle<sup>1456</sup> emporterait chose jugée devant le juge civil, à condition que le fait pénal se rapporte à la cause de l'action civile. À l'inverse, une décision de relaxe pour défaut de faute pénale ne ferait pas obstacle (selon la théorie de la dualité des fautes) à ce que le juge civil reconnaisse l'existence d'une faute civile.

À l'exception de quelques différences, le système montréalais ne s'éloigne pas beaucoup du système varsovien. En conséquence, la chose jugée au pénal sur le civil agit presque de la même manière dans les deux systèmes.

---

<sup>1453</sup> V. *supra*, n° 370.

<sup>1454</sup> Cass. 1<sup>re</sup> civ., 13 mars 2013 : *Bull. civ. I*, n° 41 ; *Rev. dr. transp.* 2013, comm. 24, obs. DELEBECQUE Philippe ; *Dalloz actualité*, 26 mars 2013, obs. DELPECH Xavier ; *Gaz. Pal.* 19 sept. 2013, n° 145u0, p. 19, obs. TOSI Jean-Pierre.

<sup>1455</sup> V. concernant l'ancien article L. 322-2, al. 1<sup>er</sup> du Code de l'aviation civile, Cass. 1<sup>re</sup> civ., 27 févr. 2007 : *Bull. civ. I*, n° 86 ; *Rev. dr. transp.* 2007, comm. 89, obs. DELEBECQUE Philippe.

<sup>1456</sup> Ex. délit d'homicide non intentionnel ou délit ou contravention de coups et blessures non intentionnels.

## SECTION 2 : LOCATION ET AFFRÈTEMENT AÉRIENS

**373. Distinction et notion.** Tout d'abord, il faudrait distinguer les contrats de location et d'affrètement du contrat de transport. Les premiers ont pour objet principal de mettre à disposition du cocontractant un aéronef, le second a pour objet principal l'acheminement par aéronef de passagers, de marchandises ou du courrier<sup>1457</sup>. Pour ne reprendre que l'expression d'un auteur : « l'un suppose la mise à disposition d'un contenant, véhicule ou partie de véhicule, l'autre porte sur le déplacement d'un contenu, marchandise ou passager »<sup>1458</sup>.

Quant à la différence qui existe entre le contrat de location et le contrat d'affrètement, Il faudrait noter que sous la loi de 1924 relative à la navigation aérienne, on entendait par location d'aéronef, l'affrètement à temps ou l'affrètement au voyage<sup>1459</sup>. De nos jours, le premier consiste dans la mise à disposition d'un aéronef sans équipage<sup>1460</sup>, le second, consiste à le mettre à disposition de l'affréteur avec équipage<sup>1461</sup>. La législation algérienne ajoute que l'utilisation de l'aéronef affrété peut porter sur une partie de sa capacité<sup>1462</sup>.

Cette distinction, fait que l'application de l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil agit différemment selon que l'action en responsabilité concerne le contrat de location d'aéronefs (sous-section 1) ou le contrat d'affrètement d'aéronefs (sous-section 2).

### SOUS-SECTION 1 : LA LOCATION D'AÉRONEFS

**374. Le statut de preneur-exploitant.** Comme pour le contrat maritime d'affrètement coque nue, le preneur<sup>1463</sup> devient exploitant de l'aéronef, puisque selon

<sup>1457</sup> C. transp., art. L. 6400-1 ; L. n° 98-06 [mod. comp.], 27 juin 1998, art. 131 et art. 138.

<sup>1458</sup> RÉMOND-GUILLOUD Martine, obs. sous Cass. 1<sup>re</sup> civ., 6 juin 1990, *D.* 1990, p. 272.

<sup>1459</sup> L., 31 mai 1924, relative à la navigation aérienne, art. 49.

<sup>1460</sup> C. transp., art. L. 6400-3 (ancien article L. 124-1 du Code de l'aviation civile) ; L. n° 98-06 [mod. comp.], 27 juin 1998, art. 122.

<sup>1461</sup> C. transp., art. L. 6400-2 (ancien article L. 323-1 du Code de l'aviation civile). L'article 123 de la loi n° 98-06 ne le précise pas, sauf à l'en déduire par une lecture *a contrario* des dispositions de l'article 122 de la même loi.

<sup>1462</sup> L. n° 98-06 [mod. comp.], 27 juin 1998, art. 123.

<sup>1463</sup> La législation algérienne utilise le terme « locataire » (L. n° 98-06 [mod. comp.], 27 juin 1998, art. 122).

l'ancienne rédaction de l'article 2 de la loi n° 98-06<sup>1464</sup>, l'exploitant pouvait être le « locataire d'un aéronef sans équipage qui en assure la conduite technique avec un équipage de son choix ». De ce fait, les infractions pénales qui conditionnent leur existence à cette qualité lui seront applicables, il sera à la fois donc sujet de droit pénal et sujet de droit civil, ce qui impliquerait la similitude de qualité dans les deux actions en responsabilité (action pénale et action civile). Cependant, le juge pénal peut ne pas tenir compte du contrat de location pour déterminer qui du loueur ou du preneur exploitait réellement l'aéronef. Il pourra ainsi établir que le loueur était l'exploitant, puisqu'il avait défini le plan de vol et désigné le pilote<sup>1465</sup>.

Il faudrait souligner, que la qualité de preneur n'est prise en considération seulement qu'au vu de la relation contractuelle qui existe entre les parties au contrat de location. À l'égard des tiers, le preneur aura qualité d'exploitant. Ce n'est pourtant pas une règle générale. Ainsi, si l'exploitant conclut un contrat de transport, il devient transporteur à l'égard du cocontractant et il restera toujours exploitant à l'égard des tiers.

**375. Responsabilité contractuelle du preneur.** La responsabilité qui peut naître d'un contrat de location est une responsabilité contractuelle entre les cocontractants. On estime, que puisque l'aéronef est considéré comme étant un bien meuble<sup>1466</sup> et qu'il n'y a pas de règles spécifiques régissant le contrat de location le concernant, en plus des dispositions prévues par les parties au contrat de location, les règles de droit commun qui régissent le contrat de louage des choses<sup>1467</sup> et plus particulièrement celles concernant le bail à loyer, seraient applicables au contrat de location d'aéronefs, à moins que l'une de ses dispositions ne soit pas compatible avec la nature même de l'aéronef, auquel cas, elle sera écartée<sup>1468</sup>.

De ces constatations, il en découle suivant l'article 1732 du Code civil français<sup>1469</sup>, que le preneur est responsable des dégradations et pertes subies par l'aéronef, à moins qu'il n'établisse qu'il n'avait pas commis de faute, en prouvant qu'il n'avait pas failli à son obligation de moyen, qui consiste à apporter tout le soin d'un bon père de famille à l'usage

---

<sup>1464</sup> Avant sa modification par la loi n° 15-14 du 15 juillet 2015.

<sup>1465</sup> Cass. crim., 19 févr. 1997 : *Bull. crim.*, n° 69.

<sup>1466</sup> C. transp., art. L. 6212-2, al. 1<sup>er</sup> ; L. n° 98-06 [mod. comp.], 27 juin 1998, art. 29, al. 1<sup>er</sup>.

<sup>1467</sup> Que le Code civil algérien dénomme « contrat de bail » (V. C. civ., art. 467).

<sup>1468</sup> MERCADAL Barthélémy, *op. cit.*, p. 53 ; HÉNAFF D'ESTRÉES Yves, « Location d'aéronef », *JCl. Transport*, fasc. 960, 2018, n° 7.

<sup>1469</sup> V. la rédaction presque similaire de l'article 495, al. 2 du Code civil algérien, qui énonce : « Il répond des dégradations et pertes subies par la chose durant sa jouissance et qui ne sont pas le résultat de l'usage normal de la chose louée. »

et à la conservation de l'aéronef<sup>1470</sup>. S'il y a eu incendie, le preneur est responsable de plein droit, à moins qu'il n'établisse que le sinistre est une cause qui ne lui est pas imputable. L'article 496, al. 1<sup>er</sup> du Code civil algérien fait allusion à la force majeure, alors que l'article 1733 du code civil français, en plus de citer expressément la force majeure, ajoute, le cas fortuit, le vice de construction, ou le cas du feu qui a été communiqué par une maison voisine<sup>1471</sup>.

**376. Chose jugée.** Concernant le premier cas de responsabilité (présomption de faute), une décision pénale de condamnation du preneur à une infraction intentionnelle<sup>1472</sup> profiterait au loueur qui pourrait contrecarrer la preuve de non-faute du preneur. Par contre, une décision de renvoi des fins de la poursuite ne profitera pas au preneur afin qu'il se dégage de l'obligation de moyen qui pèse sur lui, le juge civil aura toute latitude de retenir une faute non intentionnelle à l'encontre du preneur ou même une faute intentionnelle n'entrant pas dans la prévention qui avait été l'objet de la poursuite pénale. Quant à la condamnation du preneur-exploitant au délit prévu à l'article 199 de la loi n° 98-06<sup>1473</sup>, qui est une infraction matérielle de prévention, le juge pénal n'a pas à retenir une quelconque faute pénale, cependant, il nous semble que le juge civil devrait considérer la constatation du juge pénal comme une faute civile, puisque l'exploitant qui n'entretient pas l'aéronef loué n'aura pas respecté l'obligation de moyen qui lui est imposée. Concernant les infractions non intentionnelles de droit commun protégeant l'intégrité physique de la personne, la condamnation du preneur-exploitant à ces infractions, n'aurait normalement aucune incidence sur la décision du juge civil statuant sur la responsabilité prévue à l'article 495 du Code civil algérien ou à l'article 1732 du Code civil français, puisque le préjudice n'est pas identique à celui de l'action civile, mais en prenant en compte la position de la jurisprudence sur ce point<sup>1474</sup>, le juge civil serait tenu de s'y soumettre, si le fait qui a causé le préjudice à des personnes a en même temps causé le préjudice matériel à l'aéronef.

<sup>1470</sup> CA Versailles, 12<sup>e</sup> ch., 12 mars 2013, RG n° : 11/07997 : *JurisData* n° : 2013-009332 ; *Rev. dr. transp.* 2013, comm. 49, obs. DELEBECQUE Philippe. V. cependant, CA Paris, 2-5, 13 mars 2012, RG n° : 09/14895 : *JurisData* n° 2012-004037 ; *Rev. dr. transp.* 2012, comm. 44, obs. DELEBECQUE Philippe (qui semble retenir une responsabilité pour faute prouvée).

<sup>1471</sup> Situation pouvant être appliquée lorsque le feu a été communiqué par un aéronef voisin.

<sup>1472</sup> Comme c'est le cas en droit algérien du crime de destruction d'aéronef par un engin explosif (C. pén., art. 400), du délit de destruction ou d'endommagement d'un aéronef dans l'emprise d'un aéroport (L. n° 98-06 [mod. comp.], 27 juin 1998, art. 216), et de la contravention de dommage volontaire à la propriété mobilière d'autrui (C. pén., art. 450, 4°).

<sup>1473</sup> « Est passible d'une peine [...] tout exploitant effectuant habituellement des transports par aéronef contre rémunération qui : a) n'a pas assuré l'entretien de l'aéronef, des équipements de bord et autres nécessaires à la sécurité de l'exploitation. »

<sup>1474</sup> V. *supra*, n° 302.

Sur la question de l'incendie de l'aéronef loué, le preneur pourrait invoquer devant le juge civil une décision pénale de condamnation d'un tiers pour crime d'incendie d'aéronef provoqué intentionnellement<sup>1475</sup> ou pour crime d'incendie d'aéronef par communication<sup>1476</sup>. Néanmoins, l'effet exonératoire ne jouera que si le preneur prouve que ces faits revêtent les caractères de la force majeure, qui seule le libèrera complètement de la responsabilité de plein droit qui pèse sur lui.

### **377. Responsabilité extracontractuelle du preneur-exploitant vis-à-vis des tiers.**

L'article L. 6131-4 du Code des transports<sup>1477</sup>, qui se situe juste après les articles renfermant les dispositions relatives au régime de responsabilité en cas de collision entre aéronefs et les dispositions relatives aux dommages causés au tiers à la surface, devrait s'appliquer à ces deux régimes de responsabilité ; la jurisprudence l'a ainsi analysé, en refusant d'appliquer les dispositions de l'article L. 141-4 du Code de l'aviation civile à l'action en responsabilité pour dommages causés à un passager de l'aéronef loué, qui n'a pas été considéré comme un tiers<sup>1478</sup>. Cet article rend implicitement l'exploitant seul responsable de ces dommages, si la location a été inscrite au registre d'immatriculation<sup>1479</sup>, à moins qu'une faute n'ait été établie à l'encontre du propriétaire, auquel cas, le bon sens veut que tous deux seront solidairement responsables ; l'exploitant de plein droit, concernant les dommages causés au tiers à la surface ou selon le régime de responsabilité retenu à son encontre concernant la collision entre aéronefs, et le propriétaire, pour faute prouvée. Néanmoins, si la location n'a pas été inscrite, le propriétaire et l'exploitant seront solidairement responsables, mais sur quelle base serait responsable le propriétaire ? Nous pensons que le propriétaire dans ce cas, serait responsable comme s'il était l'exploitant de l'aéronef. En effet, puisque la location n'a pas été inscrite au registre d'immatriculation, le législateur avait voulu sanctionner le propriétaire en le tenant responsable tout comme le véritable exploitant.

---

<sup>1475</sup> Article 396 du Code pénal algérien.

<sup>1476</sup> Article 398 du Code pénal algérien.

<sup>1477</sup> « En cas de location de l'aéronef, le propriétaire et l'exploitant sont solidairement responsables vis-à-vis des tiers des dommages causés.

« Toutefois, si la location a été inscrite au registre d'immatriculation, le propriétaire n'est responsable que si le tiers établit une faute de sa part. » (C. transp., art. L. 6131-4 ; Ancien article L. 141-4 du Code de l'aviation civile).

<sup>1478</sup> Cass. 1<sup>re</sup> civ., 9 oct. 1979 : *Bull. civ.* I, n° 240 ; Cass. 1<sup>re</sup> civ., 12 mai 2004 : *Bull. civ.* I, n° 136 ; *JCP G* 2005, II 10030, note LEGIER Gérard.

<sup>1479</sup> En droit algérien, la location d'un aéronef pour une durée supérieure à une année, doit être inscrite à la matricule aéronautique et mentionnée sur le certificat d'immatriculation (L. n° 98-06 [mod. comp.], 27 juin 1998, art. 25).

En conclusion, ce qui a été dit précédemment sur l'influence de la chose jugée au pénal sur le civil en matière de responsabilité des dommages causés au tiers à la surface et ceux causés suite à la collision d'aéronefs, est applicable au preneur en tant qu'exploitant<sup>1480</sup>. Dans les autres cas de responsabilité extracontractuelle, il sera responsable comme étant gardien de la chose, puisqu'il est le détenteur effectif de l'aéronef physiquement, qui plus est, il est en charge de la gestion technique et le contrôle opérationnel de l'aéronef.

## SOUS-SECTION 2 : L'AFFRÈTEMENT D'AÉRONEFS

**378. Point de divergence.** Ce qui fait de la location un contrat distinct du contrat d'affrètement, c'est que dans le contrat de location, le fréteur transmet la gestion technique et le contrôle opérationnel de l'aéronef à l'affrèteur, par contre, dans le contrat d'affrètement, il (le fréteur) les garde. Quant à la cause des deux contrats, elle est identique, ce n'est que l'objet qui diffère légèrement et sur certains points seulement.

**379. Responsabilité.** En matière d'affrètement, le fréteur conserve la gestion technique et le contrôle opérationnel de l'aéronef, pour la simple raison que les membres d'équipage demeurent sous sa direction, à moins qu'il n'ait été convenu autrement<sup>1481</sup>. Ce qui aura pour conséquence en matière de responsabilité, que le fréteur sera responsable des dommages causés suite à l'utilisation technique et nautique de l'aéronef. Ainsi, il sera responsable des dommages causés suite à une collision entre aéronefs, des dommages causés aux tiers à la surface<sup>1482</sup>, et même responsable comme étant gardien de l'aéronef. C'est ce qu'avait décidé la Cour de cassation dans des affaires où il était question de responsabilité du fait des choses, où elle avait affirmé, « qu'en cas de location d'un aéronef pour une durée déterminée, le commandant, le pilote et l'équipage restent sous la direction du fréteur ; qu'il en résulte que le fréteur conserve, avec la maîtrise technique des vols et la gestion nautique de l'appareil, la garde de celui-ci »<sup>1483</sup>, elle avait estimé aussi, que même si l'accident était la conséquence d'une surcharge de l'aéronef, dont le chargement avait été opéré par les préposés

---

<sup>1480</sup> V. *supra*, n<sup>os</sup> 317 s. ; 325 s.

<sup>1481</sup> C. transp., art. L. 6400-2 (ancien article L. 323-1 du Code de l'aviation civile)

<sup>1482</sup> Un auteur estime toutefois, que s'il y avait partage de gestion de l'aéronef, il serait souhaitable que l'affrèteur soit responsable des dommages occasionnés ayant relation avec la gestion commerciale de l'aéronef (MERCADAL Barthélémy, v<sup>o</sup> Affrètement aérien, *Rép. com. Dalloz*, 1999, n<sup>o</sup> 46).

<sup>1483</sup> Cass. 1<sup>re</sup> civ., 6 juin 1990 : *Bull. civ.* I, n<sup>o</sup> 151.



de l'affréteur, ce fait n'avait pas pour effet de transférer à celui-ci la garde de l'aéronef, puisque les membres d'équipage étaient demeurés les préposés du fréteur<sup>1484</sup>. Quant à la gestion commerciale, elle est transmise à l'affréteur si l'affrètement est à temps, elle reste sous le contrôle du fréteur si l'affrètement est au voyage. Ainsi, l'affréteur est transporteur à l'égard des passagers et des marchandises transportés, s'il a affrété l'aéronef à temps, il pourra de ce fait, voir sa responsabilité engagée en cette qualité. S'il ne l'a affrété qu'au voyage, c'est normalement le fréteur qui est considéré comme transporteur.

Quant à la responsabilité découlant du contrat d'affrètement, les parties seront responsables de l'inexécution ou de la mauvaise exécution des obligations qui leurs sont respectivement imparties par le contrat d'affrètement, reste selon nous, à apprécier la portée de l'obligation non respectée (obligation de moyen ou obligation de résultat), suivant le contrat d'affrètement.

**380. Incidence de la décision pénale.** Une lecture *a contrario* des dispositions de l'article 2 de la loi n° 98-06 avant sa modification par la loi n° 15-14, qui considérait comme exploitant, « tout affréteur d'un aéronef qui s'est réservé la conduite technique et la direction de l'équipage pendant la durée de l'affrètement », suppose qu'en règle générale c'est le fréteur qui est considéré comme exploitant, il est susceptible donc d'endosser la responsabilité pénale en cette qualité, et les solutions relatives à la chose jugée au pénal sur le civil se rapportant au preneur-exploitant lui seront applicables, concernant la responsabilité extracontractuelle vis-à-vis des tiers<sup>1485</sup>.

En matière contractuelle, les obligations des parties aux contrats d'affrètement n'étant pas prédéterminées par la loi, c'est aux parties d'en définir la portée. De ce fait, l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil se fera suivant la distinction entre obligation de moyen et obligation de résultat, mais toujours, en prenant en compte le critère de l'obligation purement contractuelle<sup>1486</sup>.

---

<sup>1484</sup> Cass. 2<sup>e</sup> civ., 21 mai 1979 : *Bull. civ.* II, n° 149.

<sup>1485</sup> V. *supra*, n°s 317 s. ; 325 s.

<sup>1486</sup> V. *supra*, n° 167.

## CONCLUSION DU TITRE 2

**381. Interférence du fait pénal avec le fait contractuel.** Contrairement au fait juridique, l'acte juridique n'est pas en lui-même une source de la responsabilité pénale, mais il peut arriver exceptionnellement, que l'inexécution des obligations contractuelles fasse naître à la fois, une responsabilité civile et une responsabilité pénale.

**382. La relative application de la chose jugée au pénal sur le civil.** La chose jugée ne joue que rarement en matière d'obligations contractuelles. Mais en droit des transports, les aléas de la navigation semblent agir en matières pénale et civile, d'où l'application, même relative, du principe de l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil.

## CONCLUSION DE LA TROISIÈME PARTIE

**383. Différents régimes de responsabilité.** En matière de responsabilité pénale en droit des transports, la répression est essentiellement basée sur les infractions non intentionnelles, or, ce régime de responsabilité ne s'accorde pas avec les régimes de responsabilité civile objective consacrés en droit des transports<sup>1487</sup>. L'influence qu'aura la décision pénale sur le civil serait donc moins importante. Mais, dès que le régime de responsabilité pénale basé sur la faute interfère avec un régime de responsabilité civile basé aussi sur la faute, l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil intervient de nouveau, à condition toutefois que l'appréciation des fautes pénale et civile soit identique. Quant aux autres éléments de la responsabilité, ils ne sont pas influencés par la nature des régimes de responsabilité, car ils sont détachables de la faute.

---

<sup>1487</sup> Du moins, concernant les infractions par imprudence.

## CONCLUSION GÉNÉRALE

**384. Une spécificité à double sens.** Le droit pénal des transports et le droit de la responsabilité civile en matière de transport, sont régis par des règles spécifiques inhérentes aux risques et aux contraintes techniques relatives aux opérations de transport, tels que les risques et les contraintes liés à la navigation ou liés aux événements de mer et de l'air, comme les phénomènes naturels, qui sont plus dangereux, lorsqu'ils surviennent en mer et dans les airs, que lorsqu'ils surviennent sur terre.

Ces spécificités ont eu pour conséquences d'objectiver les régimes de la responsabilité civile, en n'accordant de l'importance qu'aux éléments du préjudice et du lien de causalité. En matière de droit pénal des transports, la nature de l'infraction pénale est caractérisée par : la prévention et l'objectivation. En consacrant le principe de prévention, on se soucie du risque et non de l'atteinte effective, ce qui a eu pour effet d'ignorer l'élément du dommage ou du préjudice. L'objectivation de la responsabilité pénale quant à elle, a eu pour conséquence de rendre l'arsenal répressif en matière de transport, dominé par les délits matériels, où la faute pénale n'a aucune importance. Même si en droit français, cette dernière caractéristique a été abandonnée (du moins concernant les délits), il n'en demeure pas moins, que les délits maritimes et aériens sont pour la plupart des infractions non intentionnelles caractérisées par la seule violation de certaines règles établies.

Sur le plan de l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil, l'effet de la décision pénale statuant en matière d'infractions – maritimes ou aériennes – de prévention n'interfère que relativement avec la décision rendue sur l'action en responsabilité civile. Cependant, avec la consécration des infractions de résultat et l'harmonisation de certains concepts entre le droit pénal des transports et le droit de la responsabilité civile, l'autorité de la chose jugée retrouve sa fonction et agit de nouveau.

**385. La fin de la spécificité procédurale.** On avait objecté, du moins en droit maritime français, que la nature du tribunal maritime commercial et les procédures suivies pour juger les infractions maritimes faisaient que la chose jugée au pénal sur le civil n'agissait

qu'avec un minimum d'effets. Or nous avons constaté, que bien que cette juridiction ait été remplacée par une juridiction spécialisée, la portée des décisions des tribunaux maritimes sur le civil, n'est pas plus efficiente que sous l'ère de l'ancienne juridiction.

**386. Séparation des raisonnements.** La question de l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil en matière de droit des transports avait rarement été traitée du point de vue de la spécificité du droit des transports. La doctrine contemporaine, obnubilée par l'idée de voir un jour le principe de l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil disparaître, considère que ce sont les dispositions des articles 4 et 4-1 du Code de procédure pénale français, qui constituent désormais le socle de la remise en cause du principe, étendant ce raisonnement même en matière de droit des transports.

Lors de notre étude nous avons constaté que l'atténuation de l'effet de la chose jugée au pénal sur le civil en matière de droit des transports, n'avait aucunement pour cause la conception doctrinale qui tendait et qui tend toujours à remettre en cause le principe de la chose jugée au pénal sur le civil.

**387. Le constat.** Dès l'introduction, nous avons soutenu que le principe de l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil avait pour fondement le critère de l'indivisibilité du raisonnement décisionnel. La logique veut que si les éléments des responsabilités pénale et civile convergent, l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil agira. Par contre, si ces éléments divergent, la chose jugée au pénal sur le civil agira peu ou n'agira plus.

L'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil en matière de droit des transports, concernant les constatations de droit, intervient de façon moindre qu'en matière de droit commun, non pas parce que le juge civil statuant en matière de droit des transports ne reconnaît pas cette autorité, mais parce qu'il estime que les éléments de la responsabilité pénale ne concordent pas avec les éléments de la responsabilité civile, et puisque le droit des transports est un droit imprégné de particularisme en comparaison avec le droit commun, l'effet de la chose jugée au pénal sur le civil interagit différemment.

**388. Le principe de la chose jugée comme baromètre de la spécificité du droit des transports.** De l'étude de la chose jugée au pénal sur le civil, il nous est apparu qu'en général le droit pénal tend à se séparer de certaines conceptions qu'il avait en commun avec le droit civil, ce qui a eu pour conséquence de réduire la portée de la chose jugée au pénal sur le civil. Mais ce recul avait déjà été initié en droit des transports, puisque le droit pénal des

transports était un droit pénal disciplinaire et technique plus qu'un droit pénal de responsabilité, et que les régimes de responsabilités civiles tendaient à s'objectiver, ce qui avait nécessairement relativisé l'application du principe de la chose jugée au pénal sur le civil, sans pour autant le remettre en cause.

En conclusion, et les applications du droit des transports le démontrent bien, ce n'est pas le principe de l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil qui doit être remis en cause, puisque ce dernier joue un rôle principal, qui est de conserver l'indivisibilité et la cohérence du raisonnement décisionnel des juges, en premier lieu concernant les faits (par l'effet probatoire), et en second lieu concernant le droit. Or, c'est ce second élément, qui est un élément variable, et dont le principe de la chose jugée au pénal sur le civil intervient comme un moyen régulateur pour apprécier, suivant les règles du droit pénal et du droit de la responsabilité civile, quelles seraient les constatations communes entre la décision pénale et la décision civile. Ainsi, le principe de l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil servirait d'une part, pour ne pas rompre l'indivisibilité et la cohérence du raisonnement décisionnel, le juge civil et d'autre part, en tant que baromètre, le théoricien du droit pour constater les variations qui existent entre les éléments de la responsabilité pénale et ceux de la responsabilité civile. Nous estimons d'ailleurs que les législateurs français et algériens devraient intervenir pour clarifier cette situation, en introduisant dans le Code civil deux dispositions : l'une relative au régime de la preuve, et qui concerne les constatations factuelles, et l'autre, relative au régime général des obligations, et qui concerne les constatations de droit.

Art. X : *« Les constatations factuelles établies avec certitude par la décision du juge répressif statuant sur l'action publique, lient le juge civil quant à la preuve des faits, lorsque ces constatations sont le soutien nécessaire de la décision rendue sur l'action publique et devaient nécessairement l'être, et à condition que le juge civil soit tenu de constater les mêmes faits que ceux qui sont établis par la décision du juge répressif. »*

Art. Y : *« Sous réserve des dispositions de l'article X, le juge civil n'est pas tenu de prendre en considération les constatations de droit, certainement et nécessairement établies par la décision du juge répressif statuant sur l'action publique, à moins qu'elles ne constituent aussi le soutien nécessaire de la décision du juge civil, et seulement dans la mesure où elles se rapportent à des éléments identiques et appréciés dans les mêmes conditions par le juge civil. »*



# BIBLIOGRAPHIE

## I. OUVRAGES, TRAITÉS ET MANUELS

- 1- AL-SANHŪRĪ Abd al-Razzāq Aḥmad, الوسيط في شرح القانون المدني الجديد [Le médian dans l'explication du nouveau Droit civil], t. 1 : مصادر الالتزام : عام : مصداق الالتزام : [Théorie de l'obligation en générale : Les sources de l'obligation], vol. 2, 3<sup>e</sup> éd., Beyrouth, منشورات الحلبي الحقوقية, 2000, 1496 p. Ouvrage en langue arabe.
- 2- AL-SANHŪRĪ Abd al-Razzāq Aḥmad, الوسيط في شرح القانون المدني الجديد [Le médian dans l'explication du nouveau Droit civil], t. 2 : آثار الالتزام ، الإثبات ، عام : الإثبات : [Théorie de l'obligation en générale : La preuve, les effets de l'obligation], 3<sup>e</sup> éd., Beyrouth, منشورات الحلبي الحقوقية, 2000, 1265 p. Ouvrage en langue arabe.
- 3- ARON Gustave, *Théorie générale des présomptions légales en droit privé*, Paris, A. Pedone, 1895, 182 p.
- 4- AUBRUN Henri, *Les transports de marchandises par mer : Loi du 2 avril 1936, loi du 9 avril 1936 et Convention internationale de Bruxelles*, RIPERT Georges (préf.), Paris, Dalloz, 1938, 230 p.
- 5- AUBRY Charles et RAU Charles-Frédéric, *Cours de droit civil français d'après la méthode de Zachariae*, t. 8, 4<sup>e</sup> éd., Paris, Marchal, Billard et Cie, 1878, 516 p.
- 6- AUBRY Charles et RAU Charles-Frédéric, *Cours de droit civil français d'après la méthode de Zachariae*, t. 12, 5<sup>e</sup> éd., revue et mise au courant par BARTIN Étienne, Paris, Marchal, Billard et Godde, 1922, 736 p.
- 7- BACACHE-GIBEILI Mireille, *Droit civil*, t. 5 : *Les obligations, la responsabilité civile extracontractuelle*, 1<sup>re</sup> éd., LARROUMET Christian (dir. coll. *Droit civil*), Beyrouth, Delta, 2008, 783 p.
- 8- BAUDRY-LACANTINERIE Gabriel et BARDE Louis, *Traité théorique et pratique de droit civil : Des obligations*, t. 4, 3<sup>e</sup> éd., Paris, L. Larose et L. Tenin, 1908, 752 p.
- 9- BEURIER Jean-Pierre (dir.), *Droits maritimes*, 3<sup>e</sup> éd., Paris, Dalloz, 2014, 1793 p.
- 10- BOITARD Joseph-Edouard, *Leçons sur les Codes pénal et d'instruction criminelle*, 3<sup>e</sup> éd., publiées par DE LINAGE Gustave, Paris, G. Thorel, 1844, 678 p.
- 11- BONASSIES Pierre et SCAPEL Christian, *Droit maritime*, 2<sup>e</sup> éd., Paris, L.G.D.J., 2010, 946 p.
- 12- BONNIER Édouard, *Traité théorique et pratique des preuves en droit civil et en droit criminel*, 2<sup>e</sup> éd., Paris, A. Durand, 1852, 774 p.
- 13- BOULOC Bernard, *Procédure pénale*, 27<sup>e</sup> éd., Paris, Dalloz, 2019, 1210 p.
- 14- BOULOC Bernard, *Droit pénal général*, 26<sup>e</sup> éd., Paris, Dalloz, 2019, 794 p.



- 15- BOTTON Antoine, *Contribution à l'étude de l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil*, DE LAMY Bertrand (préf.), Paris, L.G.D.J., 2010, 323 p.
- 16- CACHARD Olivier, *Droit du commerce international*, 2<sup>e</sup> éd., Paris, L.G.D.J., 2011, 616 p.
- 17- CAPDEPON Yannick, *Essai d'une théorie générale des droits de la défense*, SAINT-PAU Jean-Christophe (préf.), Paris, Dalloz, 2013, 504 p.
- 18- CAPITANT Henri (dir.), *Vocabulaire juridique*, Paris, Les presses universitaires de France, 1936, 530 p.
- 19- CAPITANT Henri, *Les grands arrêts de la jurisprudence civile*, Paris, Dalloz, 1934, 571 p.
- 20- CARTOU Louis, *Le droit aérien*, 2<sup>e</sup> éd., Paris, PUF, 1969, 128 p.
- 21- COMITÉ MARITIME INTERNATIONAL, *The travaux préparatoires of the 1910 collision convention and of the 1952 arrest convention*, Belgium, CMI Headquarters, 1997, 479 p.
- 22- COMITÉ MARITIME INTERNATIONAL, *The travaux préparatoires of the Hague Rules and of the Hague-Visby Rules*, Belgium, CMI Headquarters, 1997, 875 p.
- 23- CHAUVEAU Adolphe et HÉLIE Faustin, *Théorie du Code pénal*, t. 1, 3<sup>e</sup> éd., Paris, Cosse, 1852, 565 p.
- 24- CHOLET Christian, *L'abordage international, compétence et conflit des lois*, Paris, A. Rousseau, 1898, 198 p.
- 25- COLIN Ambroise et CAPITANT Henri, *Cours élémentaire de droit civil français*, t. 2, 6<sup>e</sup> éd., Paris, Dalloz, 1931, 1070 p.
- 26- DEBOVE Frédéric, FALLETI François et DUPIC Emmanuel, *Précis de droit pénal et de procédure pénale*, 5<sup>e</sup> éd. mise à jour, DEBRÉ Jean-Louis (préf.), Beyrouth, Point Delta, 2014, 968 p.
- 27- DELEBECQUE Philippe, *Droit maritime*, 14<sup>e</sup> éd., Paris, Dalloz, 2020, 1057 p.
- 28- DEMOGUE René, *Traité des obligations en général*, II : *Effets des obligations*, t. 6, Paris, A. Rousseau, 1932, 756 p.
- 29- DESJARDINS Arthur, *Traité de droit commercial maritime*, t. 3 : *Traité des gens de mer, Traité du contrat d'affrètement, Du transport des passagers par mer*, Paris, A. Durand et Pedone-Lauriel, 1882, 810 p.
- 30- DE VALROGER Lucien, *Droit maritime : Commentaire théorique et pratique du livre II du Code de commerce (législations comparées)*, t. 5 : *Avaries, Abordage, Prescriptions, Fins de non-recevoir*, Paris, L. Larose et Forcel, 1886, 568 p.
- 31- BAGHDADI Djilali, *الاجتهاد القضائي في المواد الجزائية* [*La jurisprudence en matière pénale*], t. 1, Alger, ITCIS, 2015, 429 p. Ouvrage en langue arabe.

- 32- FIORE Pasquale, *Traité de droit pénal international et de l'extradition*, t. 1, traduit, annoté et mis au courant par ANTOINE Charles, Paris, A. Durand et Pedone-Lauriel, 1880, 416 p.
- 33- FROMAGEOT Henri, *De la faute comme source de la responsabilité en droit privé*, Paris, A. Rousseau, 1891, 276 p.
- 34- GARÇON Émile, *Code pénal annoté*, t. 1, nouvelle édition refondue et mise à jour par ROUSSELET Marcel, PATIN Maurice et ANCEL Marc, Paris, Recueil Sirey, 1952, 964 p.
- 35- GARÇON Émile, *Code pénal annoté*, t. 2, nouvelle édition refondue et mise à jour par ROUSSELET Marcel, PATIN Maurice et ANCEL Marc, Paris, Librairie Sirey, 1956, 814 p.
- 36- GARRAUD René, *Précis de droit criminel*, 11<sup>e</sup> éd., Paris, Librairie de la société du Recueil Sirey, 1912, 1049 p.
- 37- GASSIN Raymond, CIMAMONTI Sylvie et BONFILS Philippe, *Criminologie*, 7<sup>e</sup> éd., Paris, Dalloz, 2011, 926 p.
- 38- GRIOLET Gaston, *De l'autorité de la chose jugée en matière civile et en matière criminelle*, Paris, A. Marescq aîné, 1868, 370 p.
- 39- GUINCHARD Serge et al., *Droit processuel, Droit fondamentaux du procès*, 10<sup>e</sup> éd., Paris, Dalloz, 2019, 1547 p.
- 40- GUINCHARD Serge et BUISSON Jacques, *Procédure pénale*, 2<sup>e</sup> éd., Paris, Litec, 2002, 1233 p.
- 41- CHERKAOUI Hassania, *La responsabilité du transporteur maritime et aérien : l'incidence de la faute de l'équipage en Droit écrit et Anglo-américain*, 2<sup>e</sup> éd., Casablanca, Najah el Jadida, 2009, 263 p.
- 42- HAUTEFEUILLE Laurent-Basile, *Décret disciplinaire et pénal du 24 mars 1852 expliqué et commenté*, Paris, Comon, 1852, 297 p.
- 43- HÉBRAUD Pierre, *L'autorité de la chose jugée au criminel sur le civil*, Paris, Librairie du Recueil Sirey, 1929, 510 p.
- 44- HÉLIE Faustin, *Traité de l'instruction criminelle, ou théorie du Code d'instruction criminelle*, t. 1 : *Histoire et théorie de la procédure criminelle*, 2<sup>e</sup> éd., Paris, H. Plon, 1866, 702 p.
- 45- HÉLIE Faustin, *Traité de l'instruction criminelle, ou théorie du Code d'instruction criminelle*, t. 2 : *De l'action publique et de l'action civile*, 2<sup>e</sup> éd., Paris, H. Plon, 1866, 764 p.
- 46- HÉLIE Faustin, *Traité de l'instruction criminelle, ou théorie du Code d'instruction criminelle*, t. 8, : *Déclaration du jury, arrêts des cours d'assises, voies de recours contre les jugements et arrêts, exécution des condamnations*, 2<sup>e</sup> éd., Paris, H. Plon, 1867, 736 p.

- 47- HÉLIE Faustin, *Pratique criminelle des cours et tribunaux, Résumé de la jurisprudence sur les codes d'instruction criminelle et pénal*, t. 2 : *Code pénal*, Paris, Marchal, Billard et Cie, 1877, 653 p.
- 48- JOSSERAND Louis, *Cours de droit civil positif français*, t. 2 : *Théorie générale des obligations, Les principaux contrats du droit civil, Les sûretés*, 3<sup>e</sup> éd., Paris, Librairie du Recueil Sirey, 1939, 1215 p.
- 49- JOUSSE Daniel, *Traité de la justice criminelle de France*, t. 1, Paris, Debure père, 1771, 837 p.
- 50- JOUSSE Daniel, *Traité de la justice criminelle de France*, t. 2, Paris, Debure père, 1771, 848 p.
- 51- LALOU Henri, *La responsabilité civile, Principes élémentaires et applications pratiques*, Paris, Dalloz, 1928, 478 p.
- 52- LACOSTE Paul, *La chose jugée en matière civile, criminelle, disciplinaire et administrative*, 2<sup>e</sup> éd., Paris, Librairie de la société du recueil général des lois et des arrêts, 1904, 594 p.
- 53- LE GRAVEREND Jean-Marie-Emmanuel, *Traité de la législation criminelle en France*, t. 1, 3<sup>e</sup> éd., revue et corrigée par DUVERGIER Jean-Baptiste, Paris, Vve C. Béchet, 1830, 721 p.
- 54- LEMOINE E. M. Maurice, *La responsabilité des navigateurs aériens à l'égard des tiers à la surface*, Paris, Librairie Picart, 1935, 140 p.
- 55- LE SELLYER Achille-François, *Études historiques, théoriques et pratiques sur le droit criminel*, IV : *Traité de l'exercice et de l'extinction des actions publique et privée qui naissent des contraventions, des délits et des crimes*, t. 2, 2<sup>e</sup> éd., Paris, A. Durand et Pedone-Lauriel, 1874, 605 p.
- 56- LE TOURNEAU Philippe (dir.), *Droit de la responsabilité et des contrats, Régimes d'indemnisation*, 11<sup>e</sup> éd., Paris, Dalloz, 2017, 2702 p.
- 57- LYON-CAEN Charles et RENAULT Louis, *Traité de droit maritime*, t. 1, Paris, F. Pichon, 1894, 596 p.
- 58- LYON-CAEN Charles et RENAULT Louis, *Traité de droit maritime*, t. 2, Paris, F. Pichon, 1896, 685 p.
- 59- MALABAT Valérie, *Droit pénal spécial*, 8<sup>e</sup> éd., Paris, Dalloz, 2018, 659 p.
- 60- MANGIN Jean-Henri-Claude, *Traité de l'action publique et de l'action civile en matière criminelle*, Bruxelles, Société typographique belge, 1839, 421 p.
- 61- MARCADÉ Victor-Napoléon, *Explication théorique et pratique du Code civil*, t. 5, 8<sup>e</sup> éd., Paris, Delamotte fils, 1889, 858 p.
- 62- MAREC Théophile-Marie, *Dissertation sur un projet de code disciplinaire et pénal pour la marine marchande*, Paris, Imprimerie royale, 1840, 216 p.

- 63- MAZEAUD Henri, MAZEAUD Léon et MAZEAUD Jean, *Leçons de droit civil*, t. 1, vol. 1 : *Introduction à l'étude du droit*, 11<sup>e</sup> éd., par CHABAS François, Paris, Montchrestien, 1996, 628 p.
- 64- MAZEAUD Henri, MAZEAUD Léon et MAZEAUD Jean, *Leçons de droit civil*, t. 2, vol. 1 : *Obligations : théorie générale*, 9<sup>e</sup> éd., par CHABAS François, [Paris], Montchrestien, 1998, 1353 p.
- 65- MERCADAL Barthélémy, *Droit des transports terrestres et aériens*, Beyrouth, Dalloz et Delta, 1996, 436 p.
- 66- MERLIN Philippe-Antoine, *Recueil alphabétique des questions de droit qui se présentent le plus fréquemment dans les tribunaux*, t. 4 : ERR.-INS., 4<sup>e</sup> éd., Paris, Garnery, 1828, 729 p.
- 67- MOLINIER Victor, *Traité théorique et pratique de droit pénal*, t. 1, annoté et mis à jour par VIDAL Georges, Paris, A. Rousseau, 1893, 543 p.
- 68- MUYART DE VOUGLANS Pierre-François, *Institutes au droit criminel*, Paris, Le Breton, 1757, 726 p.
- 69- ORTOLAN Joseph-Louis-Elzéar, *Éléments de droit pénal*, 2<sup>e</sup> éd., Paris, H. Plon, 1859, 923 p.
- 70- PIEDELIÈVRE Stéphane et GENCY-TANDONNET Dominique, *Droit des transports*, Paris, LexisNesxis, 2013, 602 p.
- 71- PIN Xavier, *Droit pénal général*, 11<sup>e</sup> éd., Paris, Dalloz, 2019, 581 p.
- 72- PLANIOL Marcel, *Traité élémentaire de droit civil*, t. 2, 11<sup>e</sup> éd., avec la collaboration de RIPERT Georges, Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1931, 1216 p.
- 73- PLANIOL Marcel et RIPERT Georges, *Traité pratique de droit civil français*, t. 6 : *Obligations*, 1<sup>re</sup> partie, 2<sup>e</sup> éd., par ESMEIN Paul, Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1952, 1047 p.
- 74- PRADEL Jean, *Droit pénal général*, 18<sup>e</sup> éd., Paris, Cujas, 2010, 726 p.
- 75- PRADEL Jean et DANTI-JUAN Michel, *Droit pénal spécial*, 5<sup>e</sup> éd., Paris, Cujas, 2010, 730 p.
- 76- PRADEL Jean et VARINARD André, *Les grands arrêts de la procédure pénale*, 10<sup>e</sup> éd., Paris, Dalloz, 2019, 533 p.
- 77- PRADEL Jean et VARINARD André, *Les grands arrêts du droit pénal général*, 11<sup>e</sup> éd., Paris, Dalloz, 2018, 929 p.
- 78- PRIEUR Michel (dir.), *Droit de l'environnement*, 8<sup>e</sup> éd., Paris, Dalloz, 2019, 1394 p.
- 79- RABUT-BONALDI Gaëlle, *Le préjudice en droit pénal*, SAINT-PAU Jean-Christophe (préf.), Paris, Dalloz, 2016, p 605.
- 80- RASSAT Michèle-Laure, *Droit pénal spécial : Infractions du Code pénal*, 8<sup>e</sup> éd., Paris, Dalloz, 2018, 1381 p.

- 81- REBEYROL Vincent, *L'affirmation d'un " droit à l'environnement " et la réparation des dommages environnementaux*, VINEY Geneviève (préf.), Beyrouth, édition Alpha, 2010, 420 p.
- 82- RIPERT Georges, *Droit maritime*, t. 3 : *Abordage et assistance, Avaries communes, Assurances maritimes*, 4<sup>e</sup> éd., Paris, Rousseau et Cie, 1953, 904 p.
- 83- RODIÈRE René, *Droit des transports : Transports ferroviaires, routiers, aériens et par batellerie*, t. 2, Paris, Éditions du Recueil Sirey, 1955, 728 p.
- 84- RODIÈRE René et JAMBU-MERLIN Roger, *Traité général de droit maritime : Les gens de mer*, Paris, Dalloz, 1978, 317 p.
- 85- RODIÈRE René et DU PONTAVICE Emmanuel, *Droit maritime*, 12<sup>e</sup> éd., Paris, Dalloz, 1997, 612 p.
- 86- ROSSI Pellegrino, *Traité de droit pénal*, t. 2, Paris, A. Sautet et Cie, 1829, 340 p.
- 87- SCHMIDT Jean-Charles, *Faute civile et faute pénale*, HUGUENEY Louis (préf.), Paris, Librairie du Recueil Sirey, 1928, 197 p.
- 88- SOURDAT Auguste, *Traité général de la responsabilité ou de l'action en dommages-intérêts en dehors des contrats*, t. 1, 6<sup>e</sup> éd., revue et mise au courant par SOURDAT Louis, Paris, Marchal & Godde, 1911, 678 p.
- 89- SOYER Jean-Claude, *Droit pénal et procédure pénale*, 12<sup>e</sup> éd., Paris, L.G.D.J., 1995, 457 p.
- 90- SOYER Jean-Claude, *Droit pénal et procédure pénale*, 18<sup>e</sup> éd., Paris, L.G.D.J., 2004, 441 p.
- 91- TERRÉ François, SIMLER Philippe et LEQUETTE Yves, *Droit civil, Les obligations*, 11<sup>e</sup> éd., Paris, Dalloz, 2013, 1594 p.
- 92- TERRÉ François, SIMLER Philippe, LEQUETTE Yves et al., *Droit civil, Les obligations*, 12<sup>e</sup> éd., Paris, Dalloz, 2019, 2036 p.
- 93- TOULLIER Charles-Bonaventure-Marie, *Le droit civil français, suivant l'ordre du Code*, t. 8, 4<sup>e</sup> éd., Paris, Warée oncle et Warée fils aîné, 1824, 732 p.
- 94- VALIN René-Josué, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681*, t. 1, France, J. Légier et P. Mesnier, 1760, 766 p.
- 95- VÉRON Michel, *Droit pénal spécial*, 17<sup>e</sup> éd., Paris, Sirey, 2019, 569 p.
- 96- VERSIGNY Jean-Baptiste-Victor, *De l'influence du criminel sur le civil, soit quant à l'autorité de la chose jugée, soit quant à la prescription*, Dijon, impr. de Simonnot-Carion, 1842, 96 p.
- 97- VIALARD Antoine, *Droit maritime*, 1<sup>re</sup> éd., Paris, PUF, 1997, 503 p.
- 98- VIDAL Georges, *Cours de droit criminel et de science pénitentiaire*, 2<sup>e</sup> éd., Paris, A. Rousseau, 1902, 940 p.

- 99- VILLEY Edmond, *Précis d'un cours de droit criminel*, 6<sup>e</sup> éd., Paris, G. Pedone, L. Larose et L. Tenin, 1906, 524 p.
- 100- VINEY Geneviève et JOURDAIN Patrice, *Traité de droit civil : Les conditions de la responsabilité*, GHESTIN Jacques (dir. coll.), 2<sup>e</sup> éd., Jdeidet el Metn, Liban, Delta, 1998, 1226 p.

## II. THÈSES

- 1- ALLARD Christophe, *De l'autorité de la chose jugée en matière civile*, thèse de doctorat, droit, université de Caen, 1875, 374 p.
- 2- COURTEAUD Louis, *La notion de force majeure en matière de responsabilité contractuelle et délictuelle*, thèse de doctorat, droit, université de Grenoble, 1935, 179 p.
- 3- HEINRY X., *La responsabilité civile de l'exploitant d'aéronefs pour les dommages causés aux tiers à la surface*, thèse de doctorat, droit, université de Rennes, 1937, 188 p.
- 4- SERVAT Jean, *De la responsabilité en matière d'abordage maritime*, thèse de doctorat, droit, université de Toulouse, 1935, 199 p.

## III. ARTICLES DE REVUES

- 1- ACCOMANDO Gilles et GUERY Christian, « Le délit de risque causé à autrui ou de la malencontre à l'article 223-1 du nouveau code pénal », *Revue de science criminelle et de droit pénal comparé*, 1994, n° 4, p. 681-701.
- 2- ALLIOT Renée, « Réflexion à propos des tribunaux maritimes commerciaux [Deuxième partie. Le déroulement du procès pénal] », *Revue juridique de l'Ouest*, 1993, n° 3, p. 415-464.
- 3- ANTONMATTÉI Paul-Henri, « Ouragan sur la force majeure », *Semaine Juridique (La) – Édition Générale*, 1996, n° 7, I 3907.
- 4- AUDOUIN Émile, « De la responsabilité de l'armateur pour l'innavigabilité du navire au départ (Contrat de transport et avaries communes) », *Revue de droit maritime comparé*, 7, 1924, p. 1-28.
- 5- BACACHE Mireille, « Quelle réparation pour le préjudice écologique ? », *Environnement et Développement durable*, 2013, n° 3, étude 10.

- 6- BELHADJ Larbi, "المسؤولية عن الأشياء غير الحية في القانون المدني الجزائري" [La responsabilité du fait des choses inanimées dans le droit civil algérien], *Revue algérienne des sciences juridiques, économiques et politiques*, 1991, n° 3, p. 646-614. Article en langue arabe.
- 7- BENAYOUN Claude, « De l'autorité de la chose jugée au pénal en matière de cause étrangère », *Recueil Dalloz*, 1999, p. 476-480.
- 8- BERREVILLE Jean-Claude, « Quelques réflexions sur l'élément moral de l'infraction », *Revue de science criminelle et de droit pénal comparé*, 1973, n° 4, p. 865-877.
- 9- BLOCH Jean-Philippe, « Le Tribunal maritime commercial, un tribunal qu'il faut maintenir en le modernisant », *Droit Maritime Français (Le)*, 2004, n° 651, p. 690-698.
- 10- BONASSIES Pierre, « Le droit positif français en 1989 », *Droit Maritime Français (Le)*, 1990, n° 490, p. 3-28.
- 11- BONASSIES Pierre, « Le droit positif français en 1993 », *Droit Maritime Français (Le)*, 1994, n° 534, p. 3-27.
- 12- BONASSIES Pierre, « Le droit positif français en l'an 2000 », *Droit Maritime Français (Le)*, 2001, Hors-série n° 5, p. 1-94.
- 13- BONFILS Philippe, « La motivation en droit pénal », *Revue Lamy Droit Civil*, 2012, n° 89, n° 4525, p. 83-86.
- 14- BOTTON Antoine, « L'autorité de la chose jugée au pénal sur le social », *Droit pénal*, 2014, n° 9, dossier 7.
- 15- BOUTONNET Mathilde, « L'Erika : une vraie-fausse reconnaissance du préjudice écologique », *Environnement et Développement durable*, 2013, n° 1, étude 2.
- 16- BRIAND Luc, « L'ordonnance n° 2012-1218 du 2 novembre 2012 portant réforme pénale en matière maritime. Vers une justice efficace ? », *Droit Maritime Français (Le)*, 2013, n° 751, p. 779-785.
- 17- CAIRE Anne-Blandine, « Les présomptions par-delà l'article 1349 du code civil », *Revue trimestrielle de droit civil*, 2015, n° 2, p. 311-323.
- 18- CAMERLYNCK Guillaume, « De la responsabilité contractuelle en matière d'accidents de personnes », *Revue critique de législation et de jurisprudence*, 51, 1931, p. 83-117.
- 19- CHABAS François, « Cent ans de responsabilité civile », *Gazette du Palais*, 24 août 2000, n° 237, n° GP20000824002, p. 2-32.
- 20- CHACORNAC Jérôme, « Le risque comme résultat dans les infractions de mise en danger : les limites de la distinction des infractions matérielles et formelles », *Revue de science criminelle et de droit pénal comparé*, 2008, n° 4, p. 849-872.

- 21- CHERKAOUI Hassania, Le péril de mer, notion maritime de la force majeure (Étude comparative des jurisprudences de droit écrit et de la Common Law), *Droit Maritime Français (Le)*, 2001, n° 504, p. 211-227.
- 22- CHAUVEAU Adolphe, « De l'influence de la chose jugée au criminel sur l'instance portée devant les tribunaux civils », *Journal du droit criminel*, 1839, p. 165-176.
- 23- CHAVANNE Albert, « Les effets du procès pénal sur le procès engagé devant le Tribunal Civil », *Revue de science criminelle et de droit pénal comparé*, 1954, n° 2, p. 239-256.
- 24- COSTA Jean-Louis, « Les infractions involontaires du point de vue de la responsabilité pénale en France », *Revue de science criminelle et de droit pénal comparé*, 1963, n° 4, p. 731-749.
- 25- COUTURE Eduardo-Juan, « La chose jugée comme présomption légale. Note critique sur les articles 1349 et 1350 du Code civil », *Revue internationale de droit comparé*, 6, 1954, n° 4, p. 681-701.
- 26- DE GRAËVE Loïc, « Quand le droit pénal français procède au cabotage législatif – À propos de l'ordonnance du 2 novembre 2012 portant réforme pénale en matière maritime », *Droit pénal*, 2013, n° 1, étude 1.
- 27- DELEBECQUE Philippe, « Le droit positif français en 2007 », *Droit Maritime Français (Le)*, 2008, Hors-série n° 5, p. 89.
- 28- DELEBECQUE Philippe, « Article 1168 : clause privant de sa substance l'obligation essentielle du contrat », *Revue des contrats*, 2015, n° 3, n° 112e8, p. 759-760.
- 29- DELEBECQUE Philippe, « La réforme du droit des contrats : quelle incidence sur les contrats maritimes ? », *Droit Maritime Français (Le)*, 2016, n° 784, p. 803-810.
- 30- DELEBECQUE Philippe, « La faute inexcusable en droit maritime commercial » [en ligne], *Gazette de la Chambre*, 2016, n° 39, p. 7-8, [consulté le 16 septembre 2018].  
[https://www.arbitrage-maritime.org/cpt\\_download.php?file=gazette39.pdf](https://www.arbitrage-maritime.org/cpt_download.php?file=gazette39.pdf)
- 31- DELION François, LALLET Alexandre et LAMBOLEZ Fabienne, « La codification, instrument de modernisation du droit des transports », *Actualité juridique Droit administratif*, 2011, n° 15, p. 830-835.
- 32- DESNOYER Christine, « L'article 4-1 du code de procédure pénale, la loi du 10 juillet 2000 et les ambitions du législateur : l'esprit contrarié par la lettre », *Recueil Dalloz*, 2002, n° 12, p. 979-983.
- 33- DESPORTES Frédéric, « La responsabilité pénale en matière d'infractions non-intentionnelles » [en ligne], *Rapport 2002 de la Cour de cassation. La responsabilité*, 2003, [consulté le 15 février 2020].  
[https://www.courdecassation.fr/publications\\_26/rapport\\_annuel\\_36/rapport\\_2002\\_140/deuxieme\\_partie\\_tudes\\_documents\\_143/tudes\\_theme\\_responsabilite\\_145/matiere\\_infractions\\_6114.html](https://www.courdecassation.fr/publications_26/rapport_annuel_36/rapport_2002_140/deuxieme_partie_tudes_documents_143/tudes_theme_responsabilite_145/matiere_infractions_6114.html)



- 34- DONNEDIEU DE VABRES Henri, « Les rapports de la sanction pénale et de la sanction civile en droit international », *Revue de science criminelle et de droit pénal comparé*, 1937, n° 3, p. 391-418.
- 35- DOUCET Jean-Paul, « Les infraction de préventions », *Gazette du Palais*, 1973, 2, doct., p. 764.
- 36- DREYER Emmanuel, « La causalité directe de l'infraction », *Droit pénal*, 2007, n° 6, p. étude 9.
- 37- DREYER Emmanuel, « Pourquoi motiver les peines ? », *Recueil Dalloz*, 2018, n° 11, p. 576-582.
- 38- EMO Pierre, « À propos de la fortune de mer », *Droit Maritime Français (Le)*, 1956, p. 575-583.
- 39- EYSSAUTIER L.-A., « Réformes au Code d'instruction criminelle », *Revue pratique de droit français*, 18, 1864, p. 5-29.
- 40- FAURE Michael et HUI Wang, « The International Regimes for the Compensation of Oil-Pollution Damage: Are they Effective? », *Review of European Community & International Environmental Law*, 12, 2003, n° 3, p. 242-253.
- 41- FOLEY Vincent J. et NOLAN Christopher R., « The Erika Judgment— Environmental Liability and Places of Refuge: A Sea Change in Civil and Criminal Responsibility that the Maritime Community Must Heed », *Tulane Maritime Law Journal*, 33, 2008, n° 1, p. 41-78.
- 42- FOLLIN Maryse et RAISON Olivier, « La pluralité des causes en droit maritime », *Droit Maritime Français (Le)*, 2012, n° 732, p. 3-13.
- 43- GARÇON Émile, « Des effets de la révision des procès criminels », *Journal des parquets*, 1903, p. 5-40.
- 44- GJIDARA Sophie, « La motivation des décisions de justice : impératifs anciens et exigences nouvelles », *Petites affiches (Les)*, 26 mai 2004, n° 105, n° PA200410501, p. 3-20.
- 45- GIUDICELLI André, « Principe de l'autorité de la chose jugée du pénal sur le civil », *Revue de science criminelle et de droit pénal comparé*, 2003, n° 1, p. 125-126.
- 46- HALLER Marguerite, « À propos du nouveau Code disciplinaire et pénal de la Marine Marchande », *Revue de droit maritime comparé*, 18, 1928, p. 48-70.
- 47- HAMDAN Laila, « Le modèle de référence du Code civil algérien », *Revue algérienne des sciences juridiques, économiques et politiques*, 1993, n° 2, p. 203-224.
- 48- HAUTEREAU-BOUTONNET Mathilde, « Faut-il accorder la personnalité juridique à la nature ? », *Recueil Dalloz*, 2017, n° 18, p. 1040.
- 49- HUGLO Christian, « La réparation des dommages écologiques », *Gazette du Palais*, 22 déc. 2007, n° 356, n° GP20071222002, p. 5-14.

- 50- HUGUENEY Pierre, « Le droit pénal et l'aviation », *Revue internationale de droit pénal*, 1924, n° 2, p. 147-168.
- 51- HUYETTE Michel, « Comment motiver les décisions de la cour d'assises ? », *Recueil Dalloz*, 2011, n° 17, p. 1158-1161.
- 52- JAMBU-MERLIN Olivier, « Droit pénal maritime et navigation de plaisance », *Revue de droit des transports*, 2013, n° 2, dossier 3.
- 53- JOSSERAND Louis, « Vers l'objectivation de la responsabilité du fait des choses », *Recueil hebdomadaire de jurisprudence Dalloz*, 1938, chron., p. 65-68.
- 54- KHIAR LAHLOU Ghenima, « Quelques remarques à propos de l'ouvrage de M. HASSANINE : « Précis de la théorie de l'obligation. Les sources et les effets de l'obligation en droit civil algérien » », *Revue algérienne des sciences juridiques, économiques et politiques*, 1988, n° 1, p. 111-127.
- 55- LAFAGE G.-H., « La preuve de la faute dans les « cas exceptés » énumérés à l'article 4, paragraphe 2 de la Convention internationale de Bruxelles du 25 août 1924 », *Droit Maritime Français (Le)*, 1961, n° 150, p. 323-332.
- 56- LAGOUTTE Julien, « Les évolutions de la responsabilité civile environnementale », *Revue générale du droit des assurances*, nov. 2014, n° 11, n° 111f5, p. 535-542.
- 57- LAGRANGE E., « Des effets de la chose jugée au criminel sur l'action civile », *Revue critique de législation et de jurisprudence*, 8, 1856, p. 31-44.
- 58- LARROUMET Christian, « La responsabilité civile en matière d'environnement. Le projet de Convention du Conseil de l'Europe et le livre vert de la Commission des Communautés européennes », *Recueil Dalloz*, 1994, n° 14, p. 101-107.
- 59- LE PRADO Didier, « Abordage et droit commun : dernières précisions de la Cour de cassation », *Droit Maritime Français (Le)*, 2006, n° 676, p. 990-1002.
- 60- LE ROY Lucie, « L'appréciation de la faute inexcusable du droit des transports, une hésitation symbole d'une inadéquation », *Petites affiches (Les)*, 16 juillet 2009, n° 141, n° PA200914103, p. 8-15.
- 61- MALABAT Valérie, « Le délit dit de "mise en danger" -.- La lettre et l'esprit », *Semaine Juridique (La) – Édition Générale*, 2000, n° 9, I 208.
- 62- MALET-VIGNEAUX Julie, « De la loi de 1976 à la loi de 2016. Le préjudice écologique : après les hésitations, la consécration », *Revue juridique de l'environnement*, 2016, n° 4, p. 617-628.
- 63- MANKIEWICS R.-H., « Aspects et problèmes du droit pénal de l'aviation internationale », *Annuaire français de droit international*, 4, 1958, p. 112-143.
- 64- MARTIN Eugène, « Des effets des ordonnances du juge d'instruction, spécialement au point de vue de l'autorité de la chose jugée », *Journal des parquets*, 8, 1893, p. 76-159.

- 65- MARTY Jean-Pierre, « Les délits matériels », *Revue de science criminelle et de droit pénal comparé*, 1982, n° 1, p. 41-64.
- 66- MASTOR Wanda et DE LAMY Bertrand, « À propos de la motivation sur la non-motivation des arrêts d'assises : "je juge donc je motive" », *Recueil Dalloz*, 2011, n° 17, p. 1154-1155.
- 67- MAURY Olivia, « À propos du délit de mise en danger : analyse du contentieux », *Gazette du Palais*, 23 décembre 2006, n° 357, n° GP20061223001, p. 2-10.
- 68- MAYAUD Yves, « Retour sur la culpabilité non intentionnelle en droit pénal (à propos de la loi n° 2000-647 du 10 juillet 2000) », *Recueil Dalloz*, 2000, n° 40, p. 603-609.
- 69- MEMLOUK Malik, « L'indemnisation du préjudice écologique à la suite du jugement *Erika* », *Droit Maritime Français (Le)*, 2008, n° 695, p. 770-780.
- 70- MEKKI Mustapha, « Responsabilité civile et droit de l'environnement. Vers un droit spécial de la responsabilité environnementale ? », *Responsabilité civile et assurances*, 2017, n° 5, dossier 4.
- 71- MIRIBEL Stéphane, « Évolution de la notion de navire en droit français », *Droit Maritime Français (Le)*, 2015, n° 775, p. 1000-1008.
- 72- NDIOR Valère, « La définition de l'environnement en droit international, au carrefour des approches ecocentrique et anthropocentrique » [en ligne], *La Revue du CMH*, Dossier "Droit et environnement", 2017, n° 10, p. 40-55, [consulté le 20 mars 2020].  
[http://cmh.uca.fr/upload/CMH/1576232379\\_5df365bb08569.pdf](http://cmh.uca.fr/upload/CMH/1576232379_5df365bb08569.pdf)
- 73- NEYRET Laurent, « La réparation des atteintes à l'environnement par le juge judiciaire », *Recueil Dalloz*, 2008, n° 3, p. 170-176.
- 74- NEYRET Laurent, « Le préjudice écologique : un levier pour la réforme du droit des obligations », *Recueil Dalloz*, 2012, n° 40, p. 2673-2674.
- 75- NEYRET Laurent, « La consécration du préjudice écologique dans le code civil », *Recueil Dalloz*, 2017, n° 17, p. 924-930.
- 76- OLLARD Romain, « La distinction du dommage et du préjudice en droit pénal », *Revue de science criminelle et de droit pénal comparé*, 2010, n° 3, p. 561-585.
- 77- ORTOLAN Joseph-Louis-Elzéar, « Acquittement pénal, condamnation civile, à propos de l'affaire ARMAND », *Revue pratique de droit français*, 17, 1864, p. 385-393.
- 78- OUSSEHLA Abderrahim, « ماهية عقد النقل البحري و حدود مسؤولية الناقل فيه » [Quiddité du contrat de transport maritime et les limites de la responsabilité du transporteur] [en ligne], *L'avocat*, 2017, n° 8, p. 11-33. Article en langue arabe, [consulté le 2 mai 2020].  
<http://avocats-sba.dz/uploads/pdf/Al-Mouhami-08.pdf>
- 79- PAILLARD Christine, « Faut-il distinguer le dommage et le préjudice ? : point de vue publiciste », *Responsabilité civile et assurances*, 2010, n° 3, dossier 4.

- 80- PIETTE Gaël, « Les conventions internationales maritimes et les navires sans équipage » [en ligne], *Gazette de la Chambre* 2018, n° 47, p. 2-3, [consulté le 12 septembre 2020].  
[https://www.arbitrage-maritime.org/cpt\\_download.php?file=gazette47.pdf](https://www.arbitrage-maritime.org/cpt_download.php?file=gazette47.pdf)
- 81- PIETTE Gaël, « Navires sans équipage : Nouveaux navires, nouvelles responsabilités civiles ? » [en ligne], *Gazette de la Chambre* 2019, n° 49, p. 2-3, [consulté le 12 septembre 2020].  
[https://www.arbitrage-maritime.org/cpt\\_download.php?file=gazette49.pdf](https://www.arbitrage-maritime.org/cpt_download.php?file=gazette49.pdf)
- 82- PERROCHEAU Vanessa, ZEROUKI-COTTIN Djoheur et MILBURN Philip, « La motivation des décisions de cours d'assises », *AJ Pénal*, 2018, n° 3, p. 139-143.
- 83- PRALUS Michel, « Réflexions autour de l'élément moral des délits », *Droit pénal*, 2002, n° 12, chron. 41.
- 84- RAVIT Valérie et SUTTERLIN Olivier, « Réflexions sur le destin du préjudice écologique "pur" », *Recueil Dalloz*, 2012, n° 40, p. 2675-2683.
- 85- REBEYROL Vincent, « Où en est la réparation du préjudice écologique ? », *Recueil Dalloz*, 2010, n° 28, p. 1804-1812.
- 86- REDDAF Ahmed, « L'aspect pénal du droit de l'environnement », *Revue algérienne des sciences juridiques, économiques et politiques*, 2002, n° 1, p. 89-97.
- 87- REMOND-GOUILLOUD Martine, « Le préjudice écologique, version française », *Droit Maritime Français (Le)*, 2010, n° 719, p. 903-906.
- 88- RENAUT Michel, « Le Tribunal maritime commercial doit-il se réformer ou disparaître ? », *Droit Maritime Français (Le)*, 2004, n° 651, p. 675-689.
- 89- RIOU Michel, « De l'action civile fondée sur l'article 1384, al. 1<sup>er</sup> du Code civil », *Revue de science criminelle et de droit pénal comparé*, 1955, n° 2, p. 229-256.
- 90- RIPERT Georges, « La compétence du tribunal correctionnel au cas d'abordage », *Revue de droit maritime comparé*, 21, 1930, p. 1-11.
- 91- RODIÈRE René, « Faute nautique et faute commerciale devant la jurisprudence française », *Droit Maritime Français (Le)*, 1961, n° 152, p. 451-459.
- 92- ROUIDI Hajer, « Une notion pénale à l'épreuve de la responsabilité civile : les faits justificatifs », *Revue de science criminelle et de droit pénal comparé*, 2016, n° 1, p. 17-36.
- 93- RUET Céline, « La responsabilité pénale pour faute d'imprudence après la loi n° 2000-647 du 10 juillet 2000 tendant à préciser la définition des délits non-intentionnels », *Droit pénal*, 2001, n° 1, chron. 1.
- 94- RUSSO Chantal, « Le risque dans le délit de mise en danger délibérée d'autrui », *Petites affiches (Les)*, 18 août 2000, n° 165, n° PA200016502, p. 6-13.

- 95- SAINT-PAU Jean-Christophe, « Le ministère public concurrence-t-il le juge du siège ? », *Droit pénal*, 2007, n° 9, étude 14.
- 96- SALVAGE Philippe, « La loi n° 2000-647 du 10 juillet 2000 -.- Retour vers l'imprudence pénale », *Semaine Juridique (La) – Édition Générale*, 2000, n° 51, I 281.
- 97- SALVAGE Philippe, « L'imprudence en droit pénal », *Semaine Juridique (La) – Édition Générale*, 1996, n° 50, I 3984.
- 98- SCAPEL Christian, « Code des transports -.- Cinquième partie : “Transport et navigation maritimes” », *Revue de droit des transports*, 2012, n° 1, dossier 3.
- 99- SÉRIAUX Alain, « L'appréciation de la faute pénale d'imprudence en droit français contemporain », *Revue de science criminelle et de droit pénal comparé*, 2017, n° 2, p. 231-246.
- 100- STARCK Boris, « Domaine et fondement de la responsabilité sans faute », *Revue trimestrielle de droit civil*, 56, 1958, p. 475-515.
- 101- TAPIA Mauricio, « Décadence et fin éventuelle du principe d'identité des fautes pénale et civile », *Gazette du Palais*, 8 mars 2003, n° 67, n° GP20030308001, p. 2-24.
- 102- TASSEL Yves, « Le dommage élément de la faute », *Droit Maritime Français (Le)*, 2001, n° 619, p. 771-786.
- 103- TELLIER Véronique, « En finir avec la primauté du criminel sur le civil ! », *Revue de science criminelle et de droit pénal comparé*, 2009, n° 4, p. 797-815.
- 104- TIERNY Edward, « Les tribunaux maritimes : “la terre domine-t-elle la mer” ? », *Revue de droit des transports*, 2013, n° 2, dossier 4.
- 105- TREBULLE Guy, « La consécration de l'accueil du préjudice écologique dans le Code civil », *Énergie - Environnement - Infrastructures*, 2016, n° 11, étude 20.
- 106- TSIAGLAGKANOU Dimitra, « Le préjudice écologique après l'arrêt *Erika* », *Droit Maritime Français (Le)*, 2017, n° 788, p. 162-181.
- 107- VACHET Gérard, « Chronique sur un assassinat programmé : la jurisprudence sur la faute inexcusable », *Semaine Sociale Lamy, supplément*, 2007, n° 1319, p. 5-9.
- 108- VÉRON Pierre, « De la faute inexcusable au regard des accidents de travail », *Revue générale des assurances terrestres*, 14, 1943, p. 315-330.

#### IV. ARTICLES D'ENCYCLOPÉDIES

- 1- ACHARD Raymond, « Exploitation du navire : Affrètement au voyage. – Fret. Règles légales et conventionnelles. – Obligations et responsabilités du fréteur », *JurisClasseur Transport*, fasc. 1220, 1<sup>er</sup> juill. 1998.
- 2- BRUN Philippe, v° Responsabilité du fait personnel, *Répertoire de droit civil Dalloz*, mai 2005 (actualisation : janv. 2020).

- 3- DANET Jean, v<sup>o</sup> Chose jugée, *Répertoire de droit pénal et de procédure pénale Dalloz*, janv. 2010 (actualisation : oct. 2018).
- 4- DANTI-JUAN Michel, v<sup>o</sup> Force majeure, *Répertoire de droit pénal et de procédure pénale Dalloz*, janv. 2015 (actualisation : oct. 2019).
- 5- DAURES Étienne, v<sup>o</sup> Révision, *Répertoire de droit pénal et de procédure pénale Dalloz*, janv. 2015 (actualisation : oct. 2015).
- 6- GUIHAL Dominique, « Atteintes involontaires à la vie », *JurisClasseur Pénal Code*, Art. 221-6 à 221-7, fasc. 20, 1<sup>er</sup> sept. 2012, refondu par FOSSIER Thierry (actualisation : 24 févr. 2020).
- 7- HÉNAFF D'ESTRÉES Yves, « Location d'aéronef », *JurisClasseur Transport*, fasc. 960, 6 avr. 2018.
- 8- JOURDAIN Patrice, « Droit à réparation : Lien de causalité. – Détermination des causes du dommage », *JurisClasseur Civil Code*, Art. 1382 à 1386, fasc. 160, 29 avr. 2011 (actualisation : 26 févr. 2020).
- 9- LEBLOND Nicolas, « Le préjudice écologique », *JurisClasseur Civil Code*, Art. 1382 à 1386, fasc. 112, 6 nov. 2009 (actualisation : 19 févr. 2018).
- 10- Le Lamy environnement – L'eau, n<sup>o</sup> 559 (actualisation : 13 févr. 2020).
- 11- Le Lamy transport 2020, t. 2, n<sup>o</sup> 1129.
- 12- LETACQ Frédéric, « Transport aérien : Sources du droit applicable. – Titre de transport. – Responsabilité. – Action en réparation », *JurisClasseur Transport*, fasc. 925, 11 avr. 2019.
- 13- LE TOURNEAU Philippe, v<sup>o</sup> Responsabilité : généralités, *Répertoire de droit civil Dalloz*, mai 2009 (actualisation : janv. 2020).
- 14- MARÉCHAL Jean-Yves, « Élément moral de l'infraction », *JurisClasseur Pénal Code*, Art. 121-3, fasc. 20, 5 déc. 2019.
- 15- MAURO Cristina, v<sup>o</sup> Jugement étranger : matière pénale, *Répertoire de droit international Dalloz*, sept. 2002 (actualisation : juin 2013).
- 16- MERCADAL Barthélémy, v<sup>o</sup> Affrètement aérien, *Répertoire de droit commercial Dalloz*, juin 1999 (actualisation : janv. 2013).
- 17- MERCADAL Barthélémy, v<sup>o</sup> Aviation, *Répertoire de droit commercial Dalloz*, juin 2001 (actualisation : nov. 2017).
- 18- PERROT Roger, v<sup>o</sup> Chose jugée, *Répertoire de droit civil Dalloz*, t. 1, 1951.
- 19- PEYREFITTE Léopold, « Transport aérien : Contrat de transport des passagers et de leurs bagages », *JurisClasseur Transport*, fasc. 915, 1<sup>er</sup> juin 2015, mise à jour par PRADON Fabrice.

- 20- PIERRONNET François-Xavier, « Transport maritime de passagers et de leurs bagages : Responsabilité du transporteur de passagers », *JurisClasseur Transport*, fasc. 1278, 1<sup>er</sup> févr. 2012.
- 21- PIETTE Gaël, v<sup>o</sup> Affrètement maritime, *Répertoire de droit commercial Dalloz*, oct. 2014.
- 22- RASSAT Michèle-Laure, « Trouble psychique ou neuropsychique. Contrainte », *JurisClasseur Pénal Code*, Art. 122-1 et 122-2, fasc. 20, 1<sup>er</sup> sept. 2011 (actualisation : 24 févr. 2020).
- 23- ROETS Damien, « Classifications des infractions », *JurisClasseur Pénal Code*, Art. 111-1, fasc. 20, 15 avr. 2010.
- 24- TOURET Corinne, v<sup>o</sup> Abordage, *Répertoire de droit pénal et de procédure pénale Dalloz*, avr. 1996.
- 25- VEAU-FOURNERIE Paulette et VEAU-FOURNERIE Daniel, « Abordage : Responsabilité de l'abordage », *JurisClasseur Transport*, fasc. 1233, 1<sup>er</sup> sept. 2014, refondu par MONTAS Arnaud.

## V. MÉLANGES ET CONTRIBUTIONS

- 1- CAMPROUX-DUFFRÈNE Marie-Pierre, « Les modalités de réparation du dommage ; apports de la “responsabilité environnementale” », in CANS Chantal (éd.), *La responsabilité environnementale : prévention, imputation, réparation*, VINEY Geneviève (préf.), Paris, Dalloz, 2009, p. 113-124.
- 2- SAINT-PAU Jean-Christophe, « La sanction pénale du principe de précaution par le délit de risques causés à autrui », in BADEL Maryse et SANA-CHAILLÉ DE NÉRÉ Sandrine (éd.), *Des liens et des droits - Mélanges en l'honneur de Jean-Pierre Laborde*, Paris, Dalloz, 2015, p. 847-857.
- 3- D'AVOUT Louis, « L'originalité du droit pénal maritime », in École doctorale de droit privé, Université Panthéon-Assas (Paris II) (éd.), *Livre du bicentenaire du Code pénal et du Code d'instruction criminelle*, Paris, Dalloz, 2010, p. 659-693.

## VI. COLLOQUES

- 1- Colloque du XXV<sup>e</sup> anniversaire de la Revue de science criminelle et de droit pénal comparé (Paris, 17-18 novembre 1961), *Revue de science criminelle et de droit pénal comparé*, 1962, n<sup>o</sup> 2, p. 251-319.

- 2- JOURDAIN Patrice, Faute civile et faute pénale, *in* Centre de Droit de la Responsabilité de l'Université du Maine et Centre de Recherche en Droit Privé de l'Université de Tours (dir.), *Responsabilité pour faute, Responsabilité civile et assurances*, 2003, n° 6, 20.
- 3- VINEY Geneviève, Conclusion, *in* Centre de recherche en droit privé de Paris I (dir.), *La nouvelle définition des délits non intentionnels par la loi du 10 juillet 2000, Revue de science criminelle et de droit pénal comparé*, 2001, n° 4, p. 764-770.

## VII. RAPPORTS

- 1- BOUROUINA Mohammed (dir.), « مشروع إصلاح نظام محكمة الجنايات » [Projet de réforme de l'institution du tribunal criminel], Alger, ministère de la Justice, sept. 2020. Rapport en langue arabe.
- 2- DOSIÈRE René, « Rapport fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République sur la proposition de la loi, adoptée avec modification par le Sénat en deuxième lecture, tendant à préciser la définition des délits non-intentionnels », Assemblée nationale, 29 juin 2000, n° 2528.
- 3- FAUCHON Pierre, « Rapport fait au nom de la commission des Lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du Règlement et l'administration générale sur la proposition de loi, modifiée par l'Assemblée nationale, tendant à préciser la définition des délits non-intentionnels », Sénat, 7 juin 2000, n° 391.
- 4- JÉGOUZO Yves, « Pour la réparation du préjudice écologique », Paris, ministère de la Justice, 2013.
- 5- MAGENDIE Jean-Claude, « Célérité et qualité de la justice - la gestion du temps dans le procès », Paris, ministère de la Justice, 2004.
- 6- RASSAT Michèle-Laure, « Propositions de réformes de la procédure pénale », Paris, ministère de la Justice, 1997.
- 7- Bulletin de la société d'études législatives, « La navigation aérienne », question n° 43, Paris, 1922.

## VIII. NOTES ET OBSERVATIONS DE JURISPRUDENCE

- 1- AGARD Marie-Annick, obs. sous Cass. 1<sup>re</sup> civ., 30 janv. 2001, *Resp. civ. et assur.* 2001, chron. 16.
- 2- BALAT Nicolas et SAFI Farah, note sous Cass. crim., 6 avr. 2016, *D.* 2016, p. 1409.
- 3- BARY Marion, note sous Cass. crim., 25 sept. 2012, *RLDC* 2013/103, n° 5003.
- 4- BERNIE Marc, note sous CA Aix-en-Provence, 2<sup>e</sup> ch., 6 mai 2010, *DMF* 2011, p. 149.



- 5- BONASSIES Pierre, obs. sous Cass. com., 20 févr. 1990, *DMF* 1991, « Le droit positif français en 1990 (suite) », n° 68.
- 6- BONASSIES Pierre, obs. sous CA Aix-en-Provence, 2<sup>e</sup> ch., 11 oct. 2012, *DMF* 2013, p. 225.
- 7- BONFILS Philippe, note sous Cass. 2<sup>e</sup> civ., 16 sept. 2003, *D.* 2004, p. 721.
- 8- BOUDON Julien, obs. sous Cons. const., 2 juill. 2010, *JCP G* 2010, 961.
- 9- BOULOC Bernard, obs. sous TGI Grenoble, 7 déc. 2016, *AJ Pénal* 2017, p. 190.
- 10- CAMPROUX-DUFFRENE Marie-Pierre et GUIHAL Dominique, note sous Cass. crim., 25 sept. 2012, *RJE* 2013, p. 457.
- 11- CAPITANT Henri, obs. sous Cass. civ., 30 déc. 1929, *Les grands arrêts de la jurisprudence civile*, Dalloz, 1934, p. 221.
- 12- CATELAN Nicolas, note sous Cass. crim., 19 avr. 2017, *Lexbase Hebdo - édition privée*, n° 700, 1<sup>er</sup> juin 2017, n° Lexbase : N8487BWA.
- 13- CHAUVEAU M., obs. sous Cass. civ., 24 juin 1896, *Pand. pér.* 1898.1.145.
- 14- CHEVALIER Jean-Yves, note sous CA Rennes, 3<sup>e</sup> ch. corr., 26 sept. 1996, *JCP G* 1997, II 22902.
- 15- COURTAIGNE-DESLANDES Coralie, note sous Cass. crim., 25 sept. 2012, *BDEI* n° 42/2012, n° 1495.
- 16- DARSONVILLE Audrey, obs. sous Cass. crim., 18 nov. 2008, *Dalloz actualité*, 18 déc. 2008.
- 17- DE CHELLE Charles, obs. sous CA Alger, ch. corr., 16 mai 1908, *RATLJ* 1909.2.136.
- 18- DELEBECQUE Philippe, obs. sous CA Montpellier, 2<sup>e</sup> ch., sect. A, 27 févr. 1997, *DMF* 1997, p. 974.
- 19- DELEBECQUE Philippe, obs. sous CA Paris, 5<sup>e</sup> ch., sect., B, 16 nov. 2006, *Rev. dr. transp.* 2007, comm. 45.
- 20- DELEBECQUE Philippe, obs. sous Cass. com., 13 mars 2007, *Rev. dr. transp.* 2007, comm. 88.
- 21- DELEBECQUE Philippe, obs. sous Cass. com., 28 juin 2011, *DMF* 2012, Hors-série n° 16, p. 81.
- 22- DELEBECQUE Philippe, obs. sous Cass. com., 2 oct. 2012, *Rev. dr. transp.* 2012, comm. 54.
- 23- DU PONTAVICE Emmanuel, obs. sous Cass. 1<sup>re</sup> civ., 20 déc. 1988, *RTD com.* 1990, p. 128.
- 24- EPSTEIN Aude-Solveig, note sous Cass. crim., 22 mars 2016, *D.* 2016, p. 1236.

- 25- GRIOLET Gaston, note sous Cass. req., 27 janv. 1869 et Cass. civ., 21 déc. 1868, *DP* 1869.1.169.
- 26- GROSSER Paul, note sous Cass. 1<sup>re</sup> civ., 30 oct. 2008, *JCP G* 2008, II 10198.
- 27- HENNION-JACQUET Patricia, obs. sous Cass. crim., 5 oct. 2004, *RDSS* 2005, p. 326.
- 28- HUMANN Claire, note sous CA Rouen, 2<sup>e</sup> ch. civ., 24 nov. 2005, *DMF* 671, p. 506.
- 29- JOSSERAND Louis, note sous CA Lyon, 1<sup>re</sup> ch., 7 déc. 1928, *DP* 1928.2.17.
- 30- JOURDAIN Patrice, obs. sous Cass. 1<sup>re</sup> civ., 6 oct. 1993 et 3 févr. 1993, *RTD civ.* 1994, p. 873.
- 31- JOURDAIN Patrice, obs. sous Cass. 1<sup>re</sup> civ., 9 mars 1994, *RTD civ.* 1994, p. 871.
- 32- JOURDAIN Patrice, obs. sous Cass. com., 1<sup>er</sup> oct. 1997, *RTD civ.* 1998, p. 121.
- 33- JOURDAIN Patrice, obs. sous Cass. 1<sup>re</sup> civ., 7 oct. 1998, *D.* 1999, p. 263.
- 34- JOURDAIN Patrice, obs. sous Cass. 2<sup>e</sup> civ., 13 juill. 2000, *RTD civ.* 2000, p. 847.
- 35- JOURDAIN Patrice, note sous Cass. crim., 25 sept. 2012, *RTD civ.* 2013, p. 119.
- 36- JOURDAIN Patrice, obs. sous Cass. crim., 22 mars 2016, *RTD civ.* 2016, p. 634.
- 37- LACOSTE Paul, obs. sous Cass. civ., 24 juin 1896 et Cass. civ., 5 janv. 1898, *S.* 1899.1.129.
- 38- LARGUIER Jean, note sous Cass. crim., 8 mai 1974, *RSC* 1975, p. 123.
- 39- LEBLOND Nicolas, note sous CA Paris, 4-11, 30 mars 2010, *Gaz. Pal.*, 29 juill. 2010, n° GP20100729008, p. 11.
- 40- LE MAGUERESSE Yannick, note sous Cass. ass. plén., 14 avr. 2006 (2 espèces), *LPA* 6 juill. 2006, n° PA200613403, p. 14.
- 41- LEVILLAIN C., obs. sous Cass. req., 8 mars 1899, *DP* 1899.1.465.
- 42- MARCADÉ Victor-Napoléon, obs. sous CA Orléans, 16 mai 1851, *RCJ* 1851, p. 658.
- 43- MARTINON Arnaud, obs. sous Cass. crim., 24 mai 2011, *JCP S* 2011, 1476.
- 44- MAYAUD Yves, obs. sous TGI Lyon, 26 sept. 1996 et CA Versailles, 13 sept. 1996, *RSC* 1997, p. 833.
- 45- MAYAUD Yves, obs. sous Cass. crim., 5 oct. 2004 (n° 03-86.169), *RSC* 2005, p. 71.
- 46- MAZEAUD Henri, note sous Cass. req., 19 déc. 1927 et Cass. civ., 30 janv. 1928, *S.* 1928.1.177.
- 47- MAZEAUD Henri et MAZEAUD Léon, obs. sous CA Rouen, 1<sup>er</sup> juin 1957 : *RTD civ.* 1958, p. 100.
- 48- MAZEAUD Henri et MAZEAUD Léon, obs. sous C. assises Haut-Rhin, 31 oct. 1957, *RTD civ.* 1958, p. 265.

- 49- MAZEAUD Henri et MAZEAUD Léon, obs. sous Cass. civ., sect. com., 29 avr. 1958, *RTD civ.* 1958, p. 622.
- 50- MAZEAUD Henri et MAZEAUD Léon, obs. sous CA Colmar, 4 juin 1958, *RTD civ.* 1958, p. 622.
- 51- MEKKI Mustapha, obs. sous Cass. crim., 22 mars 2016, *Gaz. Pal.* 4 oct. 2016, n° 275h1, p. 26.
- 52- MIRIBEL Stéphane, obs. sous Cass. crim., 2 févr. 2016, *DMF* 2016, p. 352.
- 53- MONTAS Arnaud, obs. sous Cass. crim., 13 mars 2007, *DMF* 2007, p. 893.
- 54- MONTAS Arnaud, obs. sous Cass. [2<sup>e</sup>] civ., 2 avr. 2009, *DMF* 2009, p. 955.
- 55- MONTAS Arnaud et ROUSSEL Gildas, note sous Cass. crim., 25 sept. 2012, *AJ Pénal* 2012, p. 577.
- 56- MOREL René-Lucien, note sous Cass. civ., 18 déc. 1912, *S.* 1914.1.249.
- 57- MORIN Michel, note sous TGI Sables d'Olonne, ch. corr., 7 déc. 1995, *D.* 1996, p. 473.
- 58- NDENDÉ Martin, obs. sous Cass. com., 11 déc. 2012, *Rev. dr. transp.* 2013, comm. 5.
- 59- NEYRET Laurent, note sous TGI Paris, corr., 16 janv. 2008, *Environnement et dev. durable* 2008, comm. 109.
- 60- NEYRET Laurent, note sous CA Paris, 30 mars 2010, *D.* 2010, p. 2238.
- 61- NICOLAS Pierre-Yves, obs. sous Cass. com., 28 juin 2011, *DMF* 2011, p. 826.
- 62- PARANCE Béatrice, note sous Cass. crim., 25 sept. 2012, *Gaz. Pal.* 25 oct. 2012, n° GP20121025008, p. 8.
- 63- PECH-LE GAC Sophie, obs. sous Cass. 1<sup>re</sup> civ., 15 juill. 1999, *D.* 2000, p. 283.
- 64- PEROT June, note sous Cass. crim., 22 mars 2016, *Lexbase Hebdo - édition privée*, n° 651, 14 avr. 2016, n° Lexbase : N2237BWR.
- 65- POUGNET Auguste, note sous Cass. req., 14 févr. 1860, *RCLJ*, 17, 1860, p. 1.
- 66- PRADEL Jean, note sous Cass. 2<sup>e</sup> civ., 13 mars 1953 : *Les grands arrêts de la procédure pénale*, Dalloz, 2019, p. 520.
- 67- RÉMOND-GOUILLOUD Martine, obs. sous Cass. 1<sup>re</sup> civ., 29 nov. 1989, *D.* 1990, p. 272.
- 68- RÉMOND-GOUILLOUD Martine, obs. sous Cass. 1<sup>re</sup> civ., 6 juin 1990, *D.* 1990, p. 272.
- 69- RIPERT Georges, obs. sous Cass. civ., 2 mai 1924, *DMF* 1924, p. 481.
- 70- RIPERT Georges, note sous Cass. civ., 2 mai 1924, *RDMC*, 8, 1924, p. 202.
- 71- RIPERT Georges, note sous Cass. civ., 21 févr. 1927, *DP* 1927.1.97.
- 72- ROBERT Jacques-Henri, note sous T. corr. Paris, 16 janv. 2008, *RSC* 2008, p. 344.
- 73- RODIÈRE Aimé, note sous Cass. req., 14 févr. 1860, *JP* 1861, p. 25.

- 74- SAINT-JOURS Yves, obs. sous Cass. soc., 12 juill. 2001, *D.* 2001, p. 3390.
- 75- SARRUT Louis, note sous Cass. civ., 30 nov. 1898 et Cass. req., 30 nov. 1898, *DP* 1899.1.74.
- 76- SAVATIER René, note sous Cass. req., 3 mars 1930 et Cass. civ., 14 avr. 1930, *DP* 1930.1.81.
- 77- SAVATIER René, note sous Cass. civ., 22 janv. 1940 (1<sup>re</sup> espèce), *DC* 1941, *jurisp.*, p. 101.
- 78- TASSEL Yves, note sous CA Rouen, 1<sup>re</sup> ch., 9 nov. 2004, *DMF* 2005, p. 727.
- 79- TOSI Jean-Pierre, note sous Cass. com., 2 oct. 2012, *D.* 2012, p. 2866.
- 80- VAN LANG Agathe, note sous T. corr., 11<sup>e</sup> ch. Paris, 16 janv. 2008, *AJDA* 2008, p. 934.
- 81- VITU André, note sous Cass. crim., 6 févr. 1991, *RSC* 1991, p. 749.

## IX. SITES INTERNET

- 1- Assemblée nationale – France – (<http://www.assemblee-nationale.fr>).
- 2- Cour de cassation (<https://www.courdecassation.fr>).
- 3- État des conventions internationales (<https://treaties.un.org>).
- 4- Journal officiel de la République algérienne démocratique et populaire (<https://www.joradp.dz>).
- 5- Journal officiel de la République française / Jurisprudence française (<https://www.legifrance.gouv.fr>).
- 6- Journal officiel de l'Union européenne (<https://eur-lex.europa.eu>).
- 7- Jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme (<https://hudoc.echr.coe.int>).
- 8- Ministère de la Justice – Algérie – (<https://www.mjustice.dz>).
- 9- Organisation de l'aviation civile internationale (<https://www.icao.int>).
- 10- Rapports publics – France – (<https://www.vie-publique.fr>).
- 11- Sénat – France – (<https://www.senat.fr>).

# JURISPRUDENCE

## (Les décisions sont citées par ordre chronologique)

### Décisions du Conseil constitutionnel (France)

Cons. const., 16 juin 1999, n° 99-411 DC : *D.* 1999, p. 589 ; *D.* 2000, p. 197, obs. SCIORTINO-BAYART Stéphan. Cons. const., 2 juill. 2010, n° 2010-10 QPC, NOR : CSCX1017662S : *JORF* n° 152, 3 juill. 2010, p. 12120 ; *Rev. dr. transp.*, 2010, alerte 82, obs. CHARLES Jean-Baptiste.

Cons. const., 8 juill. 2011, n° 2011-147 QPC, NOR : CSCX1119047S : *JORF* n° 158, 9 juill. 2011, p. 11979.

Cons. const., 1<sup>er</sup> avr. 2011, n° 2011-113/115 QPC, NOR : CSCX1109224S : *JORF* n° 78, 2 avr. 2011, p. 5893 ; *D.* 2011, p. 1156, obs. PERRIER Jean-Baptiste ; *Gaz. Pal.* 5 avr. 2011, n° GP20110405011, p. 19, note BACHELET Olivier.

Cons. const., 2 mars 2018, n° 2017-694 QPC, NOR : CSCX1806085S : *JORF* n° 52, 3 mars 2018 ; *Dr. pén.* 2018, comm. 68, note MARON Albert et HAAS Marion ; *D.* 2018, p. 1191, obs. BOTTON Antoine ; *D.* 2018, p. 1621, obs. PRADEL Jean ; *Dalloz actualité*, 6 mars 2018, obs. GOETZ Dorothée.

### Décisions de la Cour européenne des droits de l'homme

CEDH, 2<sup>e</sup> sect., 13 janv. 2009, n° 926/05, TAXQUET c/ Belgique : *D.* 2009, p. 1058, obs. RENUCCI Jean-François.

CEDH, 5<sup>e</sup> sect., 10 janv. 2013, n° 44446/10, OULAHCENE c/ France : *JurisData* n° 2013-001846 ; *AJ Pénal* 2013, p. 336, obs. RENAUD-DUPARC Caroline ; *Procédures* 2013, comm. 77, note CHAVENT-LECLÈRE Anne-Sophie.

### Arrêts de la Cour de cassation

Cass. sect. civ., 21 Mess. an 9, concl. MERLIN : *S.*, sér. I (1791-1830), vol. I (1791 – An XII), 1843.1.493.

Cass. req., 30 avr. 1807, concl. MERLIN : *S.* 1807.1.401.

Cass. crim., 22 janv. 1808 : *Bull. crim.*, n° 11.

Cass. sec. req., 17 mars 1813 : *S.* 1813.1.262.

Cass. sect. civ., 19 mars 1817, concl. MOURRE : *S.* 1817.1.169.

Cass. req., 19 nov. 1828 : *S.* 1830.1.71.

Cass. req., 27 janv. 1830 : *S.* 1830.1.72.

Cass. civ., 23 nov. 1835, *S.* 1836.1.313.

Cass. civ., 6 févr. 1837 : *S.* 1837.1.647.

Cass. crim., 8 juill. 1837 : *Bull. crim.*, n° 202.

Cass. crim., 12 sept. 1839 : *Bull. crim.*, n° 294.

Cass. crim., 4 août 1843 : *Bull. crim.*, n° 195.

Cass. req., 3 juill. 1844 : *S.* 1844.1.733.

Cass. req., 16 août 1847 : *S.* 1848.1.280.

Cass. crim., 17 mai 1850 : *Bull. crim.*, n° 162, p. 247.

Cass. req., 3 août 1853 : *S.* 1855.1.437.

Cass. civ., 7 mars 1855 : *S.* 1855.1.440.

Cass. crim., 10 janv. 1857 : *Bull. crim.*, n° 19.

Cass. req., 14 févr. 1860 : *RCLJ*, 17, 1860, p. 1, note POUUNET Auguste ; *JP* 1861, p. 25, note RODIÈRE Aimé.

Cass. crim., 23 juill. 1864 : *Bull. crim.*, n° 195, p. 351.

Cass. crim., 7 avr. 1865 : *Bull. crim.*, n° 89.

- Cass. civ., 9 juill. 1866 : *Bull. civ.*, n° 136.
- Cass. crim., 1<sup>er</sup> déc. 1866 : *Bull. crim.*, n° 251.
- Cass. req., 17 juin 1867 : *JP* 1868, p. 390.
- Cass. req., 27 janv. 1869 : *DP* 1869.1.169, note GRIOLET Gaston.
- Cass. civ., 17 mars 1874 : *Bull. civ.*, n° 48.
- Cass. crim., 7 avr. 1876 : *Bull. crim.*, n° 100.
- Cass. req., 10 janv. 1877 : *JP* 1877, p. 674.
- Cass. crim., 6 juill. 1877 : *Bull. crim.*, n° 161.
- Cass. civ., 12 déc. 1877 : *JP* 1880, p. 344.
- Cass. crim., 24 mai 1884 : *Bull. crim.*, n° 180.
- Cass. req., 31 mars 1885 : *JP* 1885, p. 733.
- Cass. crim., 7 août 1890 : *Bull. crim.*, n° 172.
- Cass. crim., 7 nov. 1890 : *Bull. crim.*, n° 222.
- Cass. civ., 24 juin 1896 : *Pand. pér.* 1898.1.145, obs. CHAUVEAU M. ; *S.* 1899.1.129, obs. LACOSTE Paul.
- Cass. civ., 5 janv. 1898 : *S.* 1899.1.129, obs. LACOSTE Paul.
- Cass. civ., 30 nov. 1898 : *RJCMH* 1899.2.42 ; *DP* 1899.1.74, note SARRUT Louis.
- Cass. req., 30 nov. 1898 : *RJCMH* 1899.2.81 ; *DP* 1899.1.74, note SARRUT Louis.
- Cass. req., 8 mars 1899 : *DP* 1899.1.465, obs. LEVILLAIN C.
- Cass. req., 3 avr. 1901 : *DP* 1901.1.271.
- Cass. civ., 14 déc. 1903 : *Pand. pér.* 1904.1.309.
- Cass. civ., 26 juill. 1904 : *Gaz. Pal.* 1904, 2, jur., p. 344.
- Cass. crim., 26 mai 1905 : *Pand. pér.* 1906.1.134, obs. DENISSE L ; *RCLJ* 1906, p. 523, obs. LYON-CAEN Charles.
- Cass. req., 31 oct. 1906 : *Pand. pér.* 1907.1.16.
- Cass. crim., 3 avr. 1909 : *Bull. crim.*, n° 209.
- Cass. req., 28 avr. 1909 : *Pand. pér.* 1912.1.566.
- Cass. crim., 21 mai 1909 : *Bull. crim.*, n° 280.
- Cass. crim., 13 nov. 1909 : *Bull. crim.*, n° 521.
- Cass. civ., 21 nov. 1911 : *Pand. pér.* 1912.1.73, note LYON-CAEN Charles.
- Cass. req., 29 déc. 1909 : *DP* 1912.1.177, obs. BEAUCHET L.
- Cass. civ., 18 déc. 1912 : *S.* 1914.1.249, note MOREL René-Lucien ; *Les grands arrêts du droit pénal général*, Dalloz, 2018, p. 669, note VARINARD André.
- Cass. civ., 27 janv. 1913 : *Pand. pér.* 1913.1.177, note LYON-CAEN Charles.
- Cass. civ., 12 juin 1914 : *S.* 1915.1.70.
- Cass. civ., 28 mars 1916 : *DP* 1920.1.25.
- Cass. civ., 23 mai 1916 : *DP* 1920.1.25.
- Cass. req., 17 janv. 1917 : *DP* 1922.1.52.
- Cass. req., 13 nov. 1917 : *DP* 1922.1.52.
- Cass. civ., 10 juin 1918 : *DP* 1922.1.52.
- Cass. civ., 24 juill. 1918 : *S.* 1920.1.359.
- Cass. civ., 4 mars 1919 : *Pand. pér.* 1921.1.17, note MOREL René.
- Cass. civ., 22 oct. 1919 (2 espèces) : *Pand. pér.* 1921.1.17, note MOREL René.
- Cass. civ., 5 mai 1920 : *Pand. pér.* 1920.1.360.
- Cass. crim., 29 janv. 1921 : *Bull. crim.*, n° 52.
- Cass. civ., 18 avr. 1921 : *Pand. pér.* 1923.1.161, note MOREL René.
- Cass. civ., 7 juin 1921 : *Pand. pér.* 1923.1.161, note MOREL René.
- Cass. req., 8 nov. 1921 : *DP* 1921.1.255.
- Cass. crim., 19 oct. 1922 : *JJCAALA* 1923, p. 108.

- Cass. civ., 6 juin 1923 : *Pand. pér.* 1923.1.260.
- Cass. req. 10 juill. 1923, *S.* 1927.1.297, obs. ESMEIN Paul.
- Cass. civ., 22 oct. 1923 : *S.* 1924.1.220.
- Cass. req., 24 mars 1924 : *DH* 1924, juris., p. 285.
- Cass. civ., 2 mai 1924 : *DMF* 1924, p. 481, obs. RIPERT Georges ; *RDMC*, 8, 1924, p. 202, note RIPERT Georges.
- Cass. civ., 29 juill. 1924 : *DP* 1925.1.5, note RIPERT Georges.
- Cass. req., 26 nov. 1924 : *DMF* 1925, p.1.
- Cass. crim., 4 nov. 1927 : *S.* 1929.1.139, note ROUX Jean-André.
- Cass. civ., 6 févr. 1928, *RPA* 1928, p. 361.
- Cass. crim., 17 févr. 1928 : *DH* 1928, juris., p. 184.
- Cass. req., 2 mai 1928 : *RDMC*, 18, 1928, p. 454.
- Cass. req., 16 juill. 1928 : *DH* 1928, juris., p. 477.
- Cass. civ., 24 avr. 1929 : *JJCM* 1930.2.29.
- Cass. ch. réunies, 13 févr. 1930 : *DP* 1930.1.57, note RIPERT Georges.
- Cass. req., 3 mars 1930 : *DP* 1930.1.81, note SAVATIER René.
- Cass. civ., 14 avr. 1930 : *DP* 1930.1.81, note SAVATIER René.
- Cass. req., 3 mai 1932 : *DH* 1932, juris., p. 314.
- Cass. req., 10 mai 1932 : *RPA* 1932, p. 256.
- Cass. req., 4 juill. 1932 : *Chron. hebd. Recl. Sirey* 1932, p. 123.
- Cass. civ., 13 juill. 1932 : *DH* 1932, juris., p. 538.
- Cass. req., 19 mars 1934 : *JJCM* 1935.2.10.
- Cass. crim., 6 juill. 1934 : *DH* 1934, juris., p. 446 ; *Les grands arrêts du droit pénal général*, Dalloz, 2018, p. 669, note VARINARD André.
- Cass. civ., 30 juillet 1934 : *Chron. hebd. Recl. Sirey* 1934, p. 117.
- Cass. req., 1<sup>er</sup> avr. 1935 : *Chron. hebd. Recl. Sirey* 1935, p. 73.
- Cass. civ., 1<sup>er</sup> avr. 1935 : *RPA* 1935, p. 297.
- Cass. civ., 4 janv. 1935 : *DH* 1935, juris., p. 82.
- Cass. civ., 11 juill. 1935 : *S.* 1936.1.110.
- Cass. civ., 7 déc. 1936 : *JDI* 1938, p. 70.
- Cass. civ., 8 avr. 1937 : *Chron. hebd. Recl. Sirey* 1937, p. 69.
- Cass. civ., 4 janv. 1938 : *DH* 1938, juris., p. 129.
- Cass. civ., 8 févr. 1938 : *Bull. civ.*, n° 23.
- Cass. civ., 27 déc. 1938 : *S.* 1939.1.127.
- Cass. civ., 22 janv. 1940 (1<sup>re</sup> espèce) : *DC* 1941, juris., p. 101, note SAVATIER René
- Cass. civ., 21 oct. 1940 : *DC* 1941, juris., p. 29, obs. ROUAST André.
- Cass. civ., 6 mai 1941 : *DA* 1941, juris., p. 241.
- Cass. civ., 9 juill. 1941 : *DA* 1941, juris., p. 292.
- Cass. ch. réunies, 15 juill. 1941 : *DC* 1941, juris., p. 117, note ROUAST André.
- Cass. req., 16 mars 1942 : *DA* 1942, juris., p. 108.
- Cass. req., 16 févr. 1943 : *Chron. hebd. Recl. Sirey* 1943, p. 22.
- Cass. req., 15 janv. 1945 : *S.* 1945.1.51.
- Cass. civ., 2 juill. 1946 : *D.* 1946, juris., p. 392.
- Cass. 2<sup>e</sup> civ., 13 mars 1953 : *Les grands arrêts de la procédure pénale*, Dalloz, 2019, p. 520, note PRADEL Jean.
- Cass. crim., 26 nov. 1953 : *RSC* 1954, p. 755, obs. LÉGAL Alfred.
- Cass. crim., 3 nov. 1955 : *RSC* 1956, p. 326, obs. HUGUENEY Louis.
- Cass. 2<sup>e</sup> civ., 5 janv. 1956 : *JCP G* 1956, II 9140, note PAGEAUD P. A.

Cass. civ., sect. com., 14 févr. 1956 : *DMF* 1956, p. 336.

Cass. crim., 30 oct. 1957 : *RSC* 1958, p. 397, obs. HUGUENEY Louis.

Cass. ch. civ., sect. com., 29 avr. 1958 : *RTD civ.* 1958, p. 622, obs. MAZEAUD Henri et MAZEAUD Léon.

Cass. crim., 30 nov. 1958 : *RSC* 1959, p. 375, obs. HUGUENEY Louis.

Cass. ch. civ., sect. com., 13 janv. 1959 : *DMF* 1959, p. 274.

Cass. ch. civ., sect. com., 10 avr. 1959 : *DMF* 1959, p. 401.

Cass. crim., 8 juill. 1959 : *D.* 1959, p. 386.

Cass. ch. réunies, 11 mars 1960 : *Bull. civ. ch. réunies*, n° 7.

Cass. soc., 28 mars 1960 : *Bull. civ. V*, n° 337.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 4 avr. 1960 : *Bull. civ. I*, n° 192.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 5 mai 1960 : *Bull. civ. II*, n° 291.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 23 juin 1960 : *Bull. civ. II*, n° 402.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 19 oct. 1960 : *Bull. civ. II*, n° 579 ; *DMF* 1961, p. 80.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 2 nov. 1960 : *Bull. civ. II*, n° 625.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 10 nov. 1960 : *Bull. civ. II*, n° 669.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 23 nov. 1960 : *Bull. civ. II*, n° 697.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 1<sup>er</sup> mars 1961 : *Bull. civ. II*, n° 165.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 20 avr. 1961 : *Bull. civ. II*, n° 289.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 11 janv. 1962 : *Bull. civ. II*, n° 51.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 29 janv. 1962 : *Bull. civ. I*, n° 61.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 8 mars 1962 : *Bull. civ. II*, n° 287.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 18 oct. 1962 : *Bull. civ. II*, n° 659.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 10 avr. 1962 : *Bull. civ. II*, 1962, n° 394.

Cass. crim., 29 nov. 1962 et T. corr. Senlis, 14 déc. 1962 : *RSC* 1963, p. 348, obs. HUGUENEY Louis.

Cass. soc., 3 janv. 1963 : *Bull. civ. V*, n° 9.

Cass. soc., 3 janv. 1963 : *Bull. civ. V*, n° 10.

Cass. crim., 29 janv. 1963 : *Bull. crim.*, n° 48.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 6 févr. 1963 : *Bull. civ. II*, n° 118.

Cass. crim., 7 févr. 1963 : *Bull. crim.*, n° 70.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 8 mars 1963 : *Bull. civ. II*, n° 236.

Cass. com., 29 oct. 1963 : *Bull. civ. IV*, n° 447.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 5 mars 1964 : *Bull. civ. II*, n° 213.

Cass. ch. réunies, 25 nov. 1964 : *Bull. crim.*, n° 312.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 2 févr. 1965 : *Bull. civ. I*, n° 92.

Cass. com., 11 févr. 1965 : *Bull. civ. IV*, n° 115.

Cass. crim., 25 mars 1965 : *Bull. crim.*, n° 88.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 31 mars 1965 : *Bull. civ. I*, n° 236.

Cass. com., 6 mai 1965 : *Bull. civ. IV*, n° 295.

Cass. soc., 26 mai 1965 : *Bull. civ. V*, n° 402.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 16 juin 1965 : *Bull. civ. II*, n° 513.

Cass. crim., 24 nov. 1965 : *RSC* 1966, p. 348, obs. HUGUENEY Louis.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 7 mars 1966 : *Bull. civ. I*, n° 166.

Cass. com., 30 mars 1966 : *Bull. civ.*, IV, n° 182.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 12 mai 1966 : *Bull. civ. II*, n° 556.



Cass. 2<sup>e</sup> civ., 9 juin 1966 : *Bull. civ. II*, n° 656.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 6 juill. 1966 : *Bull. civ. II*, n° 744.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 19 déc. 1966 : *Bull. civ. I*, n° 553.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 5 janv. 1967 : *Bull. civ. II*, n° 2.

Cass. crim., 7 févr. 1967 : *Bull. crim.*, n° 52.

Cass. crim., 25 avr. 1967 : *Bull. crim.*, n° 129 ; *RSC* 1968, p. 77, obs. LEVASSEUR Georges.

Cass. com., 31 oct. 1967 : *Bull. civ. IV*, n° 347.

Cass. crim., 2 nov. 1967 : *Bull. crim.*, n° 277 ; *RSC* 1968, p. 337, obs. LEVASSEUR Georges.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 5 déc. 1967 : *Bull. civ. I*, n° 356.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 8 mai 1968 : *Bull. civ. II*, n° 122.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 28 oct. 1968 : *Bull. civ. I*, n° 248.

Cass. soc., 13 févr. 1969 : *Bull. civ. V*, n° 101.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 19 mars 1969 : *Bull. civ. II*, n° 85.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 23 avr. 1969 : *Bull. civ. II*, n° 127.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 9 juill. 1969 : *Bull. civ. II*, n° 238.

Cass. crim., 10 juill. 1969 : *Bull. crim.*, n° 226.

Cass. soc., 9 oct. 1969 : *Bull. civ. V*, n° 531.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 22 déc. 1969 : *Bull. civ. II*, n° 359.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 7 janv. 1970 : *Bull. civ. II*, n° 5.

Cass. crim., 14 janv. 1970 : *Bull. crim.*, n° 24.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 20 janv. 1970 : *Bull. civ. I*, n° 27.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 11 févr. 1970 : *Bull. civ. II*, n° 49.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 26 févr. 1970 : *Bull. civ. II*, n° 75.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 4 mars 1970 : *Bull. civ. II*, n° 78.

Cass. crim., 11 avr. 1970 : *Bull. crim.*, n° 117 ; *RSC* 1971, p. 927, obs. LÉGAL Alfred.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 24 juin 1970, n° de pourvoi : 69-12.418, inédit.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 15 juill. 1970 : *Bull. civ. II*, n° 248.

Cass. crim., 22 oct. 1970 : *Bull. crim.*, n° 278.

Cass. 3<sup>e</sup> civ., 15 janv. 1971 : *Bull. civ. III*, n° 39.

Cass. com., 8 févr. 1971 : *Bull. civ. IV*, n° 37.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 18 févr. 1971 : *Bull. civ. II*, n° 59.

Cass. com., 1<sup>er</sup> mars 1971 : *Bull. civ. IV*, n° 59.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 24 mars 1971 : *Bull. civ. I*, n° 101.

Cass. com., 27 avr. 1971 : *Bull. civ. IV*, n° 110.

Cass. crim., 8 juill. 1971 : *Bull. crim.*, n° 222.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 13 oct. 1971 : *Bull. civ. II*, n° 274.

Cass. soc., 13 oct. 1971 : *Bull. civ. V*, n° 557.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 5 janv. 1972 : *Bull. civ. I*, n° 9.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 12 janv. 1972 : *Bull. civ. II*, n° 8.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 4 mai 1972 : *Bull. civ. II*, n° 129.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 10 mai 1972 : *Bull. civ. II*, n° 135.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 15 mai 1972 : *Bull. civ. II*, n° 144.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 15 mai 1972 : *Bull. civ. II*, n° 147.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 31 mai 1972 : *Bull. civ. II*, n° 166.

Cass. com., 4 juill. 1972 : *Bull. civ. IV*, n° 214.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 12 oct. 1972 : *Bull. civ. II*, n° 247.

Cass. com., 27 nov. 1972 : *Bull. civ. IV*, n° 304.

Cass. crim., 5 déc. 1972 : *Bull. crim.*, n° 375.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 13 déc. 1972 : *Bull. civ. II*, n° 319.

Cass. crim., 4 janv. 1973 : *Bull. crim.*, n° 6.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 31 janv. 1973 : *Bull. civ. I*, n° 41.

Cass. com., 14 févr. 1973 : *Bull. civ. IV*, n° 77.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 14 mars 1973 : *Bull. civ. II*, n° 99.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 22 mars 1973 : *Bull. civ. II*, n° 110.

Cass. com., 27 mars 1973 : *Bull. civ. IV*, n° 140.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 20 juin 1973, n° de pourvoi : 71-14.203 : *Bull. civ. II*, n° 200.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 20 juin 1973, n° de pourvoi : 72-10.788 : *Bull. civ. II*, n° 200.

Cass. soc., 3 oct. 1973 : *Bull. civ. V*, n° 466.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 7 nov. 1973 : *Bull. civ. II*, n° 283.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 1<sup>er</sup> avr. 1974 : *Bull. civ. II*, n° 120.

Cass. crim., 8 mai 1974 : *Bull. crim.*, n° 165 ; *RSC* 1975, p. 121, obs. LARGUIER Jean.

Cass. crim., 21 mai 1974 : *Bull. crim.*, n° 187 ; *RSC* 1975, p. 141, obs. LEVASSEUR Georges.

Cass. com., 20 nov. 1974 : *Bull. civ. IV*, n° 293.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 14 déc. 1974 : *Bull. civ. II*, n° 335.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 17 déc. 1974 : *Bull. civ. II*, n° 335.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 9 janv. 1975 : *Bull. civ. II*, n° 5.

Cass. crim., 9 janv. 1975 : *Bull. crim.*, n° 11 ; *RSC* 1976, p. 424, obs. LEVASSEUR Georges.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 16 avr. 1975 : *Bull. civ. I*, n° 136.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 22 janv. 1975 : *Bull. civ. II*, n° 16.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 12 juin 1975 : *Bull. civ. II*, n° 176.

Cass. soc., 3 déc. 1975 : *Bull. civ. V*, n° 588.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 3 févr. 1976 : *Bull. civ. I*, n° 48.

Cass. com., 12 avr. 1976 : *Bull. civ. IV*, n° 123.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 1<sup>er</sup> juin 1976 : *Bull. civ. I*, n° 209.

Cass. crim., 5 oct. 1976 : *Bull. crim.*, n° 279 ; *RSC* 1977, p. 335, obs. LEVASSEUR Georges.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 18 nov. 1976 : *Bull. civ. II*, n° 312.

Cass. crim., 10 mai 1977 : *Bull. crim.*, n° 165.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 22 févr. 1977 : *Bull. civ. I*, n° 102.

Cass. com., 2 juin 1977 : *Bull. civ. IV*, n° 157.

Cass. crim., 2 juin 1977 : *Bull. crim.*, n° 200.

Cass. crim., 5 oct. 1977 : *Bull. crim.*, n° 291.

Cass. crim., 25 oct. 1977 : *Bull. crim.*, n° 320.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 5 janv. 1978 : *Bull. civ. II*, n° 7.

Cass. ch. mixte, 24 févr. 1978 : *Bull. civ. ch. mixte*, n° 2.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 20 mars 1978 : *Bull. civ. II*, n° 87.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 3 avr. 1978 : *Bull. civ. II*, n° 103.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 20 mai 1978 : *Bull. civ. II*, n° 132.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 26 oct. 1978 : *Bull. civ. II*, n° 223.

Cass. crim., 9 janv. 1979 : *RSC* 1980, p. 433, obs. LEVASSEUR Georges.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 21 févr. 1979 : *Bull. civ. II*, n° 54.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 3 mai 1979 : *Bull. civ. II*, n° 127.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 21 mai 1979 : *Bull. civ. II*, n° 149.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 20 juin 1979 : *Bull. civ. II*, n° 184.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 9 oct. 1979 : *Bull. civ. I*, n° 240.

Cass. com., 6 nov. 1979 : *Bull. civ.*, IV, n° 276.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 7 nov. 1979 : *Bull. civ. II*, n° 253.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 18 déc. 1979 : *Bull. civ. I*, n° 327.

Cass. crim., 6 févr. 1980 : *Bull. crim.*, n° 51.

Cass. ass. plén., 18 juill. 1980 : *Bull. civ. ass. plén.*, n° 5.

Cass. crim., 5 nov. 1980 : *Bull. crim.*, n° 290.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 25 nov. 1980 : *Bull. civ. I*, n° 303.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 15 déc. 1980 : *Bull. civ. II*, n° 264.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 21 janv. 1981 : *Bull. civ. II*, n° 10.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 24 mars 1981 : *Bull. civ. I*, n° 98.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 26 mars 1981 : *Bull. civ. II*, n° 73.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 2 juill. 1981 : *Bull. civ. II*, n° 147.

Cass. crim., 22 août 1981 : *Bull. crim.*, n° 246.

Cass. soc., 6 janv. 1982 : *Bull. civ. V*, n° 1.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 16 févr. 1982 : *Bull. civ. I*, n° 73.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 9 mars 1982 : *Bull. civ. I*, n° 103.

Cass. ch. mixte., 19 mars 1982, *Bull. civ. ch. mixte*, n° 81.

Cass. crim., 27 avr. 1982, inédit : n° Lexbase : A5549C8Z.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 28 avr. 1982 : *Bull. civ. I*, n° 152.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 5 mai 1982 : *Bull. civ. I*, n° 162.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 24 mai 1982 : *JurisData* n° 1982-701219.

Cass. crim., 30 juin 1982, n° de pourvoi : 81-91.858, inédit.

Cass. soc., 30 juin 1982 : *Bull. civ. V*, n° 432.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 21 juill. 1982 : *Bull. civ. II*, n° 111.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 21 oct. 1982, n° de pourvoi : 81-13.254, inédit.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 14 déc. 1982 : *Bull. civ. I*, n° 362.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 10 mars 1983 : *Bull. civ. II*, n° 76.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 11 janv. 1984 : *Bull. civ. I*, n° 14.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 15 févr. 1984 : *Bull. civ. II*, n° 29.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 2 mai 1984 : *Bull. civ. I*, n° 144.

Cass. soc., 16 oct. 1984 : *Bull. civ. V*, n° 374.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 17 oct. 1984 : *Bull. civ. II*, n° 154.

Cass. crim., 27 nov. 1984 : *Bull. crim.*, n° 369.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 30 oct. 1985 : *Bull. civ. I*, n° 280.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 5 nov. 1985 : *Bull. civ. I*, n° 286.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 4 févr. 1986 : *Bull. civ. I*, n° 16 ; *JCP G* 1987, II 20818, note BOYER Louis.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 11 avr. 1986 : *Bull. civ. II*, n° 46.

Cass. crim., 10 juin 1986 : *Bull. crim.*, n° 198 ; *RSC* 1986, p. 853, obs. LEVASSEUR Georges.

Cass. crim., 18 nov. 1986 : *Bull. crim.*, n° 343 ; *RSC* 1987, p. 426, obs. LEVASSEUR Georges.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 28 janv. 1987, n° de pourvoi : 85-17.486, inédit.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 6 avr. 1987 : *Bull. civ. II*, n° 86.

Cass. com., 12 mai 1987 : *Bull. civ. IV*, n° 113.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 25 mai 1987 : *Bull. civ. I*, n° 164.

Cass. soc., 8 juill. 1987, n° de pourvoi 85-15.250, inédit.

Cass. crim., 16 févr. 1988, n° de pourvoi : 87-85.570, inédit.

Cass. soc., 24 févr. 1988, n° de pourvoi 86-14.565, inédit.

Cass. crim., 15 mars 1988, n° de pourvoi : 87-83.428, inédit.

Cass. crim., 16 nov. 1988 : *Bull. crim.*, n° 390.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 6 déc. 1988 : *Bull. civ. I*, n° 349.

Cass. com., 14 févr. 1989 : *Bull. civ. IV*, n° 69 ; *RTD com.* 1991, p. 305, obs. DU PONTAVICE Emmanuel.

Cass. com., 14 mars 1989, n° de pourvoi : 86-17.426, inédit.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 18 mai 1989 : *Bull. civ. I*, 1989, n° 201.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 5 juill. 1989 : *Bull. civ. II*, n° 146.

Cass. soc., 4 oct. 1989 : *Bull. civ. V*, n° 565.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 29 nov. 1989 : *Bull. civ. I*, n° 373 ; *D.* 1990, p. 272, obs. RÉMOND-GOUILLOUD Martine.

Cass. com., 20 févr. 1990 : *Bull. civ. IV*, n° 51 ; *RTD com.* 1991, p. 304, obs. DU PONTAVICE Emmanuel ; *DMF* 1991, « Le droit positif français en 1990 (suite) », n° 68, obs. BONASSIES Pierre.

Cass. com., 26 févr. 1991 : *Bull. civ. IV*, n° 89.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 14 mars 1990, n° de pourvoi : 89-11.356, inédit.

Cass. soc., 5 avr. 1990, n° de pourvoi : 88-16.279, inédit.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 21 mai 1990, n° de pourvoi : 88-18.986, inédit.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 6 juin 1990 : *Bull. civ. I*, n° 151.

Cass. crim., 7 juin 1990 : *Bull. crim.*, n° 234.

Cass. crim., 4 juill. 1990, n° de pourvoi : 89-82.021, inédit.

Cass. com., 16 avr. 1991 : *Bull. civ. IV*, n° 146.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 22 mai 1991 : *Bull. civ. I*, n° 163 ; *RTD civ.* 1991, p. 757, obs. JOURDAIN Patrice.

Cass. crim., 19 juin 1991, n° de pourvoi : 90-85.419, inédit.

Cass. crim., 21 nov. 1991 : *Bull. crim.*, n° 425.

Cass. crim., 21 nov. 1991 : *Bull. crim.*, n° 426.

Cass. crim., 10 juin 1992, n° de pourvoi : 91-85.624, inédit.

Cass. com., 1<sup>er</sup> déc. 1992 : *Bull. civ. IV*, n° 387 ; *DMF* 1994, «Le droit positif français en 1993 (fin) », n° 64, obs. BONASSIES Pierre.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 10 mars 1993 : *Bull. civ. II*, n° 89.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 31 mars 1993 : *Bull. civ. II*, n° 130 ; *D.* 1994, p. 16, obs. FORTIS Elisabeth.

Cass. soc., 25 mars 1993, n° de pourvoi 91-15.225, inédit.

Cass. com., 27 avril 1993, n° de pourvoi : 91-15.903, inédit.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 28 avr. 1993 : *Bull. civ. II*, n° 152.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 9 juin 1993 : *Bull. civ. I*, n° 209.

Cass. crim., 23 nov. 1993 : *Bull. crim.*, n° 351.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 5 janv. 1994 : *Bull. civ. II*, n° 14.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 19 janv. 1994, n° de pourvoi : 92-15.119, inédit.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 9 mars 1994 : *Bull. civ. I*, n° 91 ; *RTD civ.* 1994, p. 871, obs. JOURDAIN Patrice.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 9 mars 1994, n° de pourvoi : 92-14.585, inédit.

Cass. soc., 13 juill. 1994 : *Bull. civ. V*, n° 238.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 28 févr. 1995 : *Bull. civ. I*, n° 103.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 8 mars 1995 : *Bull. civ. II*, n° 82 ; *D.* 1995, p. 232, obs. DELEBECQUE Philippe.

Cass. com., 14 mars 1995 : *Bull. civ. IV*, n° 86.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 6 déc. 1995 : *Bull. civ. II*, n° 303.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 6 déc. 1995 : *Bull. civ. II*, n° 307.

Cass. soc., 6 févr. 1996, n° de pourvoi : 92-44.964, inédit.

Cass. crim., 14 févr. 1996 : *Bull. crim.*, n° 78 ; *RSC* 1996, p. 856, obs. MAYAUD Yves.

Cass. com., 5 mars 1996 : *Bull. civ. IV*, n° 78.

Cass. crim., 6 mars 1996 : *Bull. crim.*, n° 106 ; *DMF* 1997, p. 732, obs. TASSEL Yves.

Cass. crim., 30 avr. 1996 : *Bull. crim.*, n° 181.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 29 mai 1996 : *Bull. civ. II*, n° 109.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 12 juin 1996 : *Bull. civ. II*, n° 146.

Cass. crim., 25 juin 1996 : *Bull. crim.*, n° 274.

Cass. crim., 19 févr. 1997 : *Bull. crim.*, n° 69.

Cass. crim., 2 avr. 1997 : *Bull. crim.*, n° 130.

Cass. com., 20 mai 1997 : *Bull. civ. IV*, n° 142 ; *DMF* 1997, p. 979, obs. BONASSIES Pierre.

Cass. crim., 18 sept. 1997 : *Bull. crim.*, n° 308.

Cass. com., 1<sup>er</sup> oct. 1997 : *Bull. civ. IV*, n° 240 ; *RTD civ.* 1998, p. 121, obs. JOURDAIN Patrice.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 12 nov. 1997 : *Bull. civ. II*, n° 261.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 19 nov. 1997 : *Bull. civ. II*, n° 279.

Cass. com., 20 janv. 1998 : *Bull. civ. IV*, n° 37 ; *DMF* 1998, p. 583, obs. DELEBECQUE Philippe.

Cass. crim., 11 févr. 1998 : *Bull. crim.*, n° 57 ; *DMF* 1998, p. 575, obs. MORIN Michel.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 27 mai 1998 : *Bull. civ. II*, n° 164.

Cass. ch. mixte, 3 juin 1998, concl. JOINET Louis : *BICC* n° 478, 15 sept. 1998 ; *D.* 1998, p. 575, note REBUT Didier.

Cass. com., 17 févr. 1998, n° de pourvoi : 95-14.672, inédit

Cass. com., 10 mars 1998, n° de pourvoi : 95-11.712, inédit.

Cass. com., 7 juill. 1998 : *Bull. com. IV*, n° 222.

Cass. crim., 9 juill. 1998, n° 97-83.326, inédit.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 19 nov. 1998 : *Bull. civ. II*, n° 275.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 17 déc. 1998 : *Bull. civ. II*, n° 305.

Cass. crim., 16 févr. 1999 : *Bull. crim.*, n° 24 ; *RSC* 1999, p. 581, note MAYAUD Yves.

Cass. crim., 9 mars 1999 : *Bull. crim.*, n° 34 ; *RSC* 1999, p. 581, note MAYAUD Yves ; *D.* 2000, p. 81, note SORDINO Marie-Christine et PONSEILLE Anne.

Cass. com., 16 mars 1999, n° de pourvoi : 97-11.428, inédit.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 27 mai 1999, n° de pourvoi : 97-16.920, inédit.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 15 juill. 1999 : *Bull. civ. I*, n° 242 ; *RTD civ.* 1999, p. 843, obs. JOURDAIN Patrice ; *D.* 2000, p. 283, obs. PECH-LE GAC Sophie.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 19 oct. 1999 : *Bull. civ. I*, n° 287 ; *RJES* 2000, n° 58, p. 50, obs. LACABARATS Alain.

Cass. com., 7 déc. 1999, n° de pourvoi : 98-10.171, inédit.

Cass. crim., 15 déc. 1999 : *Bull. crim.*, n° 307.

Cass. crim., 15 déc. 1999 : *Bull. crim.*, n° 308.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 6 janv. 2000 : *Bull. civ. II*, n° 1.

Cass. ass. plén., 25 févr. 2000 : *Bull. civ. ass. plén.*, n° 2 ; *D.* 2000, p. 467, obs. DELEBECQUE Philippe.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 13 juill. 2000 : *Bull. civ. II*, n° 126 ; *RTD civ.* 2000, p. 847, obs. JOURDAIN Patrice.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 30 janv. 2001 : *Bull. civ. I*, n° 19 ; *Dr. & patr. mensuel* 2001, n° 98, p. 96, obs. CHABAS François ; *RTD civ.* 2001, p. 376, obs. JOURDAIN Patrice ; *RSC* 2001, p. 613, obs. GIUDICELLI André.

Cass. crim., 31 janv. 2001, n° de pourvoi : 00-86.840, inédit.

Cass. com., 20 févr. 2001, n° de pourvoi : 98-17.552, inédit.

Cass. com., 10 juill. 2001, n° de pourvoi : 99-12.258, inédit.

Cass. soc., 12 juill. 2001 : *Bull. civ. V*, n° 267 ; *D.* 2001, p. 3390, obs. SAINT-JOURS Yves.

Cass. crim., 25 sept. 2001 : *Bull. crim.*, n° 188.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 15 nov. 2001, n° de pourvoi : 99-21.636, inédit.

Cass. ass. plén., 14 déc. 2001 : *Bull. civ. ass. plén.*, n° 17 ; *RTD civ.* 2002, p. 109, obs. JOURDAIN Patrice.

Cass. crim., 26 févr. 2002 : *Bull. crim.*, n° 45 ; *RSC* 2002, p. 825, obs. ROBERT Jacques-Henri.

Cass. soc., 28 févr. 2002 : *Bull. civ. V*, n° 81 ; *D.* 2002, p. 2696, note PRÉTOT Xavier.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 3 avr. 2002, n° de pourvoi : 99-21.431, inédit.

Cass. crim., 9 oct. 2002, n° de pourvoi : 02-81.353, inédit.

Cass. crim., 15 oct. 2002 : *Bull. crim.*, n° 186.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 6 nov. 2002 : *Bull. civ. I*, n° 258 ; *Lexbase - Le Quotidien*, 4 déc. 2002, n° Lexbase : N4975AAI, obs. BAKOUCHE David.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 3 déc. 2002, n° de pourvoi : 00-14.168, inédit.

Cass. soc., 30 janv. 2003, n° de pourvoi : 01-13.692, inédit.

Cass. crim., 12 févr. 2003, n° de pourvoi : 02-84.576, inédit.

Cass. soc., 6 mars 2003, n° de pourvoi : 00-22.303, inédit.

Cass. crim., 26 mars 2003, n° de pourvoi : 02-84.577, inédit.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 7 mai 2003 : *Bull. civ. II*, n° 140 ; *D.* 2004, p. 1343, obs. JOURDAIN Patrice.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 27 mai 2003 : *Bull. civ. I*, n° 125 ; *RDI* 2003, p. 438, obs. GRYNBAUM Luc.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 16 sept. 2003 : *Bull. civ. II*, n° 263 ; *Dr. & patr. mensuel* 2004, n° 123, p. 119, obs. BONFILS Philippe.

Cass. com., 3 déc. 2003, n° de pourvoi : 02-12.404, inédit.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 12 mai 2004 : *Bull. civ. I*, n° 136 ; *JCP G* 2005, II 10030, note LEGIER Gérard.

Cass. crim., 5 oct. 2004 : *Bull. crim.*, n° 230 ; *AJ Pénal* 2005, p. 25, obs. COSTE Juliette.

Cass. crim., 5 oct. 2004 (n° de pourvoi : 04-81.024) : *Bull. crim.*, n° 236 ; *RSC* 2005, p. 71, obs. MAYAUD Yves.

Cass. crim., 5 oct. 2004 : *Bull. crim.*, n° 234.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 6 janv. 2005, n° de pourvoi : 03-11.253, inédit.

Cass. crim., 18 janv. 2005 : *Bull. crim.*, n° 18.

Cass. ass. plén., 24 juin 2005 : *Bull. civ. ass. plén.*, n° 7 ; *D.* 2005, p. 2375, note SAINT-JOURS Yves ; *RDSS* 2005, p. 875, obs. VERKINDT Pierre-Yves.

Cass. 1<sup>re</sup> ch., 12 juill. 2005, n° de pourvoi : 03-14.563, inédit.

Cass. crim., 20 sept. 2005, n° de pourvoi 04-82.847, inédit.

Cass. crim., 15 nov. 2005 : *Bull. crim.*, n° 295 ; *RSC* 2006, p. 61, obs. MAYAUD Yves.

Cass. com., 21 mars 2006 : *Bull. civ. IV*, n° 77 ; obs., *RTD com.* 2006, p. 519, obs. DELEBECQUE Philippe ; *RTD civ.* 2006, p. 569, obs. JOURDAIN Patrice ; *JCP G* 2006, II 10090, note MEKKI Mustapha.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 5 avr. 2006 : n° de pourvoi : 04-30.384, inédit.

Cass. ass. plén., 14 avr. 2006 : *Bull. civ. ass. plén.*, n° 5 ; *RDC* 2006, n° RDCO2006-4-008, p. 1083, obs. LAITHIER Yves-Marie ; *LPA* 6 juill. 2006, n° PA200613403, p. 14, note LE MAGUERESSE Yannick.

Cass. ass. plén., 14 avr. 2006 : *Bull. civ. ass. plén.*, n° 6 ; *LPA* 6 juill. 2006, n° PA200613403, p. 14, note LE MAGUERESSE Yannick.

Cass. com., 3 mai 2006 : *Bull. civ. IV*, n° 105.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 3 mai 2006 : *Bull. civ. II*, n° 112.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 27 juin 2006 : *Bull. civ. I*, n° 335.

Cass. crim., 20 sept. 2006, n° de pourvoi : 05-82.882, inédit.

Cass. crim., 30 oct. 2006 : *Bull. crim.*, n° 257.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 27 févr. 2007 : *Bull. civ. I*, n° 86 ; *Rev. dr. transp.* 2007, comm. 89, obs. DELEBECQUE Philippe.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 27 févr. 2007 : *Bull. civ. I*, n° 89.

Cass. crim., 13 mars 2007, n° 06-86.210, inédit.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 14 juin 2007 : *Bull. civ. II*, n° 164.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 14 juin 2007 : *Bull. civ. I*, n° 230 ; *Rev. dr. transp.* 2007, comm. 174, obs. PRADON Fabrice.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 14 juin 2007, n° de pourvoi : 05-20.614, inédit.

Cass. crim., 19 juin 2007 : *Bull. crim.*, n° 165.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 2 oct. 2007 : *Bull. civ. I*, n° 317 ; *Hebdo édition privée*, n° 277, 18 oct. 2007, n° Lexbase : N8732BCE, obs. BAKOUCHE David ; *Rev. dr. transp.* 2007, comm. 247, obs. DELEBECQUE Philippe ; *Resp. civ. et assur.* 2008, comm. 32, obs. VIGNON-BARRAULT Aline.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 2 oct. 2007 : *Bull. civ. I*, n° 318 ; *Hebdo édition privée*, n° 277, 18 oct. 2007, n° Lexbase : N8732BCE, obs. BAKOUCHE David ; *Rev. dr. transp.* 2007, comm. 247, obs. DELEBECQUE Philippe ; *Resp. civ. et assur.* 2008, comm. 32, obs. VIGNON-BARRAULT Aline.

Cass. crim., 16 oct. 2007 : *Bull. crim.*, n° 245.

Cass. crim., 30 octobre 2007, n° 07-80.153, inédit.

Cass. crim., 4 mars 2008 : *Bull. crim.*, n° 55 ; *Dalloz actualité*, 3 avr. 2008, obs. DARSONVILLE Audrey ; *Dr. pén.* 2008, comm. 82, obs. VÉRON Michel.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 13 mars 2008 : *Bull. civ. I*, n° 76 ; *RTD civ.* 2008, p. 312, obs. JOURDAIN Patrice ; *D.* 2008, p. 1582, note VINEY Geneviève ; *Resp. civ. et assur.* 2008, comm. 159, note LEDUC Fabrice.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 13 mars 2008 : *Bull. civ. I*, n° 77 ; *D.* 2008, p. 1582, obs. VINEY Geneviève.

Cass. crim., 1<sup>er</sup> avr. 2008 : *Bull. crim.*, n° 88, *Dalloz actualité*, 19 mai 2008, obs. DARSONVILLE Audrey.

Cass. soc., 21 mai 2008 : *Bull. civ. V*, n° 107.

Cass. crim., 14 mai 2008 : *Bull. crim.*, n° 112 ; *Dalloz actualité*, 19 juin 2008, obs. DARSONVILLE Audrey ; *AJ Pénal* 2008, p. 371, obs. DUPARC Caroline ; *JCP G* 2008, II 10189, note MISTRETTA Patrick.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 5 juin 2008, n° de pourvoi : 07-13.256, inédit.

Cass. ch. mixte, 10 oct. 2008 : *Bull. civ. ch. mixte*, n° 2 ; *JCP G* 2008, II 10199, note WALTHER Julien ; *AJ Pénal* 2009, p. 37, obs. DOURNEAU-JOSETTE Pascal ; *RTD civ.* 2009, p. 168, obs. PERROT Roger.

Cass. crim., 18 nov. 2008 : *Bull. crim.*, n° 232 ; *Dalloz actualité*, 2 déc. 2008, obs. DARSONVILLE Audrey ; *D.* 2009, p. 2832, obs. GARÉ Thierry ; *Dr. pén.* 2009, comm. 18, obs. VÉRON Michel.

Cass. ch. mixte, 28 nov. 2008 : *Bull. civ. ch. mixte*, n° 3.

Cass. soc., 13 janv. 2009 : *Bull. civ. V*, n° 1.

Cass. crim., 10 févr. 2009 : *Bull. crim.*, n° 33 ; *Dalloz actualité*, 5 mars 2009, obs. DARSONVILLE Audrey.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 25 juin 2009 : *Bull. civ. I*, n° 142.

Cass. com., 9 févr. 2010, n° de pourvoi : 09-10.388, inédit.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 7 mai 2009 : *Bull. civ. II*, n° 112 ; *Gaz. Pal.* 21 juill. 2009, n° GP20090721002, p. 5, note DELAGE Pierre-Jérôme.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 4 juin 2009 : *Bull. civ. II*, n° 140.

Cass. crim., 6 oct. 2009, n° de pourvoi : 09-81.037, inédit ; *Dr. pén.* 2010, comm. 15, obs. VÉRON Michel.

Cass. crim., 14 oct. 2009 : *Bull. crim.*, n° 170 ; *AJ Pénal* 2009, p. 495, obs. LASSERRE CAPDEVILLE Jérôme ; *D.* 2009, p. 2778, note PRADEL Jean.

Cass. crim., 28 oct. 2009, n° de pourvoi : 09-84.484, inédit ; *Dr. pén.* 2010, comm. 4, obs. VÉRON Michel.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 25 mars 2010 : *Bull. civ. II*, n° 69.

Cass. 3<sup>e</sup> civ., 14 avr. 2010 : *Bull. civ. III*, n° 84.

Cass. crim., 19 mai 2010, n° de pourvoi : 09-82.582 : *JurisData* n° 2010-006669 ; *RSC* 2011, p. 190, obs. DE LAMY Bertrand.

Cass. crim., 19 mai 2010, n° de pourvoi : 09-83.328 : *JurisData* n° 2010-006595 ; *RSC* 2011, p. 190, obs. DE LAMY Bertrand.

Cass. crim., 19 mai 2010, n° de pourvoi : 09-85.443 : *JurisData* n° 2010-006586.

Cass. crim., 19 mai 2010, n° de pourvoi : 09-85.444 : *JurisData* n° 2010-006604.

Cass. crim., 19 mai 2010, n° de pourvoi : 09-85.445 : *JurisData* n° 2010-006606.

Cass. crim., 19 mai 2010, n° de pourvoi : 09-85.447 : *JurisData* n° 2010-006607.

Cass. crim., 19 mai 2010, n° de pourvoi : 09-85.448 : *JurisData* n° 2010-006608.

Cass. crim., 19 mai 2010, n° de pourvoi : 09-85.449 : *JurisData* n° 2010-006610.

Cass. crim., 19 mai 2010, n° de pourvoi : 09-85.450 : *JurisData* n° 2010-006611.

Cass. crim., 19 mai 2010, n° de pourvoi : 09-85.451 : *JurisData* n° 2010-006612.

Cass. crim., 19 mai 2010, n° de pourvoi : 09-85.452 : *JurisData* n° 2010-006613.



Cass. crim., 19 mai 2010, n° de pourvoi : 09-87.307 : *JurisData* n° 2010-006601 : *RSC* 2011, p. 190, obs. DE LAMY Bertrand.

Cass. crim., 1<sup>er</sup> juin 2010 : *Bull. crim.*, n° 96.

Cass. com., 5 oct. 2010 : *Bull. civ.* IV, n° 147 ; *DMF* 2010, p. 907, obs. BONASSIES Pierre ; *Rev.dr. transp.* 2011, comm. 8, obs. LEMARIÉ Alexis ; *Dalloz actualité*, 19 oct. 2010, obs. DELPECH Xavier.

Cass. crim., 13 oct. 2010, n° de pourvoi : 09-85.444 : *JurisData* n° 2010-020836 ; *Dr. pén.* 2011, comm. 9, obs. ROBERT Jacques-Henri.

Cass. crim., 13 oct. 2010, n° de pourvoi : 09-85.445, inédit.

Cass. crim., 13 oct. 2010, n° de pourvoi : 09-85.447, inédit.

Cass. crim., 13 oct. 2010, n° de pourvoi : 09-85.448, inédit ; *DMF* 2010, p. 999, note BRIAND Luc.

Cass. crim., 13 oct. 2010, n° de pourvoi : 09-85.449, inédit.

Cass. crim., 13 oct. 2010, n° de pourvoi : 09-85.450, inédit.

Cass. crim., 13 oct. 2010, n° de pourvoi : 09-85.451, inédit.

Cass. crim., 13 oct. 2010, n° de pourvoi : 09-85.452, inédit.

Cass. crim., 13 oct. 2010 : *Bull. crim.*, n° 162 ; *Procédures* 2011, comm. 68, obs. CHAVENT-LECLÈRE Anne-Sophie.

Cass. com., 19 oct. 2010, n° de pourvoi : 09-68.425, inédit ; *DMF* 2011, p. 155, obs. MIRIBEL Stéphane.

Cass. crim., 3 nov. 2010 : *Bull. crim.*, n° 170 ; *Dalloz actualité*, 7 déc. 2010, obs. BOMBLED M.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 10 nov. 2010 : *Bull. civ.* II, n° 180 ; *AJ Pénal* 2011, p. 196, obs. LASSERRE CAPDEVILLE Jérôme.

Cass. crim., 11 janv. 2011 : *Bull. crim.*, n° 5 ; *Dalloz actualité*, 11 févr. 2011, obs. BOMBLED M.

Cass. crim., 19 janv. 2011 : *Bull. crim.*, n° 11.

Cass. crim., 19 janv. 2011 : *Bull. crim.*, n° 12.

Cass. crim., 15 juin 2011 : *Bull. crim.*, n° 127.

Cass. crim., 15 juin 2011 : *Bull. crim.*, n° 128.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 23 juin 2011, n° de pourvoi : 09-71.307, inédit ; *Rev. dr. transp.* 2011, comm. 160, obs. DELEBECQUE Philippe.

Cass. com., 28 juin 2011 : *Bull. civ.* IV, n° 113 ; *Dalloz actualité*, 8 juill. 2011, obs. DELPECH Xavier ; *Rev. dr. transp.* 2011, comm. 155, obs. NDENDÉ Martin ; *DMF* 2011, p. 820, obs. NICOLAS Pierre-Yves.

Cass. crim., 31 août 2011, n° de pourvoi : 10-88.093 : *JurisData* n° 2011-020379 ; *Dr. pén.* 2011, comm. 147, obs. VÉRON Michel.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 16 févr. 2012 : *Bull. civ.* II, n° 28.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 15 mars 2012 : *Bull. civ.* II, n° 46 (rectifié : Cass. 2<sup>e</sup> civ., 3 mai 2012, n° de pourvoi : 10-15.503, inédit) ; *D.* 2012, p. 1316, note RIAS Nicolas ; *Procédures* 2012, comm. 181, obs. BUGADA Alexis.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 10 mai 2012, *Bull. civ.* II, n° 81.

Cass. crim., 25 sept. 2012 : *Bull. crim.*, n° 198, v. p. 440 ; *RLDC* 2013/103, n° 5003, note BARY Marion ; *RJE* 2013, p. 457, CAMPROUX-DUFFRENE Marie-Pierre et GUIHAL Dominique ; *BDEI* n° 42/2012, n° 1495, note COURTAIGNE-DESLANDES Coralie ; *D.* 2012, p. 2711, note DELEBECQUE Philippe ; *RTD civ.* 2013, p. 119, note JOURDAIN Patrice ; *AJ Pénal* 2012, p. 577, note MONTAS Arnaud et ROUSSEL Gildas.

Cass. com., 2 oct. 2012 : *Bull. civ.* IV, n° 179 ; *D.* 2012, p. 2866, note TOSI Jean-Pierre ; *Rev. dr. transp.* 2012, comm. 54, obs. DELEBECQUE Philippe.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 24 oct. 2012 : *Bull. civ. I*, n° 209.

Cass. com., 11 déc. 2012 : *Bull. civ. IV*, n° 224 ; *Rev. dr. transp.* 2013, comm. 5, obs. NDENDÉ Martin ; *DMF* 2013, p. 142, note SANA-CHAILLÉ DE NÉRÉ Sandrine.

Cass. crim., 10 janv. 2013 : *Bull. crim.*, n° 10.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 13 mars 2013 : *Bull. civ. I*, n° 41 ; *Rev. dr. transp.* 2013, comm. 24, obs. DELEBECQUE Philippe ; *Dalloz actualité*, 26 mars 2013, obs. DELPECH Xavier ; *Gaz. Pal.* 19 sept. 2013, n° 145u0, p. 19, obs. TOSI Jean-Pierre.

Cass. com., 23 avr. 2013 : *Bull. civ. IV*, n° 67.

Cass. crim., 29 mai 2013 : *Bull. crim.*, n° 121 ; *Dalloz actualité*, 18 juin 2013, obs. GAYET Carole.

Cass. crim., 24 sept. 2013 : *Bull. crim.*, n° 180 ; *JCP G* 2013, 1176, note DETRAZ Stéphane ; *Dr. pén.* 2013, comm. 168, obs. VÉRON Michel.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 3 oct. 2013, n° de pourvoi : 12-24.451, inédit.

Cass. crim., 6 nov. 2013 : *Bull. crim.*, n° 215 ; *Gaz. Pal.* 11 févr. 2014, n° 165z9, p. 31, obs. DETRAZ Stéphane ; *Dr. pén.* 2014, comm. 24, obs. ROBERT Jacques-Henri.

Cass. crim., 9 avr. 2013, n° de pourvoi : 12-82.947, inédit.

Cass. crim., 20 nov. 2013 : *Bull. crim.*, n° 234.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 15 janv. 2014 : *Bull. civ. I*, n° 6 ; *JCP G* 2014, 264, obs. BARBIERI Jean-Jacques ; *RTD com.* 2014, p. 454, obs. DELEBECQUE Philippe ; *Dalloz actualité*, 24 janv. 2014, obs. DELPECH Xavier.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 15 janv. 2014 : *Bull. civ. I*, n° 7 ; *RDC* 2014, n° 110s2, p. 379, obs. BORGHETTI Jean-Sébastien ; *Dalloz actualité*, 24 janv. 2014, obs. DELPECH Xavier ; *D.* 2014, 1084, note PAULIN Christophe.

Cass. crim., 21 janv. 2014 : *Bull. crim.*, n° 17 ; *Dalloz actualité*, 12 févr. 2014, obs. WINCKELMULLER Florie.

Cass. crim., 5 févr. 2014 : *Bull. crim.*, n° 35 ; *Dr. pén.* 2014, étude 10, note BONNET Audrey.

Cass. com., 4 mars 2014, n° de pourvoi : 13-11.007 13-11.008, inédit.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 30 avr. 2014, n° de pourvoi : 13-18.406, inédit.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 18 juin 2014 : *Bull. civ. I*, n° 113 ; *Rev. dr. transp.* 2014, comm. 43, obs. NDENDÉ Martin ; *DMF* 2014, p. 755, note BONASSIES Pierre ; *Gaz. Pal.* 4 sept. 2014, n° 190p3, p. 10, note PAULIN Christophe.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 8 oct. 2014, n° de pourvoi : 13-24.346, inédit.

Cass. crim., 9 déc. 2014 : *Bull. crim.*, n° 258 ; *Dalloz actualité*, 22 janv. 2015, obs. ANANE Sofian.

Cass. crim., 7 janv. 2015 : *Bull. crim.*, n° 13.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 8 janv. 2015, n° de pourvoi : 13-26.633, inédit.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 5 mars 2015, n° de pourvoi : 13-18.134, inédit.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 16 avr. 2015 : *Bull. civ. I*, n° 101.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 16 avr. 2015, n° de pourvoi : 14-16.394, inédit.

Cass. com., 30 juin 2015 : *Bull. civ. IV*, n° 115 ; *RTD com.* 2015, p. 617, obs. DELEBECQUE Philippe ; *Gaz. Pal.* 23 juill. 2015, n° 233m1, p. 26, obs. BERLAUD Catherine.

Cass. 1<sup>re</sup> ch., 12 juill. 2005, n° de pourvoi : 03-14.563, inédit.

Cass. crim., 27 oct. 2015, n° de pourvoi : 14-86.983, inédit.

Cass. crim., 16 déc. 2015 : *Bull. crim.*, n° 306 ; *Procédures* 2016, comm. 72, obs. CHAVENT-LECLÈRE Anne-Sophie.

Cass. crim., 16 déc. 2015 : *Bull. crim.*, n° 307.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 3 mars 2016 : *Bull. civ.* II, n° 64 ; *D.* 2016, p. 766, note RIAS Nicolas ; *JCP E* 2016, 1284, note LE GAC-PECH Sophie.

Cass. crim., 22 mars 2016 : *Bull. crim.*, n° 87 ; *D.* 2016, p. 1236, note EPSTEIN Aude-Solveig ; *RTD civ.* 2016, p. 634, obs. JOURDAIN Patrice ; *Gaz. Pal.* 4 oct. 2016, n° 275h1, p. 26, obs. MEKKI Mustapha ; *Lexbase Hebdo - édition privée*, n° 651, 14 avr. 2016, n° Lexbase : N2237BWR, note PEROT June ; *DMF* 2017, Hors-série n° 21, p. 45, obs. DELEBQUE Philippe.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 6 avr. 2016 : *Bull. civ.* I, n° 78 ; *RDC* 2017, n° 113x7, p. 99, note MALABAT Valérie.

Cass. crim., 1<sup>er</sup> juin 2016 : *Bull. crim.*, n° 168 ; *Dalloz actualité*, 20 juin 2016, obs. PRIOU-ALIBERT Lucile.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 9 juin 2016, n° de pourvoi : 15-17.958, inédit.

Cass. soc., 12 oct. 2016, n° de pourvoi : 14-29.468, inédit ; *Cah. soc.* déc. 2016, n° 119t6, p. 613, obs. CASADO Arnaud.

Cass. soc., 12 oct. 2016, n° de pourvoi : 14-29.469, inédit.

Cass. crim., 16 nov. 2016 : *Bull. crim.*, n° 298.

Cass. com., 13 déc. 2016, n° de pourvoi : 14-20.804, inédit.

Cass. com., 13 déc. 2016, n° de pourvoi : 14-28.332, inédit ; Cass. com., 20 sept. 2017, n° de pourvoi : 16-15.737 16-25.213, inédit.

Cass. crim., 1<sup>er</sup> févr. 2017 : *Bull. crim.*, n° 28 ; *AJ Pénal* 2017, p. 175, note DREYER Emmanuel.

Cass. crim., 1<sup>er</sup> févr. 2017 : *Bull. crim.*, n° 29 ; *AJ Pénal* 2017, p. 175, note DREYER Emmanuel.

Cass. crim., 1<sup>er</sup> févr. 2017 : *Bull. crim.*, n° 30 ; *AJ Pénal* 2017, p. 175, note DREYER Emmanuel.

Cass. crim., 8 févr. 2017 (4 espèces), n° de pourvoi : 15-86.914, n° de pourvoi : 16-80.389, n° de pourvoi : 16-80.391, et n° de pourvoi : 16-81.242 : *Bull. crim.*, n° 41 ; Cass. crim., 28 juin 2017 : *Bull. crim.*, n° 180 ; *Dalloz actualité*, 27 juill. 2017, obs. GALLOIS Julie.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 22 févr. 2017 : *Bull. civ.* I, n° 46.

Cass. crim., 19 avr. 2017 : *Bull. crim.*, n° 107 ; *Dalloz actualité*, 5 mai 2017, obs. FUCINI Sébastien ; *Lexbase Hebdo - édition privée*, n° 700, 1<sup>er</sup> juin 2017, n° Lexbase : N8487BWA, note CATELAN Nicolas.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 15 juin 2017, n° de pourvoi : 16-19.375, inédit.

Cass. crim., 11 juill. 2017 : *Bull. crim.*, n° 195.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 20 sept. 2017 : *Bull. civ.* I, n° 193.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 26 oct. 2017, n° de pourvoi : 16-17.931, inédit.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 8 nov. 2017 : *Bull. civ.* I, n° 231 ; *Dalloz actualité*, 23 nov. 2017, obs. DELPECH Xavier ; *D.* 2018, p. 280, note ADELIN Sandra ; *D.* 2018, p. 1412, obs. KENFACK Hugues.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 16 nov. 2017, n° de pourvoi : 16-18.766, inédit.

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 30 nov. 2017, n° de pourvoi : 16-17.832, inédit.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 13 déc. 2017, n° de pourvoi : 17-26.212, inédit.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 14 févr. 2018 : *Bull. civ.* I, n° 29.

Cass. crim., 20 mars 2018, n° de pourvoi : 17-81.228, inédit.

Cass. crim., 21 mars 2018 : *Bull. crim.*, n° 50.

Cass. crim., 28 mars 2018 : *Bull. crim.*, n° 58.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 28 mars 2018, n° de pourvoi : 17-15.628, inédit.

Cass. crim., 2 mai 2018, n° de pourvoi : 17-81.643, inédit.

Cass. 2° civ., 17 mai 2018, n° de pourvoi : 17-15.451, inédit.

Cass. crim., 30 mai 2018 : *Bull. crim.*, n° 106 ; *Dalloz actualité*, 8 juin 2018, obs. GOETZ Dorothée.

Cass. crim., 20 juin 2018 : *Bull. crim.*, n° 118.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 27 juin 2018, n° de pourvoi : 16-16.862, inédit.

Cass. 2° civ., 5 juill. 2018 : *JurisData* n° 2018-012214.

Cass. 2° civ., 11 oct. 2018, n° de pourvoi 17-18.712 : *JurisData* n° 2018-017430 ; *JCP S* 2018, 1373, note ASQUINAZI-BAILLEUX Dominique.

Cass. crim., 13 nov. 2018 : *Bull. crim.*, n° 190 ; *JCP S* 2018, 1408, note GENTY Ludovic.

Cass. com., 16 janv. 2019, n° de pourvoi : 17-20.510 : *JurisData* n° 2019-000454 ; *AJ contrat* 2019, p. 179, note DELEBECQUE Philippe et LÉVY Jean-Arié.

Cass. 2° civ., 17 janv. 2019, n° de pourvoi : 18-11.320 18-11.440, inédit.

Cass. crim., 10 avr. 2019, n° de pourvoi : 18-83.709 : *JurisData* n° 2019-005542 ; *Dr. pén.* 2019, comm. 119, obs. BONIS Évelyne.

Cass. 2° civ., 6 juin 2019, n° de pourvoi : 18-15.713, inédit.

Cass. crim., 25 juin 2019 : *JurisData* n° 2019-011236 ; *Dr. pén.* 2019, comm. 155, obs. MARON Albert et HAAS Marion.

Cass. crim., 10 sept. 2019, n° de pourvoi : 18-83.858 : *JurisData* n° 2019-015444.

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 11 déc. 2019, n° de pourvoi : 18-13.840 : *JurisData* n° 2019-022511 ; *BTL* 2019, p. 708, obs. BALAT Nicolas ; *RTD com.* 2020, p. 200, obs. BOULOC Bernard ; *JCP G* 2020, 10, note DELEBECQUE Philippe ; *RTD civ.* 2020, p. 119, obs. JOURDAIN Patrice.

Cass. 2° civ., 16 janv. 2020, n° de pourvoi : 18-18.909, inédit.

Cass. 2° civ., 23 janv. 2020, n° de pourvoi : 18-19.080 : *JurisData* n° 2020-000676 ; *JCP S* 2020, 1057, note ASQUINAZI-BAILLEUX Dominique.

Cass. 2° civ., 5 mars 2020, n° de pourvoi : 19-12.720 : *JurisData* n° 2020-003133.

Cass. 2° civ., 12 mars 2020, n° de pourvoi : 18-21.648 : *JurisData* n° 2020-003050 ; *JCP S* 2020, 2064, note AUMERAN Xavier.

Cass. soc., 18 mars 2020, n° de pourvoi : 18-20.800, inédit.

Cass. soc., 25 mars 2020, n° de pourvoi : 18-23.682 : *JurisData* n° 2020-004518 ; *JCP S* 2020, 2048, note LEBORGNE-INGELAERE Céline.

Cass. 2° civ., 16 juill. 2020, n° de pourvoi : 19-18.152, inédit.

Cass. crim., 8 sept. 2020, n° de pourvoi : 18-82.150.

### Arrêts et jugements des juridictions de fond (France)

TA Paris, 1<sup>re</sup> sect., 13 fruc. an 10, concl. MOURRE : *S.*, sér. I (1791-1830), vol. I (1791 – An XII), 1843.2.95.

CA Nîmes, 18 mai 1813 : *S.* 1814.2.137.

CA Paris, 28 févr. 1815 : *S.* 1816.2.233.

CR Bastia, 15 mai 1833 : *S.* 1833.2.373.

CR Orléans, 4 déc. 1841 : *S.* 1842.2.467.

CR Orléans, 23 juin 1843 : *S.* 1843.2.337.

CR Limoges, 3<sup>e</sup> ch., 20 févr. 1846 : *S.* 1847.2.106.

CR Grenoble, 17 nov. 1846 : *S.* 1847.2.547.

CA Aix, ch. civ., 19 nov. 1852, *JJCM* 1852.1.45.

CI Aix, 1<sup>re</sup> ch., 17 août 1865 : *JJCM* 1865.1.246.

- CA Paris, 4<sup>e</sup> ch., 19 août 1875 : *JMPDC* 1875, p. 213.
- CA Bordeaux, 19 août 1875 : *JP* 1877, p. 674.
- CA Alger, 1<sup>re</sup> ch., 1<sup>er</sup> mars 1880 : *JP* 1881, p. 344.
- CA Aix, 1<sup>re</sup> ch., 24 mars 1885 : *JJCM* 1885.1. 231.
- CA Aix, 30 juill. 1890 : *RIDM* 1890-1891, p. 141.
- CA Amiens, 1<sup>re</sup> ch., 15 juin 1892 : *J. audiences Cour Amiens trib. ressort* 1892, p. 231.
- CA Aix, 6 mars 1894 : *RIDM* 1894-1895, p. 197.
- CA Nîmes, 1<sup>re</sup> ch., 16 mai 1894 : *Pand. pér.* 1895.2.247.
- CA Orléans, 29 nov. 1894 : *JMPDC* 1895, p. 182.
- CA Paris, 1<sup>re</sup> ch., 30 janv. 1895 : *Pand. pér.* 1895.2.345.
- CA Caen, 20 févr. 1895 : *RIDM* 1894-1895, p. 770.
- CA Paris, 4<sup>e</sup> ch., 19 déc. 1896 : *DP* 1897.2.172.
- CA Rennes, 2<sup>e</sup> ch., 31 déc. 1896 : *RJCMH* 1897.2.185 ; *Gaz. Pal.* 1897, 1, jur., p. 369, note J. T.
- CA Aix, 1<sup>re</sup> ch., 7 avr. 1897 : *RIDM* 1896-1897, p. 697.
- CA Dijon, 1<sup>re</sup> ch., 21 mars 1900 : *DP* 1901.2.473, note TOURNIER Félix.
- CA Douai, 2<sup>e</sup> ch., 5 déc. 1902 : *RJCMH* 1902.2.407.
- CA Rennes, 1<sup>re</sup> ch., 22 déc. 1902 : *RIDM* 1902-1903, p. 516.
- CA Aix, ch. corr., 22 mars 1905 : *JJCM* 1906.1.77.
- CA Alger, 2<sup>e</sup> ch., 23 mars 1910 : *JJCAALA* 1911, p. 28.
- CA Paris, 5<sup>e</sup> ch., 11 nov. 1910 et 31 oct. 1912 : *S.* 1915.2.42.
- CA Rouen, 1<sup>re</sup> ch., 7 déc. 1910 : *Gaz. Pal.* 1911, 1, jur., p. 397.
- CA Paris, 5<sup>e</sup> ch., 31 oct. 1912 : *S.* 1915.2.42.
- CA Rouen, 1<sup>re</sup> ch., 12 mars 1913 : *RJCMH* 1913.2.31.
- CA Aix, 29 déc. 1918 : *DP* 1920.2.121, obs. AUBRUN Henri.
- CA Aix, 5 janv. 1920 : *RDMC*, 8, 1924, p. 202.
- CA Rouen, 1<sup>er</sup> févr. 1921 : *DP* 1922.2.71.
- CA Rennes, 1<sup>re</sup> ch., 25 avr. 1921 : *DP* 1921.2.68.
- CA Dijon, 2<sup>e</sup> ch. 5 avr. 1924 : *DH* 1924, juris., p. 519.
- CA Alger, 1<sup>re</sup> ch., 21 mai 1924 : *JJCAALA* 1926, p. 139.
- CA Rouen, 6 nov. 1924 : *RJCMH* 1925.2.28.
- CA Rennes, 8 févr. 1926 : *DMF* 1926, p. 212.
- CA Colmar, 1<sup>re</sup> ch. civ., 2 févr. 1927 : *RJAL* 1927, p. 497, obs. WILHELM E.
- CA Limoges, 31 janv. 1928 : *RPA* 1928, p. 365.
- CA Poitiers, 22 mai 1928 : *RPA* 1928, p. 363.
- CA Paris, 1<sup>re</sup> ch., 7 nov. 1931 : *DP* 1932.2.164.
- CA Rouen, 1<sup>re</sup> ch., 10 févr. 1932 : *RJCMH* 1932.2.62.
- CA Rennes, 4 juill. 1931 : *DMF* 1933, p. 134.
- CA Rennes, 6 nov. 1933 : *DMF* 1934, p. 16.
- CA Rennes, 1<sup>re</sup> ch., 13 nov. 1933 : *RACAR* 1934, p.158.
- CA Paris, 5<sup>e</sup> ch., 25 juill. 1934 : *DP* 1936.2.1, note MAZEAUD Léon.
- CA Paris, 1<sup>re</sup> ch., 14 mars 1935 : *DH* 1935, juris., p. 241.
- CA Pau, 30 oct. 1935 : *DMF* 1936, p.13.

CA Colmar, 1<sup>re</sup> ch. civ., 28 avr. 1936, *RJAL* 1936, p. 584.

CA Chambéry, 25 oct. 1943 : *DC* 1944, juris., p. 33, note SAVATIER René.

CA Alger, 22 févr. 1955 : *DMF* 1956, p. 209, note CORBERAND J.-E..

CA Paris, 1<sup>re</sup> ch., 4 juill. 1956 : *DMF* 1956, p. 584, note RIPERT Georges.

CA Paris., 4 juill. 1956 : *DMF* 1956, p. 651.

CA Rouen, 1<sup>er</sup> juin 1957 : *RTD civ.* 1958, p. 100, obs. MAZEAUD Henri et MAZEAUD Léon.

CA Rouen, 3 oct. 1958 : *DMF* 1959, p. 288.

CA Rouen, 11 janv. 1961 : *DMF* 1961, p. 220.

CA Douai, 2<sup>e</sup> ch., 23 févr. 1961 : *DMF* 1961, p. 481.

CA Nîmes, 28 mai 1966 : *RSC* 1968, p.337, obs. LEVASSEUR Georges.

CA Angers, 2<sup>e</sup> ch., 7 févr. 1983 : *RJO* 1983, 3, p. 102, note TASSEL Yves.

CA Versailles, 1<sup>re</sup> ch., 1<sup>re</sup> sect., 10 oct. 1983 : *JurisData* n° 1983-043998.

CA Paris, 15<sup>e</sup> ch. B., 30 mars 1990, RG n° : 88/13920 : *JurisData* n° 1990-021067.

CA Aix-en-Provence, 13<sup>e</sup> ch. corr., 22 nov. 1995, n° 1405 : *JurisData* n° 1995-049682.

CA Paris, 1<sup>re</sup> ch. B., 5 mars 1999, RG n° : 97/10677 : *JurisData* n° 1999-020466 ; *D.* 1999, p. 261, obs. DELEBECQUE Philippe.

CA Douai, 6<sup>e</sup> ch. corr., 24 oct. 2000 : *JCP G* 2002, II 10012, note MARÉCHAL Jean-Yves.

CA Paris, 18<sup>e</sup> ch. B, 20 avr. 2000 : *D.* 2000, p. 758, obs. SAINT-JOURS Yves.

CA Versailles, 12<sup>e</sup> ch., sect. 2, 20 déc. 2001, RG n° : 98/08878 : *JurisData* n° 2001-182491.

CA Angers, 7 févr. 2003, RG n° : 2001/00857 : *JurisData* n° 2003-242132.

CA Lyon, 23 oct. 2003, RG n° : 2002/01330.

CA Lyon, 6<sup>e</sup> ch., 4 févr. 2004, RG n° : 2002/04574.

CA Versailles, 18 nov. 2005, RG n° : 04/03617.

CA Aix-en-Provence, 10<sup>e</sup> ch., 23 nov. 2005, RG n° : 03/00087 : *JurisData* n° 2005-342727.

CA Nîmes, 14 févr. 2006, RG n° : 03/2541.

CA Agen, 1<sup>re</sup> civ., 22 mai 2006, RG n° : 06/558.

CA Paris, 18<sup>e</sup> ch. C, 29 mars 2007, RG n° : 06/10782.

CA Grenoble, 2<sup>e</sup> ch. civ., 22 janv. 2007, RG n° : 05/677.

CA Grenoble, ch. soc., 12 mars 2008, RG n° : 07/00822.

CA Douai, 28 mars 2008, RG n° : 04/3428.

CA Basse-Terre, ch. corr., 29 avr. 2008 : *JurisData* n° 2008-363417 ; *Rev. dr. transp.* 2008, comm. 154, obs. DELEBECQUE Philippe.

CA Aix-en-Provence, 2<sup>e</sup> ch., 12 juin 2008, RG n° : 06/21222, n° 2008/228 : *JurisData* n° : 2008-008569.

CA Orléans, ch. aff. séc. soc., 17 déc. 2008, RG n° : 07/03374.

CA Rennes, 2<sup>e</sup> ch. com., 24 févr. 2009, RG n° 08/04787.

CA Toulouse, 2<sup>e</sup> ch., 1<sup>re</sup> sect., 7 oct. 2009, RG n° : 08/02363.

CA Aix-en-Provence, 7<sup>e</sup> ch. A, 22 févr. 2010, arrêt n° : 266/M/2010 : *JurisData* n° 2010-010139 ; *Rev. dr. transp.* 2010, comm. 246, obs. NDENDÉ Martin ; *DMF* 2010, p. 971, note MONTAS Arnaud.

CA Paris, 4-11. E, 30 mars 2010, n° 08-02278 ; *Gaz. Pal.*, 29 juill. 2010, n° GP20100729008, p. 11, note LEBLOND Nicolas ; *D.* 2010, p. 2238, note NEYRET Laurent ;

CA Poitiers, 3<sup>e</sup> ch. civ., 30 juin 2010, RG n° : 09/02953.

- CA Aix-en-Provence, 10<sup>e</sup> ch., 2 nov. 2011, RG n° : 09/22171 : *JurisData* n° 2011-028441 ; *DMF* 2012, p. 368, obs. TASSY Hervé.
- CA Paris, 2-5, 13 mars 2012, RG n° : 09/14895 : *JurisData* n° 2012-004037 ; *Rev. dr. transp.* 2012, comm. 44, obs. DELEBEECQUE Philippe.
- CA Bordeaux, 2<sup>e</sup> ch. civ., 14 janv. 2013, RG n° : 08/01178 ; *DMF* 2013, p. 201, obs. CACHARD Olivier.
- CA Versailles, 12<sup>e</sup> ch., 12 mars 2013, RG n° : 11/07997 : *JurisData* n° : 2013-009332 ; *Rev. dr. transp.* 2013, comm. 49, obs. DELEBEECQUE Philippe.
- CA Toulouse, 6<sup>e</sup> ch., 26 sept. 2013, RG n° : 12/04996.
- CA Bastia, ch. civ. A., 23 mars 2016, RG n° : 15/00336 : *JurisData* n° 2016-012803 ; *DMF* 2016, p. 618, note BOHIC-SOURBET Amélie.
- CA Colmar, 2<sup>e</sup> ch. civ., sect. A, 22 sept. 2016, RG n° : 14/05025.
- CA Rennes, 12<sup>e</sup> ch. corr., 9 déc. 2016, n° 16/01249 : *DMF* 2017, p. 184, obs. FRANCK Nathalie.
- CA Bastia, ch. soc., 14 déc. 2016, RG n° : 16/00055 : *JurisData* n° : 2016-028017.
- CA Aix-en-Provence, 10<sup>e</sup> ch., 18 mai 2017, RG n° : 15/12082 : *JurisData* n° 2017-013420 ; *DMF* 2018, Hors-série n° 22, p. 83, obs. DELEBEECQUE Philippe.
- T. com. Marseille, 15 janv. 1852 : *JJCM* 1852.1.40.
- T. com. Marseille, 6 mars 1857 : *JJCM* 1857.1.68.
- T. com. Marseille, 1<sup>er</sup> juin 1864 : *JJCM* 1864.1.153.
- T. com. Marseille, 18 janv. 1878 : *JJCM* 1878.1.77.
- T. civ. Versailles, 2 mai 1889 : *Pand. pér.* 1891.2.196.
- T. com. la Seine, 12 juin 1895 : *RIDM* 1896-1897, p. 50.
- T. com. Nantes, 20 nov. 1895 : *RIDM* 1895-1896, p. 596.
- T. com. Marseille, 31 déc. 1895, *JJCM* 1896.1.72.
- T. com. Marseille, 22 mai 1899 : *JJCM* 1899.1.322.
- T. com. Havre, 3 janv. 1905 : *RJCMH* 1905.1.30.
- T. com. Fécamp, 15 déc. 1909 : *RJCMH* 1910.2.37.
- T. com. Havre, 23 août 1911 : *RJCMH* 1912.1.182.
- T. com. Marseille, 27 juin 1916 : *JJCM* 1917.1.142.
- T. com. Marseille, 28 janv. 1919 : *RDMC*, 8, 1924, p. 202.
- T. 1<sup>re</sup> inst. Alger, 1<sup>re</sup> ch., 17 juin 1922 : *JJCAALA* 1923, p. 55.
- T. com. Alger, 25 avr. 1923 : *JJCAALA* 1923, p. 93.
- T. com. Havre, 31 juill. 1923 : *RJCMH* 1923.1.223.
- T. civ. Lyon, 12 mars 1924 : *JH* 1924, p. 194.
- T. com. Saint-Nazaire, 30 juill. 1924 : *DMF* 1924, p. 741.
- T. com. Havre, 27 oct. 1925 : *RJCMH* 1925.1.266.
- T. civ. la Seine, 4<sup>e</sup> ch., 6 janv. 1926 : *DH* 1926, juris., p. 174.
- T. com. Havre, 23 mars 1926 : *DMF* 1926, p. 365.
- T. com. Alger, 31 mars 1930 : *DMF* 1930, p. 262.
- T. civ. Nantes, 28 janv. 1931 : *RGAT* 1931, p. 837.
- T. com. Havre, 29 juill. 1932 : *RJCMH* 1933.1.50.
- T. com. Granville, 22 déc. 1932 : *DMF* 1933, p. 72.
- T. com. Bayonne, 16 nov. 1934 : *DMF* 1935, p. 76.
- T. com. Havre, 22 déc. 1937 : *DMF* 1938, p. 309.

T. com. Rouen, 25 avr. 1955 : *DMF* 1956, p. 358.

T. com. Marseille, 17 janv. 1956, *DMF* 1956, p. 738.

T. corr. Dreux, 8 juill. 1958 : *RSC* 1959, p. 121, obs. HUGUENEY Louis.

T. com. Sete, 19 juill. 1960 : *DMF* 1961, p. 45, note ESCARGUEL Jacques-Henri.

TGI Paris, 11<sup>e</sup> ch., 4<sup>e</sup> sect., 16 janv. 2008, RG n° 9934895010 ; *Environnement et dév. durable* 2008, comm. 109, note NEYRET Laurent ; *RSC* 2008, p. 344, note ROBERT Jacques-Henri ; *AJDA* 2008, p. 934, note VAN LANG Agathe.

T. mar. Bordeaux, 13 janv. 2017 : *DMF* 2017, p. 675, note MORIN Michel.

TGI Paris, 5<sup>e</sup> ch., 1<sup>re</sup> sec., 30 janv. 2018 : *DMF* 2018, p. 402, note BONNAUD Jacques.

### **Sentences arbitrales (France)**

Sent. arbit., 4 avr. 1936 : *DMF* 1936, p. 220.

### **Arrêts de la Cour suprême**

C. sup., crim., 17 nov. 1964 : *RASJEP* 1965, n° 1, p. 62.

C. sup., civ., 17 mars 1982, dossier n° : 24192 : *Rev. jud.* 1989, n° 2, p. 20 (arrêt en langue arabe).

C. sup., 1<sup>re</sup> crim., 23 nov. 1982, n° de pourvoi : 30.781 : BAGHDADI Djilali, *الاجتهاد القضائي في المواد الجزائية* [*La jurisprudence en matière pénale*], t. 1, ITCIS, 2015, p. 344 (arrêt en langue arabe).

C. sup., com. et mar., 17 déc. 1987, dossier n° : 59509 : *Rev. jud.* 1991, n° 1, p. 76 (arrêt en langue arabe).

C. sup., civ., 2<sup>e</sup> sect., 17 mai 1989, dossier n° : 53009 : *Rev. jud.* 1991, n° 2, p. 23 (arrêt en langue arabe).

C. sup., 2<sup>e</sup> crim., 1<sup>re</sup> sect., 4 juill. 1989, dossier n° : 59.629 : *Rev. jud.* 1991, n° 2, p. 230 (arrêt en langue arabe).

C. sup., com. et mar., 11 juin 1990, dossier n° : 65920 : *Rev. jud.* 1991, n° 2, p. 88 (arrêt en langue arabe).

C. sup., 1<sup>re</sup> crim., 23 oct. 1990, dossier n° : 75935 : *Rev. jud.* 1992, n° 2, p. 182 (arrêt en langue arabe).

C. sup., com. et mar., 19 mai 1991, dossier n° : 77660 : *Rev. jud.* 1993, n° 3, p. 154 (arrêt en langue arabe).

C. sup., com. et mar., 2 juin 1991, dossier n° 73657 : *Rev. jud.* 1993, n° 2, p. 108 (arrêt en langue arabe).

C. sup., civ., 2 déc. 1992, dossier n° : 94034 : *Rev. jud.* 1995, n° 2, p. 74 (arrêt en langue arabe).

C. sup., com. et mar., 24 juin 1997, dossier n° : 153254 : *Rev. jud.* 1997, n° 2, p. 125 (arrêt en langue arabe).

C. sup., corr. et cont., 1<sup>re</sup> sect., 23 juin 1999, dossier n° : 166765 : *Rev. jud.* 2001, n° 2, p. 412 (arrêt en langue arabe).

C. sup., corr. et cont., 1<sup>re</sup> sect., 28 juill. 1999, dossier n° : 215971 : *Rev. jud.* 1999, n° 2, p. 85 (arrêt en langue arabe).

C. sup., civ., 2<sup>e</sup> sect., 16 févr. 2000, dossier n° : 215653 : *Rev. jud.* 2001, n° 1, p. 127 (arrêt en langue arabe).

C. sup., corr. et cont., 4<sup>e</sup> sect., 6 févr. 2001, dossier n° : 238944 : *Rev. jud.* 2001, n° 2, p. 372 (arrêt en langue arabe).

C. sup., com. et mar., 11 mars 2003, dossier n° : 309277 : *RCS* 2004, n° 2, p. 225 (arrêt en langue arabe).

C. sup., com. et mar., 12 janv. 2005, dossier n° : 347564 : *RCS* 2005, n° 1, p. 199 (arrêt en langue arabe).

C. sup., crim., 24 mai 2006, dossier n° : 399009 : *RCS* 2007, n° 1, p. 555 (arrêt en langue arabe).

C. sup., com. et mar., 4 avr. 2007, dossier n° : 409846 : *RCS* 2007, n° 1, p. 377 (arrêt en langue arabe).



C. sup., com. et mar., 3 févr. 2011, dossier n° : 694544 : *RCS* 2013, n° 1, p. 190 (arrêt en langue arabe).

C. sup., com. et mar., 12 avr. 2018, n° de dossier : 1241720, inédit (arrêt en langue arabe).

C. sup., com. et mar., 12 avr. 2018, n° dossier : 1262978, inédit (arrêt en langue arabe).

C. sup., civ., 1<sup>re</sup> sect., 24 mai 2018, dossier n° : 1190852, inédit (arrêt en langue arabe).

C. sup., civ. 1<sup>re</sup> sect., 19 juill. 2018, dossier n° : 1202605, inédit (arrêt en langue arabe).

C. sup., fonc., 2<sup>e</sup> sect., 13 déc. 2018, dossier n° : 1309526, inédit (arrêt en langue arabe).

C. sup., civ., 1<sup>re</sup> sect., 24 janv. 2019, dossier n° : 1232579, inédit (arrêt en langue arabe).

C. sup., civ., 1<sup>re</sup> sect., 24 janv. 2019, dossier n° : 1236526, inédit (arrêt en langue arabe).

C. sup., civ., 1<sup>re</sup> sect., 24 janv. 2019, dossier n° : 1237526, inédit (arrêt en langue arabe).

C. sup., civ., 1<sup>re</sup> sect., 21 févr. 2019, dossier n° : 1245657, inédit (arrêt en langue arabe).

C. sup., civ., 1<sup>re</sup> sect., 20 juin 2019, dossier n° 1264144, inédit (arrêt en langue arabe).

### **Arrêts et jugements des juridictions de fond (Algérie)**

T. Touggourt, sect. civ., 29 nov. 2009, jugement n° 09/1933, inédit (jugement en langue arabe).

# INDEX ALPHABÉTIQUE

(Les chiffres renvoient aux numéros des paragraphes)

## A

### Abordage :

- Abordage aérien, 210 s., 313 s., 320, 377, 379.
- Abordage maritime, 58, 62, 73, 80 s., 160, 162, 175, 177, 178, 204 s., 264, 271, 275, 276, 284, 289, 297 s., 314, 335, 339.

*Act of public enemies*, v. *Fait d'ennemis publics*.

*Actes de piraterie*, v. *Fait d'ennemis publics*.

**Aéronef (notion)**, 71, 72, 75, 295, 375.

### Affrètement :

- Affrètement coque nue, 357 s.
- Affrètement à temps, 354 s.
- Affrètement au voyage, 351 s.

### Armateur :

- Incidence du pénal sur le civil, 209, 219, 300, 338, 352, 353, 355, 358.
- Responsabilité civile, 198, 220, 326.
- Responsabilité pénale, 40, 345, 346.
- Qualité, 79, 357, 358.

**Atteinte écologique**, 241 s., 250 s.

## B

**Baraterie**, 104.

## C

### Capitaine du navire :

- Incidence du pénal sur le civil, 162, 178, 209, 219, 220, 225, 271, 284, 289, 298, 300, 301, 345, 246, 252.
- Prérogatives, 94.

- Responsabilité civile, 197, 254.
- Responsabilité pénale, 47, 175, 220.
- Qualité, 77.

**Cas fortuit**, v. *Cause étrangère*.

**Cause étrangère**, 164, 168, 272 s., 285 s., 298, 300, 311, 314, 321, 322, 323, 325, 327, 334, 335, 348, 353, 364, 367, 370, 371, 375, 376.

**Circonstance aggravante**, 47, 54, 59, 62, 63, 66, 80, 133, 193, 194, 238, 239, 240, 302, 305, 311, 316, 325, 340, 345.

**Circonstances atténuantes**, 133, 287, 288, 289,

**Classement sans suite**, 95.

**Collision entre aéronefs**, v. *Abordage aérien*.

**Constatation certaine**, 139 s.

**Constatation nécessaire**, 54, 55, 68, 79, 105, 135, 141 s., 175, 187, 202, 212, 219, 237, 238, 240, 267, 281, 283, 284, 288, 291, 311, 339, 340, 348.

**Contrainte**, 275 s., 280 s., 327.

**Contravention de grandes voiries**, 93, 271.

**Cour d'assises**, 93, 129, 130, 134, 143.

## D

**Délit matériel**, v. *Infraction matérielle*.

**Décision administrative**, 94.

**Décision disciplinaire**, 94.

**Décisions des juridictions d'instruction**, 111.

**Dol (faute civile dolosive)**, v. *Faute civile intentionnelle*.

**Dol pénal :**

- Dol éventuel, 38, 59.
- Dol général, 57.
- Dol spécial, 38, 57, 311, 326.

**Dompage écologique**, v. *Atteinte écologique*.

**Dompage par pollution**, 82, 201, 248, 249, 304, 306.

## E

**Effet erga omnes**, 24, 25, 209.

**Environnement**, 40, 41, 47, 55, 56, 82, 84, 87, 196, 216, 231, 243 s., 251 s., 307, 324.

**État de nécessité**, 307, 311.

**Exploitant :**

- Incidence du pénal sur le civil, 219, 314, 317, 325, 326, 327, 365, 366, 370, 376, 380.
- Responsabilité civile, 197, 213, 314, 315, 321, 323 s., 377.
- Responsabilité pénale, 40, 212, 217, 366.
- Qualité, 79, 214, 223, 374, 380.

## F

**Fait d'ennemis publics**, 277, 347, 348.

**Faute commerciale**, 346, 356.

**Faute civile :**

- Faute délictuelle, v. *Faute intentionnelle*.
- Faute dolosive, v. *Faute intentionnelle*.
- Faute inexcusable, 174, 182 s., 193, 195, 196, 197, 200, 201, 304, 309, 310, 334, 335, 336, 341.

- Faute intentionnelle, 150, 152, 153, 182, 341, 324, 326, 334, 335, 336, 341, 376.

- Faute non intentionnelle (simple), 150, 152, 153, 154 s., 182, 304, 309, 376.

- Faute personnelle, 157, 213, 304, 341.

- Faute quasi-délictuelle, v. *Faute non intentionnelle*.

- Faute de témérité, v. *Faute inexcusable*.

**Faute nautique**, 225, 265, 341, 346, 354, 355.

**Faute du navire**, v. *Abordage*.

**Faute pénale :**

- Faute accentuée, v. *Faute caractérisée, Faute délibérée*.

- Faute caractérisée, 193, 196 s.

- Faute délibérée, 193, 194 s., 196.

- Faute intentionnelle, 150, 151, 152, 153, 193, 226, 338,

- Faute non intentionnelle (simple), 41, 48, 58, 65, 151, 153, 154 s., 172, 180, 182, 187 s., 193, 198, 199, 201, 226, 262, 305, 309.

**Faute du tiers**, v. *Cause étrangère*.

**Faute de la victime**, v. *Cause étrangère*.

**Force majeure**, v. *Cause étrangère*.

## G

**Gestion commerciale**, 356, 379.

**Gestion nautique**, 354, 355, 356, 377, 378, 379.

## H

**Hydrocarbures (pollution par)**, v. *Pollution marine*.

**I****Infraction :**

- Infraction intentionnelle, 48, 57, 152, 326, 376.
- Infraction formelle, 35.
- Infraction matérielle, 38, 41, 42, 49, 59, 86, 179, 305, 309, 326, 376, 383.
- Infraction non intentionnelle, 48, 58, 59, 65, 66, 143, 157, 164, 180, 188, 196, 262, 311, 316, 326, 338, 365, 376, 370, 372, 383.
- Infraction-obstacle, 34, 41, 42, 347.
- Infraction de prévention, 31 s., 39 s., 51, 52, 54, 59, 66, 194, 301, 340, 352.
- Infraction de résultat, 34, 38, 49, 50 s., 66, 244, 270, 326, 346.

**Innavigabilité du navire**, v. *Navigabilité du navire*.

**J**

**Juges de l'amirauté**, 99.

**L**

**Lien de causalité**, 47, 54, 62, 64, 66, 148, 174, 201, 228, 256 s., 291, 301, 308, 319, 325, 327, 352.

**Limitation de responsabilité**, 190, 304, 309, 310, 324, 326, 334, 335, 336, 341.

**Location (d'aéronefs)**, 359, 373, 374 s., 378, 379.

**M**

**Mise en danger (infractions de)**, 32, 37, 38, 40, 41, 42, 44, 47, 48, 194.

**Motivation**, 47, 48, 120, 124 s.

**N****Navigabilité :**

- Navigabilité de l'aéronef, 40, 41, 316.
- Navigabilité du navire, 40, 54, 345, 346, 353, 354, 358.

**Navire :**

- Navire (notion), 70, 72, 73 s., 295.
- Navire sans équipage, 87, 295, 355.

**O****Obligation :**

- Obligation contractuelle, 167, 174, 337, 344, 345, 356, 366, 381, 382.
- Obligation de moyen, 167, 168, 334, 335, 338, 345, 364, 370, 375, 376, 379, 380.
- Obligation de résultat, 167, 168, 200, 334, 335, 338, 353, 364, 370, 379, 380.
- Obligation de sécurité, 168, 200, 334, 335, 338, 344, 345, 364, 365, 370, 371.

**Ordonnance pénale**, 97.

**P**

**Pollution marine**, 55, 82, 197, 215 s., 262, 303 s.

**Préjudice :**

- Préjudice corporel, 52, 53, 61, 62, 245, 302.
- Préjudice écologique, v. *Atteinte écologique*.
- Préjudice économique, 240, 245, 248.
- Préjudice matériel, 52, 302, 376.
- Préjudice moral, 245, 247.

**Propriétaire :**

- Incidence du pénal sur le civil, 251, 310.
- Responsabilité civile, 73, 197, 219, 220, 300, 304, 306, 309, 311, 377.
- Responsabilité pénale, 40, 42, 159, 198, 212, 217, 346, 355.
- Qualité, 78, 79.

**R****Responsabilité :**

- Responsabilité du fait d'autrui, 208, 213, 346.
- Responsabilité du fait des choses, 163 s., 203, 207, 263, 269, 275, 280, 281, 286, 295, 304, 314, 317, 319, 379.
- Responsabilité contractuelle, 167, 168, 174, 222, 224, 269, 275, 282, 286, 341, 355, 366, 375.
- Responsabilité du fait personnel, 204, 208, 209, 286, 314.

**S**

*Strict liability*, 304.

**T****Transport :**

- Transport aérien de marchandises, 185, 186, 197, 223, 360 s.
- Transport aérien de passagers et de bagages, 185, 186, 197, 223, 264, 360 s.
- Transport ferroviaire, 286.
- Transport fluvial, 286.
- Transport maritime de marchandises, 197, 222, 264, 265, 286, 331, 332, 341 s.,
- Transport maritime de passagers et de bagages, 197, 222, 276, 331, 332, 333 s.

**Tribunal criminel**, 93, 131, 143.

**Tribunal maritime (ancienne juridiction militaire)**, 99, 132.

**Tribunal maritime**, 100, 101, 121, 137,

**Tribunal maritime commercial**, 99 s., 122, 132 s., 159, 160, 175, 176, 178, 289, 385.

**Tribunal de révision permanent**, 99.

**V**

**Vice de violence**, 281

**Vice propre du navire**, 271.

## TABLE DES MATIÈRES

<b>LISTE DES ABRÉVIATIONS</b> .....	XV
<b>SOMMAIRE</b> .....	XIX
<b>INTRODUCTION</b> .....	1

### **Première partie : LE DROIT PÉNAL DES TRANSPORTS ET LA DÉCISION STATUANT SUR L'ACTION PUBLIQUE**

<b>TITRE 1 : LES SPÉCIFICITÉS DES RÈGLES DE FOND DU DROIT PÉNAL DES TRANSPORTS</b> .....	20
--	----

<b>Chapitre 1 : Spécificité au regard du droit pénal commun</b> .....	21
---	----

Section 1 : La prévention : une spécificité du droit pénal des transports.....	21
--	----

Sous-section 1 : Notion d'infraction de prévention.....	21
---	----

§ 1. Débat doctrinal.....	22
---------------------------	----

§ 2. Les éléments constitutifs de l'infraction de prévention.....	23
---	----

Sous-section 2 : L'infraction de prévention en droit pénal des transports.....	25
--	----

§ 1. Énumération des infractions de prévention.....	25
---	----

§ 2. Les éléments de l'infraction de prévention et la décision pénale.....	29
--	----

Section 2 : L'infraction de résultat entre autonomie et dépendance.....	32
---	----

Sous-section 1 : Les éléments constitutifs propres à l'infraction de résultat.....	32
--	----

§ 1. L'élément matériel.....	33
------------------------------	----

§ 2. L'élément psychologique.....	39
-----------------------------------	----

Sous-section 2 : La subsidiarité des normes pénales externes à la législation pénale des transports.....	42
---	----

§ 1. La pénalité par renvoi.....	42
----------------------------------	----

§ 2. La répression par renvoi.....	44
------------------------------------	----

<b>Chapitre 2 : L'harmonisation de la terminologie</b> .....	48
--	----

Section 1 : Les moyens de transport.....	48
--	----

Sous-section 1 : Notions communes.....	48
--	----

Sous-section 2 : Disparité des notions.....	50
---	----

Section 2 : Les personnes et les faits juridiques.....	53
--	----

Sous-section 1 : Les personnes.....	53
-------------------------------------	----

Sous-section 2 : Les faits juridiques.....	56
<b>CONCLUSION DU TITRE 1.....</b>	<b>60</b>
<b>TITRE 2 : LA DÉCISION STATUANT SUR L’ACTION PUBLIQUE COMME SUPPORT DE L’AUTORITÉ DE LA CHOSE JUGÉE SUR LE CIVIL.....</b>	<b>62</b>
<b>Chapitre 1 : Les conditions de forme de la décision pénale influente.....</b>	<b>63</b>
Section 1 : Le caractère d’une décision pénale.....	63
Sous-section 1 : Les décisions des juridictions pénales nationales.....	63
1 §. Les décisions des juridictions répressives de droit commun.....	64
2 §. Les décisions des juridictions d’exception.....	67
Sous-section 2 : Les décisions des juridictions répressives étrangères.....	74
Section 2 : Décision pénale définitive et irrévocable.....	77
Sous-section 1 : Décision pénale statuant sur le fond de la poursuite.....	77
1 §. Les critères requis.....	77
2 §. Décisions pénales ne statuant pas sur le fond de la poursuite.....	78
Sous-section 2 : Décision pénale irrévocable.....	81
1 §. Les décisions rendues par les juridictions de droit commun.....	81
2 §. Les décisions du tribunal maritime – commercial –.....	87
<b>Chapitre 2 : Les éléments influents de la décision pénale.....</b>	<b>89</b>
Section 1 : Principe de la motivation des décisions pénales.....	89
Sous-section 1 : Portée du principe.....	89
1 §. Principe général.....	90
2 §. Les exceptions à la règle.....	92
Sous-section 2 : Particularité procédurale en matière de droit maritime français.....	96
1 §. Influence des règles dérogatoires.....	96
2 §. Règles propres au tribunal maritime commercial.....	97
Section 2 : La motivation du juge pénal vue par le juge civil – les constatations décisives –.....	99
Sous-section 1 : Les constatations certaines.....	99
Sous-section 2 : Les constatations nécessaires.....	100
<b>CONCLUSION DU TITRE 2.....</b>	<b>103</b>
<b>CONCLUSION DE LA PREMIERE PARTIE.....</b>	<b>104</b>

**Deuxième Partie : INCIDENCE DU PÉNAL SUR LE CIVIL PAR LA  
CONVERGENCE DES ÉLÉMENTS CONSTITUTIFS DES RESPONSABILITÉS  
PÉNALE ET CIVILE**

<b>TITRE 1 : LES ÉLÉMENTS SUBJECTIFS DE LA RESPONSABILITÉ.....</b>	<b>107</b>
<b>Chapitre 1 : L'élément moral – la faute –.....</b>	<b>108</b>
Section 1 : Les simples fautes pénale et civile.....	109
Sous-section 1 : Thèse de l'unité des fautes.....	110
1 §. De l'exception à la règle.....	110
2 §. Tempérament du principe.....	115
Sous-section 2 : Thèse de la dualité des fautes.....	122
1 §. Naissance du principe.....	122
2 §. Consécration du principe en droit maritime.....	126
Section 2 : Les fautes pénales et civiles qualifiées.....	133
Sous-section 1 : La simple faute pénale et la faute civile inexcusable.....	133
1 §. Notion et éléments de la faute inexcusable.....	134
2 §. Relation entre la simple faute pénale et la faute inexcusable.....	137
Sous-section 2 : La faute pénale accentuée et la faute civile inexcusable.....	142
1 §. La faute pénale délibérée et la faute civile de témérité.....	143
2 §. La faute pénale caractérisée et la faute civile de témérité.....	145
<b>Chapitre 2 : Imputation légale.....</b>	<b>153</b>
Section 1 : L'imputation légale et les faits juridiques.....	153
Sous-section 1 : L'abordage maritime.....	153
1 §. L'imputation légale entre identification et impersonnalisation.....	154
2 §. Incidence de l'élément d'imputation légale au pénal sur le civil.....	155
Sous-section 2 : L'abordage aérien.....	156
1 §. Une notion textuellement méconnue en droit pénal aérien.....	157
2 §. La canalisation de la responsabilité civile.....	158
Sous-section 3 : La pollution marine.....	159
1 §. L'identification de l'auteur de l'infraction pénale.....	159
2 §. La canalisation de la responsabilité civile.....	160



Section 2 : L'imputation légale et les actes juridiques.....	162
Sous-section 1 : Indifférence quant à la qualité de l'auteur.....	162
Sous-section 2 : La prise en considération de la qualité de l'auteur.....	163
<b>CONCLUSION DU TITRE 1.....</b>	<b>165</b>
<b>TITRE 2 : LES ÉLÉMENTS OBJECTIFS DE LA RESPONSABILITÉ.....</b>	<b>166</b>
<b>Chapitre 1 : DU DOMMAGE AU PRÉJUDICE.....</b>	<b>167</b>
Section 1 : Le dommage et le préjudice entre droit pénal et droit civil.....	167
Sous-section 1 : Le dommage.....	168
1 §. Diversité des dommages en droit pénal des transports.....	168
2 §. Incidence du pénal sur le civil quant à l'élément du dommage.....	169
Sous-section 2 : Le préjudice.....	170
1 §. Le préjudice en droit pénal commun.....	170
2 §. Le préjudice en droit pénal des transports.....	172
Section 2 : L'apparition de l'atteinte écologique.....	173
Sous-section 1 : L'atteinte écologique entre dommage et préjudice.....	173
1 §. Le dommage écologique en droit pénal.....	174
2 §. Le préjudice écologique en droit civil.....	175
Sous-section 2 : La similitude des notions de l'atteinte écologique comme critère de l'influence du pénal sur le civil.....	180
1 §. Analyse suivant la jurisprudence <i>Erika</i> .....	180
2 §. Analyse suivant l'article 1247 du Code civil.....	181
<b>Chapitre 2 : Du lien de causalité.....</b>	<b>183</b>
Section 1 : Le lien de causalité comme élément commun .....	183
Sous-section 1 : L'appréciation du lien causal comme critère de chose jugée.....	183
1 §. L'appréciation du lien causal en droit pénal.....	184
2 §. L'appréciation du lien causal en droit civil.....	187
Sous-section 2 : La « constatation nécessaire » comme critère de la chose jugée.....	191
1 §. Analyse de la jurisprudence – droit commun –.....	191
2 §. Analyse de la jurisprudence en matière maritime.....	192
Section 2 : La cause étrangère et le lien de causalité.....	194

Sous-section 1 : La rupture du lien causal.....	195
1 §. Analyse comparative des causes étrangères exonératoires.....	195
2 §. La « force majeure » comme constatation nécessaire de la décision pénale – controverse –.....	203
Sous-section 2 : La perturbation du lien causal.....	207
1 §. La perturbation du lien causal et son incidence sur la responsabilité.....	207
2 §. La perturbation du lien causal et son incidence sur la chose jugée au pénal sur le civil.....	210
<b>CONCLUSION DU TITRE 2.....</b>	<b>212</b>
<b>CONCLUSION DE LA DEUXIÈME PARTIE.....</b>	<b>213</b>
 <b>Troisième partie : INTERFÉRENCE ENTRE LES RÉGIMES DES RESPONSABILITÉS PÉNALE ET CIVILE EN DROIT DES TRANSPORTS</b>  	
<b>TITRE 1 : INTERFÉRENCE ENTRE LES RÉGIMES DE RESPONSABILITÉ EN MATIÈRE DE FAITS JURIDIQUES.....</b>	<b>216</b>
<b>Chapitre 1 : Interférence entre les régimes de responsabilité en droit maritime.....</b>	<b>217</b>
Section 1 : L’abordage maritime.....	217
Sous-section 1 : Régimes de responsabilité.....	217
Sous-section 2 : Infractions de prévention et infractions de résultat – incidence sur la responsabilité civile –.....	219
Section 2 : La pollution marine.....	221
Sous-section 1 : Régimes de responsabilité.....	222
Sous-section 2 : Interférence entre les responsabilités pénale et civile.....	225
<b>Chapitre 2 : Interférence entre les régimes de responsabilité en droit aérien.....</b>	<b>229</b>
Section 1 : La collision entre aéronefs.....	229
Sous-section 1 : Les régimes de responsabilité.....	229
Sous-section 2 : Convergence des régimes de responsabilité.....	232
Section 2 : Les dommages causés aux tiers à la surface.....	233
Sous-section 1 : Régimes de responsabilité civile.....	234
Sous-section 2 : Incidence du pénal sur le civil.....	239
<b>CONCLUSION DU TITRE 1.....</b>	<b>242</b>

<b>TITRE 2 : INTERFÉRENCE ENTRE LES RÉGIMES DE RESPONSABILITÉ EN MATIÈRE D'ACTES JURIDIQUES.....</b>	<b>243</b>
<b>Chapitre 1 : Interférence entre les régimes de responsabilité en droit maritime.....</b>	<b>244</b>
Section 1 : Le contrat de transport maritime.....	244
Sous-section 1 : Le transport de personnes.....	244
Sous-section 2 : Le transport de marchandises.....	253
Section 2 : Les contrats d'affrètement maritime.....	263
Sous-section 1 : L'affrètement au voyage.....	263
Sous-section 2 : L'affrètement à temps.....	265
Sous-section 3 : L'affrètement coque nue.....	267
<b>Chapitre 2 : Interférence entre les régimes de responsabilité en droit aérien.....</b>	<b>269</b>
Section 1 : Le contrat de transport aérien.....	269
Sous-section 1 : Régime de responsabilité selon le système varsovien et le droit algérien.....	271
Sous-section 2 : Régime de responsabilité selon le système montréalais et le droit français.....	277
Section 2 : Location et affrètement aériens.....	281
Sous-section 1 : La location d'aéronefs.....	281
Sous-section 2 : L'affrètement d'aéronefs.....	285
<b>CONCLUSION DU TITRE 2.....</b>	<b>287</b>
<b>CONCLUSION DE LA TROISIÈME PARTIE.....</b>	<b>288</b>
<b>CONCLUSION GÉNÉRALE.....</b>	<b>289</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE.....</b>	<b>293</b>
<b>JURISPRUDENCE.....</b>	<b>314</b>
<b>INDEX.....</b>	<b>335</b>
<b>TABLES DES MATIÈRES.....</b>	<b>339</b>