

Nouveaux aspects de la prescription maritime

par

Pierre Bonassies

S'il n'y avait qu'une seule raison d'évoquer la prescription maritime dans le cadre de la Journée Ripert, journée de réflexion sur les aspects nouveaux du droit maritime, je la trouverais dans l'ordonnance du 25 février 2005 et dans la modification formidable qu'elle a apportée au droit français de la prescription, en supprimant le *bref délai* de l'article 1648 du Code civil, pour le remplacer par un délai de deux ans. Certes, la nouvelle règle a une portée générale, concernant, bien au delà du droit maritime, tout le droit de la vente, mais les maritimistes ne peuvent l'ignorer, en tant qu'elle régira désormais les ventes de navires ou autres engins nautiques. Certes aussi, Philippe Delebecque nous a présenté le nouvel article 1648. Mais, pour moi, l'importance de ce texte est telle que je ne pouvais pas commencer mon propos sans d'abord l'évoquer.

Le texte nouveau me paraît mériter une totale approbation (voir aussi nos observations, *Droit Maritime Français* 2005.291). Il a en effet l'avantage de faire disparaître du droit français la notion de *bref délai*, cas unique où la maîtrise de la durée était abandonnée au juge, et ce contrairement aux enseignements du droit romain ou de l'ancien droit. Quelles que soient les raisons pour lesquelles les rédacteurs du Code civil avaient abandonné la tradition d'un délai chiffré – raisons que ne révèlent pas les travaux préparatoires – , chacun sait les difficultés qu'a suscitées l'article 1648, le bref délai étant apprécié différemment par les juges du fond, auxquels la Cour de cassation a toujours reconnu un pouvoir souverain en la matière, – un délai de quatre mois étant ainsi jugé trop long par un juge, tandis qu'un délai de seize mois sera accepté par un autre. Il était temps que le législateur intervînt pour mettre de l'ordre dans la matière.

A la vérité, la théorie du bref délai ou, plus largement, la théorie du vice caché avait seulement donné à certains l'occasion de faire montre de leur puissance d'analyse et de leur extrême subtilité. Pour ne prendre qu'un exemple, je n'ai, pour ma part, jamais compris comment la Cour de cassation avait pu conclure que l'entreprise de tuilerie qui avait livré des tuiles gélives – laissant généreusement passer les eaux de pluie en cas de gel – avait exécuté son obligation de conformité, les tuiles étant seulement affectées d'un vice caché (Cassation 1^{ère} civile 5 mai 1993, *Dalloz* 1993.506, note A. Bénabent). Un vice que l'acquéreur avait eu le tort de ne pas dénoncer dans un bref délai. Parce qu'elle mettra fin à certains débats parfaitement vains, la réforme du 25 février 2005 est certainement la bienvenue.

Mais on peut se demander si une réforme plus profonde n'est pas nécessaire, car le texte actuel ne supprimera pas tous les problèmes. Hier – un hier très proche – c'était l'acheteur qui tentait de placer son action sur le terrain de l'obligation de délivrance, ce pour éviter l'application du bref délai. Demain, c'est l'acheteur, s'il a agi dans le nouveau délai de deux ans, qui tentera de faire admettre qu'il n'y a pas violation de l'obligation de conformité mais vice caché, ce pour échapper à la

doctrine et à la jurisprudence qui veulent que la non-conformité soit, dans certains cas au moins, dénoncée dans un délai raisonnable.

A la vérité, toutes ces questions ne disparaîtront que le jour où le législateur français abandonnera la théorie des vices cachés, pour l'intégrer dans l'obligation de conformité. La théorie des vices cachés s'est développée dans le droit romain des premiers siècles parce que les acheteurs ne trouvaient pas dans les actions nées du contrat de vente (*emptio – venditio*) le moyen d'obtenir réparation du dommage que leur causait le vice de la chose, le seul recours de l'acheteur étant dans des actions extérieures au contrat, action née d'une stipulation particulière de garantie ou action accordée par les édiles curules. Mais, déjà au temps de Justinien, l'obligation de garantie s'était fondue dans le contrat, l'acheteur pouvant obtenir réparation du vice caché sur la base de l'action du contrat, l'*actio empti*. Aujourd'hui, l'institution contractuelle détient en elle-même tous les moyens de défendre les acheteurs. En droit français, une conception large de l'obligation de délivrance, comme celle qui est inscrite dans l'ordonnance du 25 février 2005 dans la partie qu'elle consacre à la garantie de conformité, ou dans l'article 35 de la Convention de Vienne sur la vente internationale, conception adossée aux dispositions de l'article 1134 du Code civil, protégerait suffisamment l'acheteur contre tout vice caché. – Resterait alors seulement à régler la question du délai pour agir. Le législateur serait alors bien inspiré de s'inspirer de la législation maritime en matière de construction navale, en fixant un délai précis – un an, comme dans l'article 8 de la loi du 3 janvier 1967, ou deux ans, comme dans le nouvel article 1648 du Code civil.

Mais l'ordonnance du 25 février n'est pas la seule raison qui explique mon choix. Un peu par hasard, plusieurs décisions importantes sont intervenues en 2004, comme aussi dans les premiers jours de 2005, en matière de prescription, tel un arrêt de la Cour de cassation du 12 juillet 2004 concernant les clauses allégeant le délai de prescription ou deux décisions concernant la prescription en matière d'action récursoire, toutes décisions que nous retrouverons tout au long de mon propos.

Ce propos traitera d'abord du *domaine* de la prescription maritime, puis des *clauses abrégées* la prescription maritime, avant que ne soit abordé le problème des *actions récursoires*, puis enfin évoquées quelques questions diverses – ce que Gaius, après avoir épuisé les quatre livres de ses *Institutiones*, appelait les *variae causarum figurae*.

I. S'agissant du *domaine* de la prescription maritime, un arrêt de la Cour de cassation rendu le 7 décembre 2004 statue sur la question de la prescription applicable à l'action en responsabilité intentée par un armateur contre l'entreprise de manutention qui a causé un *dommage au navire* (navire *Iolcos History*, DMF 2005.41, observations Y. Tassel ; *Bulletin des transports* 2004.833, DMF 2005, hors série n° 9, n° 91 avec nos observations). Un navire ayant été endommagé à l'occasion d'un déchargement de minerai, la Cour d'appel de Nouméa avait déclaré recevable l'action de l'armateur contre l'entrepreneur de manutention, rejetant la fin de non recevoir fondée par ce dernier sur la prescription d'un an. Pour la Cour, l'action engagée reposait sur un fondement délictuel, et était exclusivement régie par le délai de prescription civile extra-contractuelle – délai de dix ans. La Cour de cassation rejette le pourvoi formé contre la décision d'appel. Pour elle, "*il résulte des articles 56*

de la loi du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes et L. 110-4 du Code de commerce que l'action en responsabilité civile du transporteur contre l'entrepreneur de manutention pour dommage au navire se prescrit par dix ans à compter de manifestation du dommage".

La solution est claire et paraît définitive. Le problème est de savoir comment l'interpréter. On peut, en effet, lire l'arrêt comme voyant dans la responsabilité du manutentionnaire pour dommage au navire une responsabilité extra-contractuelle.

C'était là, outre la qualification adoptée dans la présente espèce par les premiers juges, celle qui avait été adoptée par la Cour de Cassation elle-même dans un arrêt du 13 mars 1991. Un dommage ayant été causé au bordé du navire *Philippa* lors du déchargement d'une cargaison de granit, la Cour de Montpellier avait fait application de la prescription de dix ans à l'action de l'armateur. La Cour de cassation l'a approuvée, au motif que c'était à bon droit que les juges d'appel avaient décidé que l'action engagée par l'armateur en réparation des dommages causés au navire en cours de déchargement était étrangère au contrat de manutention des marchandises – comme ne reposant pas sur la violation d'une obligation nées de cette convention – mais était fondée sur l'article 1382 du Code civil (Cassation 19 mars 1991, *DMF* 1991.299). C'est aussi la qualification adoptée par la Cour de cassation en matière de dommage corporel causé par l'entreprise de manutention à un préposé du transporteur maritime (1^{er} avril 2003, navire *American Oklahoma*, *DMF* 2003.947, observations Ph. Delebecque, et nos observations, *DMF* 2004, hors série n° 8, au n° 73).

Mais, dans une analyse plus fine, on conçoit que l'action de l'armateur pour dommages au navire ressortisse au domaine contractuel. Pourquoi ne pas admettre que le législateur, quand il déclare l'entrepreneur de manutention responsable des dommages qui lui sont imputables lorsqu'il accomplit les opérations de mise à bord et de déchargement des marchandises – ce sont là les opérations évoquées par l'article 50 de la loi du 18 juin 1966 –, entend aussi viser les dommages causés au navire. L'entrepreneur de manutention – comme toute personne – est tenu non seulement de ce qui est expressément prévu par le contrat de manutention (mise à bord et déchargement des marchandises), mais aussi des suites que l'équité, l'usage et la raison donnent à son obligation (ce sont là les dispositions de l'article 1135 du Code civil, étant seulement ajoutée par nous une référence à la raison). Comment d'ailleurs imaginer un armateur contractant avec un entrepreneur de manutention qui lui dirait qu'il se désintéresse de tout dommage qui pourra être causé au navire, notamment en cas de manutention de charges lourdes, - même si l'on peut, au contraire, penser que la question du dommage corporel causé à un préposé du transporteur n'a pas, elle, été incluse dans le champ contractuel (voir sur ce point nos observations sous l'arrêt *American Oklahoma*, citées ci-dessus).

Mais, si nous sommes dans le "contractuel", pourquoi alors ne pas appliquer la prescription d'un an ? Pour des raisons de texte d'abord : l'article 32 de la loi de 1966, auquel renvoie l'article 57 du même texte – ne vise que "*les actions à raison de pertes ou dommages*", et le contexte établit que l'expression utilisée par le législateur ne se réfère ici qu'aux dommages à la marchandise. Le chapitre IV de la loi de 1966, dans lequel est inséré l'article 32, ne concerne en effet que les "*pertes ou dommages subis par la marchandise*", seuls visés par les articles 27 et suivants de ce chapitre.

Pour des raisons de fond aussi. Les motifs qui fondaient l'application aux actions contre l'entreprise de manutention de la même prescription qu'aux actions contre le transporteur maritime (volonté du Doyen Rodière d'unification des contentieux) ne se retrouvent pas pour ce qui est de l'action pour dommages au navire. Si la brièveté de la prescription d'un an prévue pour l'action contre le transporteur (et, par le jeu de l'unification des contentieux ici évoquée, pour l'action contre l'entrepreneur de manutention), se justifie à la fois par le souci de ne pas laisser le temps effacer les preuves en cas de dommages à la marchandise, et par la volonté du législateur de compenser la lourde charge qui pèse sur les transporteurs ou les manutentionnaires, ces justifications ne se retrouvent pas non plus en cas de dommages au navire. Il n'y a donc pas lieu d'étendre le domaine d'application de la prescription de l'article 32, texte qui doit être lu comme un texte d'exception, et donc interprété et appliqué restrictivement (voir dans le même sens les observations d'Yves Tassel, citées ci-dessus).

S'agissant toujours du *domaine* de la prescription maritime, un second problème émerge de la jurisprudence récente : celui des effets de la *faute inexcusable* sur cette prescription.

En tout cas en matière de transport de marchandises ou de transport de passagers (on sait que la question est plus ouverte pour les entreprises de manutention), la faute inexcusable entraîne déchéance de la limitation de responsabilité. Mais qu'en est-il de l'effet d'une telle faute sur la prescription maritime ?

Certes, en droit terrestre, il existe des textes qui gouvernent la matière, soit qu'ils écartent la prescription en cas de faute ou d'infidélité du transporteur (article L.133-6 du Code de commerce), soit qu'ils prolongent les délais de prescription en cas de dol ou de faute inexcusable (article 32 de la CMR et article 57-2 de la CIM). Mais en droit maritime, il n'y a rien. Faut-il alors raisonner par analogie, et étendre à la prescription les conséquences reconnues à la faute inexcusable quant à la limitation de responsabilité ?

Un arrêt de la Chambre commerciale du 12 juillet 2004 apporte sans doute la réponse à la question (*Dalloz* 2004.2296, note Ph. Delebecque). La Cour d'appel de Versailles avait écarté la prescription d'un an qui figurait dans les conditions générales d'un transporteur, au motif de la faute lourde commise par celui-ci. Sa décision est cassée. Visant les articles 1134 et 2220 du Code civil ("*on ne peut, d'avance, renoncer à la prescription ; on peut renoncer à la prescription acquise*"), la Cour suprême nous dit que "*la disposition contractuelle abrégant le délai de prescription reçoit application même en cas de faute lourde*".

Comme l'observe Philippe Delebecque, la règle posée par la Cour de cassation pour la prescription contractuelle vaut aussi pour la prescription légale. En premier lieu, l'entreprise en cause dans l'affaire soumise à la Cour bénéficiait de la prescription légale d'un an, et ce fait n'a pu être ignoré des juges. Par ailleurs, on n'aperçoit pas de raison qui justifierait que l'on n'applique pas la même règle à la prescription légale, et notamment à la prescription maritime. Quand le législateur a voulu que le délai de prescription soit affecté par la faute lourde ou inexcusable du débiteur, il a su le dire. Or, il n'a rien dit en matière maritime.

Reste alors seulement la question du *dol*. Sans doute faut-il ici appliquer le principe que le *dol* ait exception à toutes les règles, et donc admettre que le débiteur qui a commis une faute dolosive ne peut se prévaloir de la prescription maritime.

L'arrêt du 12 juillet 2004 retiendra encore notre attention, en tant qu'il se prononce sur une autre question, liée à la nature de la prescription, celle des *clauses abrégant le délai de prescription*.

2. En posant la règle que la clause abrégant le délai de prescription reçoit application même en cas de faute lourde, la Cour de cassation admet en effet nécessairement la validité de telles clauses. Ici aussi la question se pose : la règle, énoncée pour une prescription de droit terrestre – celle du transporteur terrestre – vaut-elle pour la prescription maritime – ou plutôt pour les prescriptions maritimes ?

Curieusement, la question ne semble pas avoir retenu l'attention de la doctrine, ni beaucoup embarrassé les tribunaux. Le Doyen Rodière en traitait toutefois très clairement à propos du transport de marchandises. Et pour lui, la réponse ne faisait aucun doute : *"la modification conventionnelle du délai (de prescription) n'est possible ni dans un sens ni dans l'autre. Le délai ne peut être allongé par la convention des parties parce que c'est une véritable prescription. Il ne peut pas être raccourci parce que la mesure aboutirait à rendre le transporteur non responsable au bout du délai conventionnel, contrairement à l'article 29 de la loi de 1966"*.

L'analyse du Doyen Rodière doit certainement être approuvée. L'article 29 de la loi de 1966 déclare nulle toute clause ayant *directement ou indirectement* pour effet de soustraire le transporteur à sa responsabilité légale. Il faut interpréter la disposition – reprise de l'article 9 de la loi de 1936 – comme interdisant la clause abrégant le délai de prescription. Une telle clause, en effet, allègerait certainement – au moins indirectement – la responsabilité du transporteur. Et nous dirons la même chose des clauses concernant l'entrepreneur de manutention ou le transporteur maritime de passagers, domaines où il existe des textes précis dans le même sens (article 55 de la loi de 1966 pour l'entrepreneur de manutention et article 33 pour le transporteur de passagers). Pareillement, l'article L.171-2 du Code des assurances, interdisant d'écarter du contrat d'assurance maritime notamment les dispositions de l'article L.172-1, prohibe tout allègement de la prescription de deux ans prévue par ce dernier texte.

Mais il existe des situations où aucune règle – directe ou indirecte – n'existe et où il faut donc admettre la validité des clauses réduisant la durée de la prescription maritime – à tout le moins si l'on suit la jurisprudence de la Cour de cassation.

Le cas le plus évident est celui de l'affrètement, domaine où tout est soumis à la liberté contractuelle (article 1^{er} de la loi du 18 juin 1966), - et chacun se souvient de l'époque où la charte *Synacomex* stipulait un délai de six mois pour la saisine de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris. Mais d'autres cas analogues existent.

Il y a d'abord celui de la prescription des actions contre le chargeur, où l'article 26 de la loi de 1966 nous dit seulement que les actions contre le chargeur se prescrivent

par un an – délai qui pourrait donc être certainement réduit. Il y a aussi le cas de l'entreprise de remorquage. En la matière, le législateur se borne à énoncer que les actions nées à l'occasion du remorquage se prescrivent par deux ans (article 30 de la loi du 3 janvier 1969). Ici aussi, la délai pourra être abrégé, surtout si l'on prend en considération la valeur reconnue à la liberté contractuelle en matière de remorquage par l'Assemblée plénière de la Cour de cassation (26 mars 1999, *DMF* 1999. 517 et nos observations). Aux marges du droit maritime, il y a le cas du commissionnaire de transport, dont on admet qu'il est soumis à la prescription du transporteur terrestre, celle là même concernée par l'arrêt du 12 juillet 2004. Enfin, aujourd'hui il y a le cas du délai de deux ans du nouvel article 1648 du Code civil évoqué ci-dessus. Là encore, on ne voit aucune raison pour exclure ce délai de la jurisprudence du 12 juillet 2004.

En revanche, un problème se pose en matière de transport de marchandises soumis à la Convention de Bruxelles du 25 août 1924. Les textes sont en effet ici marqués de quelque ambiguïté. L'article 8 de la Convention énonce que *"toute clause ... exonérant le transporteur ou le navire de responsabilité ... ou atténuant cette responsabilité autrement que ne le prescrit la présente Convention, sera nulle non avenue et sans effet"*. L'expression est moins rigoureuse que celle de la loi de 1966, visant elle toute clause ayant *directement ou indirectement* pour effet de soustraire le transporteur à sa responsabilité légale. Il ne serait donc pas impossible à un tribunal, en particulier eu égard à la jurisprudence du 12 juillet 2004, de conclure que la Convention de 1924 autorise les clauses abrégeant la durée de la prescription.

On peut cependant penser que l'effet de "contamination" qui existe – dans les deux sens – entre l'interprétation de la loi de 1966 et celle de la Convention de 1924 devrait conduire la jurisprudence à la conclusion opposée, l'amenant à lire dans les dispositions de cette Convention une interdiction des clauses allégeant la durée de la prescription, en tant qu'atténuant la responsabilité du transporteur maritime autrement que prescrit.

3. S'agissant des *actions récursoires*, on sait que ces actions, ignorées par le droit maritime antérieur, font l'objet d'un régime particulier, inspiré au Doyen Rodière par le droit terrestre. Aux termes de l'article 32 de la loi du 18 juin 1966, *"les actions récursoires peuvent être intentées, même après les délais prévus à l'alinéa précédent (délai d'un an, éventuellement prorogé par les parties), pendant trois mois à compter du jour de l'exercice de l'action contre le garanti ou du jour où celui-ci aura réglé à l'amiable la réclamation"*. Cet article a récemment suscité plusieurs décisions dignes d'intérêt.

Signalons d'abord un arrêt qui se prononce sur le *domaine* des dispositions de l'article 32. Un transporteur, après avoir indemnisé le destinataire de la marchandise, avait exercé une action récursoire contre le chargeur, jugé par lui responsable des manquants constatés à l'arrivée. La Cour d'appel de Paris refuse de le faire bénéficier du délai supplémentaire de trois mois prévu à l'article 32. Pour elle, *"ce texte n'est applicable qu'aux actions formées contre le transporteur et non pas à celles engagées à l'encontre du chargeur"* (3 mars 2004, navire *Le Lesseps*, *DMF* 2005.555). Pareillement, l'article 32 n'est certainement pas applicable à l'action d'un vendeur assigné par son acheteur en résolution de la vente pour mauvais état

de la marchandise vendue et qui se retourne contre le transporteur maritime, selon lui responsable de ce mauvais état (Cass. 15 mai 2005, cité par Ph. Delebecque, *DMF* 2005, hors série n° 9, au n° 113).

Mais la question essentielle est celle du délai précis dans lequel cette action récursoire doit être intentée. Et cette question se dédouble.

Un premier cas est celui où l'action récursoire est intentée par un "garanti" (transporteur substitué, commissionnaire de transport ou entrepreneur de manutention) après une première action judiciaire intentée par l'ayant-droit à la marchandise contre ledit garanti. Un second cas est celui où l'action récursoire intervient après un règlement amiable effectué par le garanti.

Dans le premier cas, l'action récursoire doit, impérativement, être intentée dans le délai de trois mois prévu à l'article 32, et ce alors même que le garanti se trouverait encore dans le délai d'un an après la livraison de la marchandise. Par exemple, si la marchandise a été délivrée le 1^{er} février 2004, et une action en justice intentée par le destinataire contre un commissionnaire de transport le 1^{er} juin 2004, le recours exercé contre le transporteur par ce commissionnaire devra être exercé au plus tard le 2 septembre 2004. Exercé le 2 novembre 2004, il sera déclaré irrecevable, alors que cependant intervenu moins d'un an après la livraison de la marchandise. – La règle, affirmée dès 1981, est rappelée par la Cour de cassation le 16 juin 2004 (*Revue Scapel* 2004.174).

Si fermement affirmée qu'elle soit, la règle surprend. Certes, les dispositions formelles de l'article 32 sont respectées. Mais ce texte a été mis en place par le Doyen Rodière pour pallier la situation antérieure, situation où le garanti (commissionnaire de transport ou autre), assigné deux ou trois jours avant l'expiration du délai fatidique d'un an, n'avait plus le temps de réagir contre le transporteur, principal responsable. Il est un peu décevant de voir que la jurisprudence – alors que les dispositions précises de l'article 32 ne l'imposaient en rien – a interprété cet article dans un sens qui aggrave la situation du garanti, alors que l'intention du législateur était, à l'opposé, d'améliorer cette situation. Avant 1966, le garanti pouvait, en effet, toujours agir contre le responsable principal, s'il agissait dans le cadre du délai d'un an.

Dans le second cas envisagé ici, celui du règlement amiable effectué par le garanti, l'article 32 nous dit que le délai de trois mois part du jour du règlement. Certains tribunaux ont parfois appliqué le texte avec laxisme, considérant par exemple comme recevable l'action récursoire intentée par le garanti dix-huit mois après la livraison des marchandises, dès lors qu'elle intervenait dans le délai de trois mois du règlement amiable. Cette solution ne sera plus possible après deux arrêts rendus par la Cour de Cassation le 7 décembre 2004 et le 10 mai 2005. – Arrêtons nous sur la décision la plus nette, celle du 10 mai 2005.

Un commissionnaire de transport, mis en cause par son commettant à la suite de dommages causés par le déchargement des marchandises à lui confiées, déchargement survenu le 6 juin 1997, avait exercé une action récursoire contre le manutentionnaire le 4 juin 1998, juste avant l'expiration du délai d'un an. Mais, au jour de l'assignation, il n'avait pas encore indemnisé son commettant, étant en

pour parler avec lui. Son action n'était donc pas, en l'état, recevable. Une indemnisation amiable étant intervenue le 11 février 1999, cette action a néanmoins été déclarée recevable par la Cour de Rouen (11 septembre 2003, *Bulletin des transports* 2004.355). Pour le juge, la prescription de l'action récursoire courant, en cas de règlement amiable, du jour du paiement (nous dirions, du jour du règlement), l'ayant droit à la marchandise ayant été réglé le 11 février 1999, le commissionnaire avait, par là même, *régularisé* l'action récursoire. La Cour de cassation a censuré la décision des juges rouennais.

Pour elle, *"en cas d'action récursoire, le garant ne peut être privé des moyens de défense inhérents à la dette elle-même que le garanti aurait été fondé à opposer aux réclamations dont il a lui-même été saisi"*. En n'ayant pas recherché si le règlement amiable n'avait pas été effectué par le commissionnaire aux assureurs, alors que l'action de ces derniers contre les commissionnaires était prescrite, la Cour d'appel n'avait pas donné de base légale à sa décision. (Cassation 10 mai 2005, *Bulletin des transports* 2005. 387 ; dans le même sens, Cassation 7 décembre 2004, navire *Cap Corrientes*, DMF 2005.552, observations P. Bonassies et Ph. Delebecque, DMF 2005, hors série n° 9, au n° 90 et au n° 113).

La formulation de la solution (que la Cour fonde sur une référence aux dispositions de l'article 2225 du Code civil : *"les créanciers, ou toute autre personne ayant intérêt à ce que la prescription soit acquise, peuvent l'opposer, encore que le débiteur ou le propriétaire y renonce"*), n'est pas des plus claires – c'est le moins que l'on puisse dire. Mais la portée concrète de la décision est hors de tout doute. Il en découle que le garanti qui indemnise amiablement l'ayant droit à la marchandise, s'il veut bénéficier du délai de trois mois de l'article 32, doit impérativement le faire dans le délai d'un an de la prescription de l'action principale. Ainsi, la responsabilité du transporteur maritime, quoi qu'il arrive, ne pourra plus être mise en cause à l'expiration d'un délai de quinze mois (un an de délai de prescription de l'action, plus, éventuellement, trois mois de délai pour l'action récursoire). Et c'est là chose sage.

4. Parmi les arrêts classés par nous dans les *variae causarum figurae*, nous retiendrons quelques décisions concernant *l'interruption* de la prescription. Ces décisions, le plus souvent, se montrent rigoureuses à l'égard du créancier. C'est ainsi que, dans une affaire où un commissionnaire de transport avait agi en garantie contre le transporteur maritime, la Cour d'appel de Versailles avait admis que l'assignation du commissionnaire était *«interruptive de la prescription»* et, implicitement, que cette interruption valait à l'égard des intérêts cargaison. La Cour de cassation censure l'analyse aux motifs suivants : *« une citation en justice n'interrompt la prescription que si elle a été signifiée par le créancier lui-même au débiteur se prévalant de la prescription »* (Cass. com. 7 avril 2004, DMF 2004, 1022, obs. O. Cachard ; Ph. Delebecque, DMF 2005 hors série n° 9, au n° 111). Comme l'observe Philippe Delebecque, la solution, si elle n'est pas nouvelle, peut paraître trop formaliste dans la mesure où le commissionnaire représente les intérêts de ses sous-traitants.

Dans un arrêt du 25 novembre 2004, c'est la Cour d'appel de Rouen qui rappelle un principe qui, lui aussi, n'est pas nouveau. L'effet interruptif de l'assignation en référé en vue de désignation d'un expert n'a d'effet que pendant la durée de l'instance, à

laquelle il est mis fin par l'ordonnance désignant l'expert. A compter de cette désignation, un nouveau délai d'un an commence à courir, pendant lequel il est impératif que l'assignation au fond soit délivrée (*Bulletin des transports* 2005.30).

Dans une autre affaire, un transporteur ayant proposé par fax au destinataire de la marchandise un règlement de 27 749 francs, la Cour de Paris avait refusé de voir là un acte interruptif de la prescription, mais seulement une "*offre de transaction*", laquelle n'avait pas été valablement acceptée. Sans souscrire à une telle qualification, la Cour de cassation rejette le pourvoi formé par le destinataire. Pour elle, "*ayant retenu, par une appréciation souveraine de la portée du fax litigieux, que ce dernier ne constituait pas une reconnaissance de responsabilité, la cour d'appel a légalement justifié sa décision*" (Cassation 30 mars 2005, *Bulletin des transports* 2005.271). Dans une affaire soumise à la Cour de Versailles, c'était bien des pourparlers transactionnels qui avaient été engagés. Mais aucun accord n'avait pu se conclure, aucun document n'avait été signé. Les juges en ont conclu que l'offre de règlement transactionnel, sans reconnaissance de responsabilité et sans acceptation du créancier, ne constituait pas une renonciation tacite du transporteur au droit d'invoquer la prescription (Versailles 16 décembre 2004, *Bulletin des transports* 2005.30).

En revanche, dans un arrêt du 30 mars 2005, la Cour de cassation reconnaît effet interruptif à la compensation légale, quant à l'excédent de la dette la plus élevée (*Bulletin des transports* 2005.270). Il semble bien – car c'est le seul moyen d'expliquer la décision – que, pour la Cour, la compensation fait naître une nouvelle dette (à hauteur de l'excédent de la dette la plus élevée), dette dont la prescription est autonome.

De cette excursion dans le domaine ingrat de la prescription, il semble que l'on puisse dégager une leçon. Dans nombre des situations évoquées, les droits du créancier n'étaient pas contestés au fond, et sans doute n'étaient pas contestables. Mais ces droits ont été privés de toute effectivité par le jeu de la prescription. Les choses eussent été différentes si le créancier concerné avait, en temps, assigné son débiteur. Or, une assignation "au commerce" est d'un coût très faible – le plus souvent, deux ou trois cents euros à peine. Il serait donc souhaitable qu'ici aussi le "principe de précaution" soit observé, et que, dès qu'une difficulté est à prévoir, le créancier maritime assigne son débiteur.