

LE ROLE DE LA JURISPRUDENCE DANS L'EVOLUTION DU DROIT : L'OBLIGATION DE SECURITE

Salima OUARAB, Maître de conférences 'A'

Faculté de Droit, Université d'Alger1

Résumé

Après la consécration de l'obligation de sécurité par le code de commerce promulgué par l'ordonnance n° 75-59 du 26 septembre 1975 en ses articles 62 et 63 relatifs au contrat de transport de personnes, la jurisprudence de la chambre civile de la Cour Suprême a contribué au développement de cette notion en l'étendant à d'autres contrats, en l'occurrence les contrats de prestations de services.

L'extension jurisprudentielle de cette technique a pour fondement l'équité. Cette obligation de sécurité est une obligation de résultat elle a cependant un certain impact sur la législation dans des domaines variés du droit.

Mot clés: obligation de sécurité – équité – contrat prestations de services – obligation de résultat – législation.

ملخص

ان بعد تكريس المشرع الالتزام بالسلامة في القانون التجاري الصادر بالأمر رقم 75-59 في 26/09/1975 في المادتين 62 و63 الخاصة بنقل الاشخاص، ساهمت الغرفة المدنية للمحكمة العليا لتطور هذا المفهوم لتوسيعه الى عقود اخرى لا سيما عقود الخدمات. وكانت العدالة اساس لهذا التوسيع القضائي. الالتزام بالسلامة هو التزام بتحقيق نتيجة ولهذا الالتزام اثار على التشريع في عدة مجالات مختلفة للقانون.

الكلمات المفتاحية: الالتزام بالسلامة – العدالة – عقود الخدمات – الالتزام بتحقيق النتيجة – التشريعات.

Introduction

L'institution de l'obligation de sécurité n'est pas le fruit du hasard. Elle est dans une grande mesure, le produit d'un effort déployé par les juges pour adjoindre dans certains contrats à l'obligation principale une obligation accessoire, aux fins de réparer les dommages corporels causés à la victime. Les tribunaux ont ainsi procédé à un « forçage » du contenu du contrat, pour reprendre l'expression utilisée par Josserand, en intégrant à celui-ci certains devoirs généraux dans le but de soumettre la réparation des dommages corporels au régime contractuel.

La problématique que nous pouvons, en conséquence, dégager à ce sujet est la suivante : sachant que les textes juridiques aussi bien constitutionnels que législatifs posent expressément le principe de l'obligation de sécurité aussi bien aux travailleurs qu'aux citoyens dans leur ensemble, il nous paraît légitime de nous interroger sur le sens de l'évolution de la jurisprudence en la matière.

Une analyse de cette dernière nous permet de mettre en exergue une évolution dans ce domaine dans la mesure où le juge, en dehors du cas exceptionnel de l'obligation de sécurité dans le contrat de transport régie par la loi, en l'occurrence les articles 62 et 63 du code de commerce, se fonde sur l'équité comme base de l'extension jurisprudentielle de cette technique (première partie de notre étude). On constate néanmoins, à travers les arrêts que nous avons été amenés à analyser une certaine « stagnation » de l'application de la jurisprudence à ce sujet (deuxième partie de notre étude). Pourtant, malgré le caractère restreint de cette dernière, il est à noter importante de l'obligation de sécurité sur la législation de façon générale.

Première partie : L'équité, base de l'extension jurisprudentielle de l'obligation de sécurité

Dans le cadre de la mission qui lui est confiée, le juge est investi d'un pouvoir d'interprétation du contrat, en application de l'article 111 du code civil lorsque les clauses du contrat qu'il renferme ne sont pas claires¹. Cependant, dans le silence de la loi et dans le cas où la volonté des parties n'est pas exprimée, l'homme de loi va attacher à certains contrats certaines conséquences. Il ne va pas interpréter dans ce cas le contrat c'est-à-dire rechercher la volonté commune des cocontractants mais aller bien au-delà de cette volonté pour déterminer le contenu légal du contrat en ayant recours à l'équité, conformément aux articles 1^{er} al 3 et 107 al 2 du code civil ². Cette technique qui est une notion très ancienne³ expressément prévue par la loi ou implicitement concédé par celle-ci évoque une idée de justice à l'état pur⁴, indépendante du droit dont elle comble les lacunes⁵

1.-Article 111 du code civil : « Lorsque les termes du contrat sont clairs, on ne peut s'en écarter, pour rechercher, par voie d'interprétation, quelle a été la volonté des parties. Lorsqu'il y a lieu à interprétation, on doit rechercher quelle a été l'intention commune des parties, sans s'arrêter au sens littéral des termes, en tenant compte de la nature de l'affaire, ainsi que de la loyauté et de la confiance devant exister entre les contractants d'après les usages admis dans les affaires ».

2.-Article 1^{er} al 3 du code civil. Le cas échéant, il (le juge) a recours au droit naturel et aux règles de l'équité.

Article 107 al 2 du code civil. Il (le contrat) oblige le contractant non seulement à ce qui y est exprimé, mais encore à tout ce que la loi, l'usage et l'équité considèrent comme une suite nécessaire de ce contrat d'après la nature de l'obligation.

3.-En droit romain, saisi d'une action qui réprimait sévèrement la profanation des tombes (*actio sepulchri violati*) le juge devait statuer en équité V. Nathalie Dion – Le juge et le désir du juste – D. Chr 1999, p. 198.

4.-« L'équité est la béquille de la justice ». ch. Perclan « De la justice » in Justice et raison, Bruxelles 1963, p. 46.

5.-En Angleterre, les lacunes de la Common Law suscitérent l'éclosion d'un droit supplétif, l'Equity mis en œuvre par le chancelier du Royaume – in « L'Equité » Eric Agostiné.

du droit. Elle permet au juge de fonder des solutions prétoriennes⁶ en découvrant dans certains contrats des obligations accessoires auxquelles les parties n'avaient pas songé, mais qui découlent naturellement comme une des suites équitables visées par l'article 107 al 2 suscité.

L'idée qui ressort ainsi de l'équité est que c'est le danger que fait courir au créancier l'exécution de la prestation promise qui explique, voire justifie, l'obligation de sécurité dans certains contrats concernant, par exemple, le transport de personnes ou encore les prestations de services.

C'est à propos de cette catégorie de contrats que la jurisprudence, très réduite en la matière, s'est prononcée sur l'obligation de sécurité qui ne peut, de toute évidence, être invoquée que dans le cadre de la responsabilité contractuelle. Les juges de la Cour de Sétif, dans un arrêt rendu le 14 janvier 1981 se sont d'ailleurs basés sur les règles de cette responsabilité, conformément à l'article 176 du code civil, pour condamner le propriétaire d'un bain maure à des dommages intérêts à propos d'un accident survenu à un client dans ces lieux, qui lui a coûté la vie.

Ils ont rappelé, à cet effet, que l'obligation du propriétaire du bain était de permettre à la victime de prendre son bain dans de bonnes conditions, en toute sérénité, et de veiller à sa sécurité en exécution du contrat de prestations de services qui le liait à la victime. La responsabilité qui en découle ne peut, par conséquent, être que de nature contractuelle.

La Cour Suprême, chambre civile, estimant que l'arrêt entrepris par la Cour de Sétif était fondé, a rejeté le pourvoi formulé par le propriétaire du bain par arrêt en date du 02

⁶-« Il serait faux de ne voir dans les juges que la bouche qui prononce les paroles de la loi, des êtres inanimés qui n'en peuvent modérer ni la force ni la rigueur » in Montesquieu, De l'esprit des lois, XI, 6 œuvres complètes, La pléiade, T2, p. 404.

février 1983⁷. Les juges ont statué en équité, voyant ainsi un lien entre l'inexécution de l'obligation du propriétaire du bain qui était de permettre à la victime de prendre son bain dans les meilleures conditions de sécurité possibles et les risques pouvant être encourus par cette dernière qui est la survenance d'un dommage.

A contrario, la Cour d'appel de Mostaganem, dans un arrêt rendu le 21 février 1979 avait condamné le tenancier d'un manège à verser des dommages-intérêts aux parents d'un enfant qui avait été victime d'un accident au cours des jeux sur la base de la responsabilité délictuelle (articles 1382-1383 et 1384 du code civil français et article 138 du code civil algérien).

La Cour Suprême, sans soulever ce point de droit qui avait toute son importance a, par arrêt daté du 01 juillet 1981⁸ rejeté le pourvoi en cassation du propriétaire du manège et de la caisse d'assurances (C.A.A.R) au motif que, s'agissant de jeux de cette espèce, il appartenait au propriétaire de prendre toutes les précautions nécessaires pour éviter de tels accidents, comme il était du devoir de son préposé d'exercer une surveillance étroite au moment des jeux conçus spécialement pour les jeunes enfants.

Comme dans le cas d'espèce précédent, les juges ont tranché sur la base de l'équité. L'obligation de sécurité est justifiée par le risque que pourrait engendrer l'exécution de la prestation.

A cet égard, il serait intéressant de nous pencher sur la question relative à la qualification de ce type d'obligation et examiner l'état de la jurisprudence, certes ancienne, quant à son application à travers les cas d'espèces que nous avons été amenés à consulter.

⁷-Arrêt non publié.

⁸-Cour Suprême – Chambre civile (2^e section) 01 juillet 1981 – Bulletin des magistrats 1982, numéro spécial, p. 125.

Deuxième partie : L'application « figée » de la jurisprudence de l'obligation de sécurité

La portée de l'obligation contractuelle de sécurité est variable. S'il ne s'agit que d'une obligation de moyens, le créancier doit, en cas d'inexécution, démontrer la faute du débiteur ; s'il s'agit d'une obligation de résultat, le débiteur, une fois prouvée l'inexécution de l'obligation, ne peut se libérer totalement ou partiellement qu'en rapportant la preuve de la cause étrangère. C'est dans ce sens que le juge s'est prononcé qualifiant l'obligation de sécurité mise à la charge du propriétaire du bain (dans l'arrêt rendu par la Cour Suprême le 23 février 1983), de l'exploitant du manège (arrêt Cour Suprême le 01 juillet 1981) ou encore du transporteur de personnes (arrêt Cour Suprême du 30 mars 1983 publié dans la revue judiciaire de 1989 n° 1, p. 42) comme étant une obligation de résultat de plein droit. A ce titre, le débiteur doit prendre toutes les mesures voulues pour éviter la production de tels accidents et surtout garantir la sécurité du créancier. Il est responsable de tous les dangers pouvant survenir à ce dernier tant qu'il n'est pas prouvé que ces dommages sont dûs à une cause étrangère (cas de la force majeure ou faute de la victime).

Dans l'arrêt concernant le propriétaire du manège, ce dernier, pour s'exonérer de sa responsabilité avait invoqué le vertige de l'enfant qui était imprévisible et qui serait la cause de l'accident. Les juges de la Cour d'appel de Mostaganem n'ont, de toute évidence, pas tenu compte de cet argument.

A la lecture des arrêts auxquels nous avons fait référence, il apparaît une certaine « stagnation » de la jurisprudence concernant l'obligation de sécurité, ceci, contrairement à la jurisprudence française, beaucoup plus abondante en la matière, qui a évolué sur ce point.

L'obligation de sécurité qui était, à l'origine, qualifiée d'obligation de résultat, est devenue dans la plupart des cas, selon les circonstances⁹, une obligation de moyens ou encore une obligation générale de prudence et de diligence. L'objectif du juge en agissant ainsi, serait de permettre à la victime ou à ses ayants droits de percevoir les dommages intérêts sans avoir à prouver une faute du responsable.

En tout état de cause, bien que la jurisprudence existant en la matière soit assez limitée, les décisions sus-évoquées n'étant que des cas d'espèces, l'on ne peut passer sous silence l'importance de l'impact de l'obligation de sécurité consacrée par la jurisprudence sur la législation, ceci dans tous les domaines du droit aussi bien ceux relevant du secteur public que du secteur privé.

A ce titre, il convient de distinguer deux périodes :

1/ La première est celle correspondant à l'ère socialiste allant de la date du recouvrement de la souveraineté nationale à 1988 où le principe même de sécurité est appréhendé dans le sens de sécurité du travailleur. Cette obligation de sécurité revêt un caractère plutôt social et est concentrée autour du cadre de vie et de travail du militant travailleur.

Erigée en principe constitutionnel¹⁰ au même titre que le droit à l'emploi et à l'hygiène, l'impératif de sécurité dans le

⁹-Il en est ainsi lorsque le contractant a conservé une certaine liberté de manœuvre, c'est-à-dire que sa participation active figure parmi les circonstances du dommage, créant ainsi un aléa pour le débiteur, comme, par exemple dans certains sports rallye automobile. Cour d'appel de Paris, 25 mai 1993. Gaz. Pal 1994. Saim, p. 101.

¹⁰-Article 62 de la constitution de 1976 (promulguée par l'ordonnance n° 76-9 du 22 novembre 1976 ; « L'Etat garantit le droit à la protection, à la sécurité et à l'hygiène dans le travail ».

Article 52 de la constitution de 1978 : « Le droit à la protection, à la sécurité et à l'hygiène dans le travail est garanti par la loi.

Article 55 de la constitution de 1996 : « Le droit à la protection, à la sécurité et à l'hygiène dans le travail est garanti par la loi.

travail va pénétrer la législation du travail, de l'époque, aussi bien l'ordonnance n° 75-31 du 29 avril 1975 relative aux conditions générales de travail dans le secteur privé¹¹ que le statut général du travailleur adopté en 1978¹² qui avait pour but d'harmoniser le monde du travail et tous les autres textes entrepris au même moment dans lesquels l'accent est mis sur la nécessité de garantir la sécurité physique et morale du travailleur.

L'organisme employeur, en vertu de la relation de travail qui le liait au travailleur était tenu, non seulement de lui verser une rémunération au titre de laquelle il percevait un salaire en contrepartie du travail fourni¹³, mais encore de lui assurer les conditions d'hygiène et de sécurité¹⁴.

En cas de négligence ou d'inobservation des règles de sécurité, l'auteur est passible des sanctions prévues au règlement intérieur, sans préjudice des sanctions prévues au code pénal.

Les femmes travailleuses et les travailleurs mineurs bénéficient de protections particulières prévues par les dispositions législatives et réglementaires, notamment celles relatives aux conditions générales de travail et à la prévention des risques professionnels.

L'obligation pour l'employeur d'assurer la sécurité du travailleur, de respecter son intégrité physique et morale, a été reprise par la législation du travail du 21 avril 1990¹⁵ et les autres

¹¹-Articles 241 et 261 de l'ordonnance n° 75-31 du 29 avril 1975 relative aux conditions générales de travail dans le secteur privé.

¹²-Article 8 du S.G.T.

¹³-Article 20 du S.G.T.

¹⁴-Article 13 du S.G.T.

¹⁵-Loi n° 90-11 du 21 avril 1990 relative aux relations de travail modifiée et complétée jusqu'à l'ordonnance n° 97-02 du 11 janvier 1997.

textes législatifs¹⁶ et réglementaires¹⁷ qui l'accompagnent, marquant ainsi la fin du régime socialiste et le début de l'ère libérale.

2/ La deuxième période allant de 1989 à nos jours, correspondant à l'ouverture économique et politique appelée aussi économie de marché, se distingue par un élargissement de la conception de l'obligation de sécurité qui ne concerne plus uniquement le travailleur mais tous les citoyens dans leur ensemble.

Cette uniformisation ou généralisation de l'obligation de sécurité se manifeste à travers plusieurs textes ; ainsi la législation relative à la protection du consommateur en l'occurrence la loi n° 09-03 du 25 février 2009 relative à la protection du consommateur et à la répression des fraudes, en ses articles 9 et 10¹⁸ met à la charge de tout « intervenant » dans le processus de mise à la consommation d'un produit, une obligation de sécurité.

¹⁶-Loi n° 88-07 du 26 janvier 1988 relative à l'hygiène, la sécurité et la médecine du travail.

¹⁷-Décret exécutif n° 91-05 du 19 janvier 1991 relatif aux prescriptions générales de protection applicables en matière d'hygiène et de sécurité en milieu de travail.

¹⁸-Loi n° 09-03 du 25 février 2009 relative à la protection du consommateur et à la répression des fraudes (J.O.R.A n° 15 du 08 mars 2009.

Ch II de l'obligation de sécurité des produits.

Article 9 : Dans les conditions normales d'utilisation ou dans d'autres conditions raisonnablement prévisibles par les intervenants, les produits mis à la consommation doivent être surs et présenter la sécurité qui en est légitimement attendue et ne pas porter atteinte à la santé, à la sécurité et aux intérêts du consommateur.

Article 10 : Tout intervenant est tenu au respect de l'obligation de sécurité du produit qu'il met à la consommation, en ce qui concerne :

- Ses caractéristiques, sa composition, son emballage et ses conditions d'assemblage et d'entretien.
- L'effet du produit sur d'autres produits au cas où l'on peut raisonnablement prévoir l'utilisation du premier avec les seconds ;
- Sa présentation, son étiquetage, les instructions éventuelles concernant son utilisation et son élimination ainsi que toute autre indication ou information émanant du producteur.
- Les catégories de consommateurs se trouvant dans les conditions de risque grave au regard de l'utilisation du produit, en particulier les enfants.

Toute infraction à l'obligation de sécurité du produit expose le contrevenant à une sanction pénale, soit à une amende de 200.000 DA à 500.000 DA¹⁹.

Les décrets exécutifs du 06 mai 2012²⁰ et 09 novembre 2013²¹ ont fixé, l'une les règles applicables en matière de sécurité des produits, l'autre les conditions et les modalités relatives à l'information du consommateur.

En vertu des dispositions de ces textes, les biens et services, dès leur mise à la consommation doivent répondre aux prescriptions réglementaires les concernant en matière de sécurité, de santé et de protection des consommateurs et être conformes aux exigences de sécurité²².

Cette obligation de sécurité des produits mis à la consommation implique naturellement une obligation d'information du consommateur qui peut avoir lieu par voie d'étiquetage, de marquage ou par toute autre moyen approprié²³.

S'ajoutent à ce processus législatif instaurant l'obligation de sécurité des citoyens toutes les lois concernant tant les transports terrestres, ferroviaires, qu'aériens et maritimes de marchandises et de personnes.

Dans le premier cas, la loi n°2001²⁴ du 07 aout 2001 portant orientation et organisation des transports terrestres²⁵ a cité

¹⁹-Article 73 de la loi n° 09-03 du 25 février 2009 (précitée).

²⁰-Décret exécutif n° 12-203 du 06 mai 2012 relatif aux règles applicables en matière de sécurité des produits. J.O.R.A n° 28 du 09 mai 2012, p. 16.

²¹-Décret exécutif n° 13-378 du 09 novembre 2013 fixant les conditions et les modalités relatives à l'information du consommateur (J.O.R.A n° 58 du 18 novembre 2013, p. 8).

²²-Articles 4-5-6-7-8-9-12-14 et 15 du décret exécutif n° 12-203 du 06 mai 2016 (précité).

²³-Article 17 de la loi n° 09-03 du 25 février 2009 (précitée) et article 3 du décret exécutif n° 13-378 du 09 novembre 2013 (précité).

²⁴-Cette loi a été modifiée et complétée par la loi n°11-09 du 05 juin 2011 (J. ORA n°32 du 08 juin 2011) relativement aux infrastructures et équipements de sécurité des transports guidés de personnes (art 10 bis, 40 bis et 55 bis). Loi n° 01-04 du 19 aout 2001 relative à l'organisation, la sécurité et la police de la circulation routière

²⁵-Section II- article 4.

parmi les principes généraux, l'obligation de sécurité des usagers des transports terrestres qui doivent, à ce titre bénéficier des conditions les plus avantageuses à cette fin; celle-ci ne peut être concrétisée qu'avec des transporteurs qualifiés professionnellement en terme de sécurité, de travail et de qualité de service²⁶. Ainsi que d'infrastructures adéquates constituées, entre autres, d'installations de sécurité, de signalisation et de télécommunications en ce qui concerne les transports ferroviaires²⁷. Il est à remarquer, que le législateur a manifesté, dans ce texte, la même volonté en ce qui concerne le transport des marchandises qui doit être effectué en toute sécurité par l'aménagement d'infrastructures et d'équipement lié à leur acheminement²⁸.

Auparavant, la loi n°90-35 du 25 décembre 1990, relative à la police, à la sureté, la sécurité, l'usage et la conservation dans l'exploitation des transports ferroviaires, qui constitue le principal texte de référence, a pour objectif, la mise en place d'infrastructures, installations et matériels fixes et roulants concourant à l'exploitations des transports terrestres pour garantir la sécurité des personnes.

Le décret n°93-348 du 28 décembre 1993 est intervenu pour définir les règles relatives à la sécurité de l'exploitation des transports ferroviaires.

Dans le cas de l'aviation civile, c'est la loi n°98-06 du 27 juin 1998²⁹ qui en a fixé les règles générales. Elle a insisté à cet effet sur la nécessité d'instaurer un système de transport aérien sécurisé au profit des personnes et des marchandises³⁰.

²⁶-Article 17.

²⁷-Articles 20 et 22 de cette loi.

²⁸-Article 52.

²⁹-J.O.R.A n°48 du 28 juin 1998.

³⁰-Article 3 de la loi précité.

Plus récemment, la loi n°15-14 du 15 juillet 2015³¹ modifiant la loi du 27 juin 1998, contient des dispositions relatives à la sûreté aérienne et même à une sécurité optimale³². Ces deux impératifs ne peuvent être réalisés que par un contrôle régulier de l'Etat des services aéronautiques et de leurs prestataires³³ fixant les règles générales relatives à l'aviation civile.

Dans le même ordre d'idée, le code maritime promulgué par l'ordonnance n° 74-80 du 23 octobre 1976 (modifié et complété par la loi n° 05-98 du 25 juin 1998) contient de nombreuses dispositions relatives à l'obligation de sécurité des personnes transportées³⁴. La législation afférente à ce sujet prévoit des mesures strictes pour rendre effective cette opération.

Les navires qui devaient avoir à bord un équipage qualifié pour assurer la sécurité de la vie humaine en mer³⁵, sont soumis à des visites d'inspection périodiques³⁶ qui doivent permettre de s'assurer que ces derniers sont tenus dans un bon état de navigabilité et répondent aux prescriptions des conventions internationales de sécurité de la navigation, de la sauvegarde de la vie humaine en mer ainsi qu'aux dispositions réglementaires de sécurité³⁷.

Des structures administratives, principalement la commission centrale de sécurité sont instituées pour contrôler l'application de l'ordonnance portant code maritime ainsi que les conventions internationales relatives à la sécurité de la navigation maritime et à la sauvegarde de la vie humaine en

³¹-J.O.R.A n° 41 du 29 juillet 2015.

³²-Article 16 ter de cette loi.

³³-Article 7 de la loi du 15 juillet 2015.

³⁴-Articles 223-224 du code maritime.

³⁵-Article 410 du code maritime.

³⁶-Articles 228-233 du code maritime.

³⁷-Article 234 du code maritime.

mer³⁸. L'Algérie a ainsi ratifié la convention internationale SOLAS³⁹ de 1974 et le protocole de 1978 par le biais du décret n°83-510 du 27 août 1983 et le protocole de 1988 par le décret 2000-449 du 23 décembre 2000.

En cas d'infraction aux prescriptions prévues dans le code maritime relativement à la sécurité de la navigation maritime, le propriétaire ou l'armateur du navire est puni d'une amende de 1000,00 DA à 10.000 DA.

Outre les sanctions pénales pouvant être appliquées en cas de commission d'actes délictueux contre la sécurité de la navigation maritime pouvant aller jusqu'à 20 ans de réclusion en cas de mort d'une ou plusieurs personnes⁴⁰ de transporteurs peut être civilement responsable du préjudice résultant du décès ou de lésions corporels des passagers si le fait générateur du préjudice subi a lieu au cours du transport et s'il est imputable à la faute ou à la négligence de celui-ci ou de ses préposés agissant dans l'exercice de leurs fonctions⁴¹.

Conclusion

Nous pouvons ainsi conclure, au vu de cette législation aussi abondante que variée que la jurisprudence qui a œuvré pour la consécration de l'obligation de sécurité a contribué à l'évolution de notre droit.

³⁸-Article 235 du code maritime.

³⁹-SOLAS désigne la convention internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer visant à définir diverses normes relatives à la sécurité, la sûreté et l'exploitation des navires ainsi que de leurs équipages.

⁴⁰-Articles 477 à 500 de l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime.

⁴¹-Article 842 du code maritime.