



Normandie Université

THÈSE

Pour obtenir le diplôme de doctorat

Spécialité Sciences du Langage -Linguistique

Préparée au sein de l'université de Rouen Normandie

L'argumentation judiciaire à travers le prisme des scénarios modaux

Application pour une aide à l'interprétation des
décisions de justice

présentée et soutenue par

Fadila TALEB

Thèse soutenue publiquement le 8 novembre 2019

devant le jury composé de

Laurent GAUTIER	PR – Université de Bourgogne	Rapporteur
Dominique LEGALLOIS	PR – Université Sorbonne Nouvelle-Paris 3	Rapporteur
Alain RABATEL	PR – Université Claude Bernard-Lyon 1	Examineur
Laurent GOSSELIN	PR – Université de Rouen	Directeur de thèse
Maryvonne HOLZEM	MCF-HDR Émérite – Université de Rouen	Co-Directrice de thèse

■ Thèse dirigée par Laurent GOSSELIN et Maryvonne HOLZEM, laboratoire DYLLIS (EA 7474)

Annexes

[Les annexes correspondent à toutes les décisions de justice citées dans ce manuscrit. Elles sont organisées en fonction des trois sous-genres (TC, CA, CC) et selon un ordre chronologique.]

**Annexes A : décisions Tribunal de
commerce**

Mlle Excoffier
Delade 219103
sur -18 P.
A Me Desponds
Me Pageard
Me Wehrle
le Dr. Sontéac

TRIBUNAL DE COMMERCE DE TERRE ET DE MER DU HAVRE REPERTOIRE N° 858

Jugement du : 29 Août 2003

Rôles N° : 2001 003943 – 2001 000770 – 2001 001348 – 2001 001427 – 2001 004078 – 2001 004378 – 2001 005059

S/REP : 1 2001 000824 - 1 2001 000311 – 1 2001 000362 – 1 2001 000389 – 1 2001 000847 – 1 2001 000887 – 1 2001 000951

Première cause,

EN DEMANDE :

La société COUNTRY & CITY LINE, SA dont le siège social est situé 26, rue du Ballon
ZI Les Richardets 93165 NOISY-LE-GRAND Cédex,
représentée par Maître Roland DESPONDS, Avocat demeurant 167, Bld Malesherbes
75017 PARIS,

EN DEFENSE :

1°) La société NAXCO LOGISTICS anciennement dénommée LOGITAINER, dont le
siège social est situé Route du Môle Central BP 440 76600 LE HAVRE,
représentée par Maître Géraldine PAGEARD, Avocat demeurant 95, rue Jouffroy
d'Abbans 75017 PARIS, assisté du cabinet de Maître PFISTER, Avocat demeurant 160,
Bld de Strasbourg 76600 LE HAVRE,

2°) La société TRANSPORTS GILLES VIEILLARD, SARL dont le siège social est situé
rue des Moines 27910 RENNEVILLE,
représentée par Maître Michel WOEHRLE, Avocat demeurant 83, Bld de Strasbourg
76600 LE HAVRE,

3°) La société ECT, SA dont le siège social est situé 7, Place Clémenceau 76310
SAINTE-ADRESSE,
représentée par la SCP GAUTIER VROOM & ASSOCIES, Avocats demeurant 136, rue
Victor Hugo 76600 LE HAVRE,

Deuxième cause,

EN DEMANDE :

La société ECT, sus-nommée,

EN DEFENSE :

1°) La société NAXCO LOGISTICS, sus-nommée,

2°) La société TRANSPORTS GILLES VIEILLARD, sus-nommée,

Troisième cause,

EN DEMANDE :

La société NAXCO LOGISTICS, sus-nommée,

EN DEFENSE :

1°) La société TRANSPORTS GILLES VIEILLARD, sus-nommée,

2°) La société AXA CORPORATE SOLUTIONS ASSURANCE anciennement AXA GLOBAL RISKS, dont le siège social est situé 4, rue Jules Lefebvre 75009 PARIS, représentée par Maître MERGNY, Avocat demeurant 46, rue de Bassano 75008 PARIS, assisté de Maître Alain MICHEL, Avocat demeurant 26, rue Jean-Baptiste Eyriès 76600 LE HAVRE,

Quatrième cause,

EN DEMANDE

La société NAXCO LOGISTICS, sus-nommée,

EN DEFENSE :

1°) La société TRANSPORTS GILLES VIEILLARD, sus-nommée,

2°) La société AXA CORPORATE SOLUTIONS ASSURANCE, sus-nommée,

Cinquième cause,

EN DEMANDE :

La société ECT, SA sus-nommée,

EN DEFENSE :

1°) La société NAXCO LOGISTICS, sus-nommée,

2°) La société TRANSPORTS GILLES VIEILLARD, sus-nommée,

Sixième cause,

EN DEMANDE :

La société NAXCO LOGISTICS, sus-nommée,

EN DEFENSE :

1°) La société TRANSPORTS GILLES VIEILLARD, sus-nommée,

2°) La société AXA CORPORATE SOLUTIONS ASSURANCE, sus-nommée,

Septième cause,

EN DEMANDE :

La société TRANSPORTS GILLES VIEILLARD, sus-nommée,

EN DEFENSE :

La société AXA CORPORATE SOLUTIONS ASSURANCE, sus-nommée,

M

COMPOSITION DU TRIBUNAL :

A l'audience publique et au cours du délibéré :

Juges : Monsieur Jérôme DERUDDER, Président en remplacement de Monsieur Charles PARIS, Monsieur Gérard BOESCH en remplacement de Monsieur Guillaume LAFARGE et Monsieur Jean-Pierre BOURGET

GREFFIER :

Maître Nicolas LE PAGE

DEBATS :

A l'audience publique du 05 octobre 2001, le Tribunal a désigné Monsieur Jean-Pierre BOURGET Juge rapporteur qui a entendu les plaidoiries le 29 Novembre 2002 et informé les parties présentes que le jugement serait prononcé à l'audience publique du 28 Mars 2003 après avoir rendu compte au Tribunal dans son délibéré, conformément à l'article 869 du Nouveau Code de Procédure Civile ; jugement prorogé au 05 Septembre 2003 ;

QUALIFICATION DU JUGEMENT :

Prononcé publiquement, en premier ressort, contradictoirement,

Signé par Monsieur Jérôme DERUDDER, Président, et Maître Nicolas LE PAGE, Greffier.

LES FAITS

La société COUNTRY & CITY LINE (ci-après CACL) importe et distribue des vêtements de la marque « Gentleman Farmer » qui est sa propriété.

Elle a importé pour la saison d'hiver 2000/2001, un lot de 2507 parkas en provenance du Vietnam, logé dans deux conteneurs 20' (conteneur HDMU 223394/0 contenant 1207 pièces, et conteneur HDMU 220496/2 contenant 1300 pièces).

Ces deux conteneurs ont été débarqués au HAVRE du navire APL « Cyprine » le 17 août 2000. CACL a chargé la société ECT d'organiser leur transport entre le port du Havre et son établissement de 93 Noisy le Grand.

ECT s'est substituée la société LOGITAINER (devenue aujourd'hui NAXCO LOGISTICS), qui elle-même s'est substituée la société Transports Gilles VIEILLARD.

A la livraison le 25 août 2000 chez CACL, il a été constaté que les deux conteneurs étaient déplombés et qu'il manquait :

- 957 parkas dans le conteneur n°1,
- 296 parkas dans le conteneur n°2.

Soit au total sur les deux conteneurs un manquant de 1253 parkas.

Selon procès-verbal de la Gendarmerie Nationale, il était établi que le chauffeur Michel avait pris en charge, en train double, les deux conteneurs fermés et plombés le 24 août au Havre à dix-sept heures quarante-cinq ;

qu'il avait roulé jusqu'à 27 Mouflaines ; qu'il avait stationné les deux remorques sur le parking à l'entrée du village avant de rentrer à son domicile avec le tracteur ; qu'il avait constaté le lendemain matin à sept heures en attelant les remorques, que les plombs avaient été brisés, et que les conteneurs avaient été vidés d'une partie de leur contenu.

LES PROCEDURES

C'est dans ces conditions que par exploits du 12 janvier 2001 puis du 22 mai 2001, la société CACL faisait assigner les sociétés ECT, NAXCO LOGISTICS et Transports Gilles VIEILLARD devant le Tribunal de Commerce du Havre pour l'entendre :

- recevoir CACL en sa demande et la dire bien fondée,
- dire et juger que la disparition des 1.253 parkas constitue une faute lourde engageant la responsabilité des commissionnaires NAXCO LOGISTICS et ECT, et du voiturier Transports VIEILLARD,
- dire et juger qu'en raison des manquants, elle a subi un préjudice se décomposant comme suit :
 - o Au titre de la perte de chiffre d'affaires, des frais de douane et de port la somme de 143.635,11 euros,
 - o Au titre du préjudice commercial, la somme de 60.979,60 euros représentée à la fois par l'atteinte à la marque, et par le temps passé par les collaborateurs de CACL à la gestion du litige.
- En conséquence, vu les dispositions de l'article 1150 du Code Civil, condamner conjointement et solidairement les sociétés ECT, NAXCO LOGISTICS et Transports VIEILLARD au paiement des sommes précitées avec intérêts au taux légal à compter de la présente assignation,
- Assortir le jugement à intervenir de l'exécution provisoire, nonobstant appel et sans caution,
- Condamner NAXCO LOGISTICS à lui régler la somme de 4.573,47 euros sur le fondement de l'article 700 du Nouveau Code de Procédure Civil,
- Condamner NAXCO LOGISTICS en tous les dépens.
-

Selon exploits du 24 janvier puis du 8 juin 2001, la société ECT faisait assigner en garantie les sociétés NAXCO LOGISTICS et Transports VIEILLARD.

Selon exploits du 25 janvier, puis du 12 février, puis du 13 juin, la société NAXCO LOGISTICS faisait assigner en garantie les sociétés Transports VIEILLARD et AXA CORPORATE SOLUTIONS (ci-après AXA).

Selon exploit du 4 juillet 2001, la société Transports VIEILLARD faisait assigner en garantie la société AXA.

MOYENS ET ARGUMENTS DE COUNTRY & CITY LINE

Aux termes de ses conclusions, CACL soutient principalement :

- Qu'est constitutive de faute lourde le vol d'un véhicule, ou le vol dans un véhicule laissé sans surveillance dans des conditions de négligence caractérisée, notamment le stationnement sur un parking non gardé. Qu'il n'est pas prouvé que les conteneurs étaient protégés par un cadenas. Que Transports VIEILLARD, contrairement à ce qu'elle affirme dans ses conclusions, a bien considéré que son chauffeur avait commis une faute en stationnant la nuit sur le parking du village Mouflaines, puisqu'elle l'a mis à pied cinq jours pour ce motif, puis qu'elle l'a licencié quelques jours plus tard suite à un deuxième vol dans les mêmes circonstances.
- Que des réserves ont été portées immédiatement au déchargement sur la lettre de voiture. Qu'il a été jugé à plusieurs reprises « qu'en assistant sans protestation à l'apposition, par le destinataire, de réserves sur le bon de livraison, le chauffeur les a tacitement acceptées ». Que la nature et le nombre des objets volés sont donc parfaitement déterminés.
- Qu'elle a perdu l'intégralité du chiffre d'affaires correspondant aux parkas volés. Qu'il s'agit d'un préjudice direct et non contestable. Qu'au total pour les 1253 pièces, cela représente une somme de 166.292,68 euros HT.
- Que la société ECT lui a facturé les frais de port et de douane. Que pour les 1253 pièces volées, ces frais se chiffrent à la somme de 6.817,45 euros.
- Qu'elle a subi, du fait de l'impossibilité dans laquelle elle s'est trouvée de livrer ses clients, une atteinte non négligeable à la marque de prestige « Gentleman Farmer » dont elle est propriétaire. Qu'elle est fondée à solliciter, à titre de dommages et intérêts, la condamnation solidaire des défenseurs à lui payer la somme de 60.979,60 euros.
- Qu'elle a vu ses collaborateurs passer un temps considérable non seulement à la gestion des commandes et des livraisons, mais également à la résolution du présent litige. Que ce temps peut être évalué à la somme de 15.244,90 euros dont elle devra aussi être indemnisée par les défenseurs.

CACL demande au tribunal, par conclusions développées devant Monsieur le Juge-Rapporteur :

- De la recevoir en sa demande et la dire bien fondée,
- Dire et juger que la disparition des 1.253 parkas est constitutive d'une faute lourde, engageant la responsabilité des commissionnaires de transport, les sociétés LOGITAINER et ECT, et du transporteur Transports VIEILLARD.
- Dire et juger qu'elle a subi un préjudice, conséquence directe de cette faute lourde, se décomposant comme suit :

- 166.292,68 euros au titre de la perte de chiffre d'affaires, des frais de douanes et de port,
- 60.979,60 euros au titre du préjudice commercial, représenté à la fois par l'atteinte à la marque, et par le temps passé par ses collaborateurs à la gestion du présent litige,
- En conséquence, condamner conjointement et solidairement les sociétés LOGITAINER, ECT et Transports VIEILLARD au paiement de 166.292,68 euros au titre de la perte sur chiffre d'affaires, des frais de douanes et de port, et de 60.979,60 euros à titre de dommages et intérêts pour le préjudice commercial subi.
- Dire et juger que cette somme portera intérêts au taux légal à compter du présent exploit introductif d'instance.
- Assortir le jugement à intervenir de l'exécution provisoire, nonobstant appel et sans caution,
- Condamner la société LOGITAINER à lui payer la somme de 4.573,47 euros sur le fondement de l'article 700 du Nouveau Code de Procédure Civile,
- Condamner LOGITAINER aux dépens.

MOYENS ET ARGUMENTS DE ECT

Aux termes de ses conclusions, ECT soutient principalement :

- Que sa responsabilité est recherchée en sa qualité de commissionnaire de transport principal. Qu'aucune faute personnelle ne peut lui être reprochée. Que CACL n'apporte pas la preuve de l'existence d'une faute lourde du voiturier. Qu'elle peut donc se prévaloir des limitations de responsabilité applicable au transporteur qu'elle s'est substituée.
- Que la réalité des manquants n'a pas été établie de façon contradictoire avec le voiturier. Que par ailleurs CACL ne verse pas aux débats les factures d'achat des marchandises dérobées, mais se contente de produire des exemples de factures pour des montants qui n'ont rien à voir avec sa réclamation. Qu'elle ne justifie pas de son préjudice matériel. Que le Tribunal devra l'enjoindre de verser aux débats les factures d'achat qui seules permettent d'établir le préjudice réellement subi.
- Que les préjudices résultant de l'atteinte à la marque ou du temps passé par ses collaborateurs sur le litige ne sont pas non plus justifiés.
- Qu'en application des articles L132-3 et suivants du Code de Commerce, 1984 et suivants du Code Civil, la société NAXCO LOGISTICS devra la garantir de toute condamnation qui serait prononcée à son encontre.
- Qu'en application des dispositions des articles L133-1 et suivants du Code de Commerce, le voiturier Transports VIEILLARD devra la garantir de toute condamnation qui serait prononcée à son encontre.

M

- Qu'en application des dispositions de l'article L124-3 du Code des Assurances, AXA sera condamnée conjointement et solidairement avec son assuré Transports VIEILLARD, à la garantir intégralement de toute condamnation qui serait prononcée à son encontre.

ECT demande au Tribunal :

- De déclarer mal fondée l'action de la société CACL qui ne justifie pas de la réalité et du montant de son préjudice, qu'il s'agisse des dommages matériels et/ou immatériels, en conséquence la débouter en l'état de toutes ses demandes, fins, et conclusions,
- Subsidiairement dire que la société ECT peut bénéficier de la limitation de responsabilité du transporteur routier à hauteur de 6.247,36 euros,
- En tout état de cause, condamner conjointement et solidairement les sociétés NAXCO LOGISTICS, Transports VIEILLARD et son assureur AXA à garantir ECT de toute condamnation qui pourrait être prononcée à son encontre.
- Les condamner dans les mêmes conditions à verser à ECT une somme de 7 000 euros sur le fondement de l'article 700 du Nouveau Code de Procédure Civile, ainsi qu'aux entiers dépens.

MOYENS ET ARGUMENTS DE NAXCO LOGISTICS

Aux termes de ses conclusions, soutient principalement :

- Que la qualité de loueur de véhicule ne se présume pas. Que faute d'en apporter la preuve, AXA n'est pas fondée à soutenir que son assuré aurait agi en qualité de loueur de véhicule.
- Que CACL a procédé au dépotage des conteneurs immédiatement à leur arrivée, empêchant le constat contradictoire des gendarmes qui n'ont été appelés qu'une heure après. Que la société CACL n'apporte donc pas la preuve de la réalité des manquants.
- Que CACL ne justifie en rien la réalité des préjudices qu'elle prétend avoir subi et ne rapporte pas la preuve objective de leur montant.
- Que CACL ne prouve en rien que le comportement du voiturier est constitutif d'une faute lourde. Qu'elle est fondée à se prévaloir des limitations de responsabilité de son substitué.
- Qu'il est constant que la société NAXCO LOGISTICS s'est vue confier le transport des deux conteneurs par la société ECT. Qu'elle n'a pas effectuée elle-même le transport, mais l'a confié à la société Transports VIEILLARD qui l'a exécuté ainsi que l'atteste la lettre de voiture n° 0002813 du 25 août 2000. Qu'en sa qualité de commissionnaire de transport, elle est bien fondée à demander à être garantie par son substitué Transports VIEILLARD, au cas où cette dernière serait jugée responsable de la perte de la marchandise.

M 1

- Qu'en application de l'article L124-3 du Code des Assurances, elle est recevable en son action à l'encontre de AXA. Qu'il ressort d'un avenant daté du 10 mai 1994, que la police est étendue à l'activité de tractionnaire. Que le seul moyen à respecter pour obtenir la garantie de l'assureur est la fermeture à clef de l'accès au véhicule. Qu'il est établi par le procès-verbal de gendarmerie que les conteneurs étaient fermés et plombés. Que Transports VIEILLARD précise dans ses écritures que les conteneurs étaient en outre cadenassés. Que des attestations prouvent que les chauffeurs, dont Monsieur MICHEL, avaient reçu des instructions pour cadenasser les conteneurs. Que la garantie « faute du préposé » s'applique s'il est établi que l'accès au véhicule n'a pas été fermé à clef du fait du préposé. Qu'en outre la police d'assurance précise : « notre garantie restera acquise si une faute lourde était retenue par un tribunal à votre encontre ». Que dès lors, si le tribunal venait à retenir la responsabilité de Transports VIEILLARD, la société AXA serait condamnée à garantir l'entière responsabilité de son assuré.
- A titre infiniment subsidiaire, qu'en cas de faute du préposé, la franchise spécifique de 10 % prévue aux « clauses particulières » de la police AXA doit se substituer à la franchise prévue aux conditions générales et non s'additionner à celle-ci.

NAXCO LOGISTICS demande au Tribunal :

- Déclarer mal fondée l'action de CACL et la débouter de toutes ses fins et conclusions.
- Subsidiairement, dire et juger que NAXCO LOGISTICS est fondée à opposer à la société CACL les limitations légales de responsabilité invoquées par son substitué,
- Condamner solidairement Transports VIEILLARD et son assureur AXA à la garantir de toutes condamnations qui pourraient être prononcées à son encontre sur la demande de CACL et sur l'appel en garantie de ECT.
- Condamner la partie qui succombera à lui payer une indemnité de 7.000 euros sur le fondement de l'article 700 du Nouveau Code de Procédure Civile.

MOYENS ET ARGUMENTS DE TRANSPORTS VIEILLARD

Aux termes de ses conclusions, Transports VIEILLARD soutient principalement :

- Que son chauffeur MICHEL a stationné l'attelage routier sur un parking certes non gardé mais en agglomération et pendant quelques heures seulement alors qu'il s'agissait non d'un véhicule bâché mais de conteneurs plombés et cadenassés. Qu'il ne peut donc être prétendu à faute lourde et qu'il y a lieu dès lors à application des limitations d'indemnités prévues par le Contrat Type Général, soit tous calculs faits la somme de 3.291,07 euros.
- Qu'elle s'en rapporte au Tribunal concernant le chef de demande relatif aux frais de douane et de transport s'établissant à 44.719,57 euros.
- Qu'aucun justificatif n'est fourni concernant la prétendue atteinte à la marque Gentleman Farmer, de même concernant le temps passé par les collaborateurs de CACL à la gestion de la présente affaire.

Mr

- Qu'elle n'a jamais eu avec LOGITAINER la moindre activité de location de camion avec chauffeur ainsi que le certifie Monsieur NAMPONT chef du service affrètement de LOGITAINER, et Monsieur COZETTE ancien salarié de Transports VIEILLARD dans des attestations produites aux débats. Que de plus le transport dont s'agit a été effectué sous une lettre de voiture portant en-tête le cachet de la société concluante, ce qui prouve qu'il s'agit d'une opération de transport et non de location.
- Qu'elle transporte régulièrement des semi-remorques sur lesquelles sont posés des conteneurs. Qu'AXA a délivré en date du 28 mars 2000 une attestation qui détaille la garantie dommage aux marchandises transportées selon le type de conteneur utilisé. Que les clauses d'exclusion doivent répondre à la définition de l'article L 113-1 du Code des Assurances, c'est à dire être formelles et limitées. Que ne répond pas à cette définition la clause qui doit être interprétée. Qu'AXA ne saurait donc contester sa garantie.
- Qu'elle rapporte la preuve qu'il a été remis à chaque chauffeur en janvier 2000, dont le chauffeur MICHEL qui était présent à cette époque, le fascicule intitulé « prévention-garanties. Risque de vol ». Qu'elle a donc bien respecté les impératifs exigés par la compagnie AXA pour la mise en jeu de sa garantie. Qu'elle ne peut cependant produire une attestation de ce chauffeur MICHEL qui a été licencié à la suite d'un second vol survenu six jours plus tard dans les mêmes conditions, alors que des consignes lui avaient été réitérées.
- Qu'elle verse aux débats deux attestations de chauffeurs qui déclarent qu'il leur a été remis à leur embauche, avec les consignes de prévention, des cadenas pour fermer les conteneurs chargés de marchandises. Que la compagnie AXA n'apporte pas la preuve contraire aux éléments probatoires fournis par la société concluante pour établir que cette dernière n'aurait pas satisfait aux obligations mises à sa charge pour bénéficier de la garantie « faute du préposé ».
- Qu'elle a souscrit auprès de AXA la garantie A pour la réparation des dommages matériels survenants aux marchandises, et la garantie B1 pour les dommages immatériels jusqu'à 500.000 francs, garanties qui restent acquises même en cas de faute lourde, avec franchise de 10 %.
- Qu'elle a aussi souscrit la garantie « faute du préposé » sous déduction d'une franchise spécifique de 10 % et à concurrence de 80 % de la garantie précitée soit 2.000.000 francs et de 400.000 francs en ce qui concerne les dommages immatériels. Que les deux franchises ne peuvent se cumuler.
- Dans l'hypothèse où le Tribunal estimerait qu'elle n'a pas agi en qualité de voiturier mais de loueur de véhicule avec chauffeur, il y aurait lieu de déclarer la société NAXCO LOGISTICS seule responsable et ne disposant d'aucun recours à son encontre. Que dans cette hypothèse, il échet de déclarer mal fondées dans leur appel en garantie les sociétés NAXCO LOGISTICS et ECT.

Am/

Transports VIEILLARD demande au Tribunal :

- Dire et juger qu'elle n'a pas commis de faute lourde et qu'il y a lieu à application des limitations de responsabilités du contrat type en vigueur au jour du sinistre.
- Constaté que CACL ne rapporte pas la preuve de la valeur du préjudice qu'elle prétend avoir subi, et par suite la débouter de toutes ses demandes, fins et conclusions.
- La débouter pour les mêmes raisons dans l'hypothèse où le Tribunal retiendrait l'existence d'une faute lourde excluant l'application des limitations de responsabilités.
- Lui donner acte de ce qu'elle ne conteste pas le chef de demande présenté au titre des frais de port et de douane pour un montant de 6.817,45 euros.
- Rejeter en revanche les demandes relatives à l'atteinte de la marque Gentleman Farmer et aux frais prétendus pour la gestion du dossier.
- Lui donner acte de ce qu'elle conteste formellement avoir exercé l'activité de loueur de véhicules avec chauffeur, constater que AXA ne produit aucun élément susceptible de renverser la présomption attachée à la lettre de voiture, et dire et juger qu'elle est intervenue en qualité de voiturier.
- Constaté que Transports VIEILLARD était assurée pour l'activité de tractionnaire de semi-remorques portant des conteneurs.
- Lui donner acte de ce qu'elle affirme que les conteneurs étaient cadenasés et de ce qu'elle rapporte la preuve par la production aux débats de la photographie des cadenas fracturés.
- Dire et juger qu'elle n'a pas commis de faute lourde et que par suite AXA doit sa garantie conformément aux termes des clauses et conditions de la police d'assurance.
- Subsidiairement, constater qu'elle a remis à chaque chauffeur et en particulier à MICHEL le fascicule préventions-garanties-risques de vol contenant les consignes et moyens prescrits par l'assureur et que la preuve est rapportée de ce que cette remise s'est accompagnée de ses explications et instructions.
- Constaté qu'elle rapporte également la preuve de ce qu'elle a satisfait aux obligations de moyens mis à sa charge en fournissant aux chauffeurs les cadenas destinés à fermer les conteneurs chargés.
- Dire et juger que dans le cadre de ce subsidiaire, AXA doit sa garantie conformément aux clauses et conditions du contrat « TRANSROUTE », garantie « faute du préposé » et de ses avenants soit au titre des dommages matériels aux marchandises à concurrence de 2.000.000 francs et au titre des dommages immatériels à concurrence de 400.000 francs et ce avec application d'une franchise spécifique à l'exclusion de toute autre.
- Dire et juger que AXA devra relever et garantir Transports VIEILLARD de toutes condamnations qui pourraient être prononcées à son encontre et au bénéfice de COUNTRY et en particulier de la condamnation en paiement de la somme de 6.817,45 euros au titre des frais de douane et de port.
- Condamner AXA à relever et garantir Transports VIEILLARD de toutes condamnations qui pourraient être prononcées à son encontre en principal, intérêts et frais, au titre de l'article 700 et des dépens de l'instance principale, comme des appels en garantie diligentés par les sociétés ECT et LOGITAINER.

me

- Subsidiairement et dans l'hypothèse où le Tribunal estimerait qu'elle n'a pas agi en qualité de voiturier mais de loueur de véhicule avec chauffeur, dire et juger que LOGITAINER est seule responsable du sinistre et tenue à indemnisation, et ne dispose d'aucun recours à l'encontre de Transports VIEILLARD.
- Déclarer les sociétés LOGITAINER et ECT irrecevables et en tout cas mal fondées en leur appel en garantie dirigé contre Transports VIEILLARD, les en débouter.
- Condamner dans l'hypothèse de ce subsidiaire LOGITAINER et ECT ou l'une à défaut de l'autre à lui verser la somme de 3.048,98 euros sur le fondement de l'article 700 du Nouveau Code de Procédure Civile et en tous les dépens en ce compris ceux de l'appel en cause de la compagnie AXA.

MOYENS ET ARGUMENTS DE AXA

Aux termes de ses conclusions, AXA soutient principalement :

- Qu'avant dire droit, il y a lieu d'ordonner la communication du dossier pénal qui est pendant devant le tribunal d'Instance d'Evreux, de façon à savoir si les auteurs du vol ont été appréhendés, et si des marchandises ont été retrouvées.
- Qu'il apparaît que la société NAXCO LOGISTICS donnait directement ses instructions au chauffeur. Que Transports VIEILLARD facturait sa prestation à un tarif kilométrique. Qu'enfin il n'est pas contesté que les remorques appartenaient à NAXCO LOGISTICS. Que ces indices prouvent que Transports VIEILLARD doit être qualifiée de loueur de véhicule avec chauffeur, au lieu de voiturier. Que Transports VIEILLARD conclut, à titre subsidiaire, sur l'exonération de sa responsabilité si le Tribunal retenait sa qualité de loueur de véhicule avec chauffeur. Que, quant à elle, elle demande au Tribunal de débouter l'ensemble des parties de leurs demandes à son égard dès lors qu'elle n'assume pas la responsabilité contractuelle que Transports VIEILLARD pourrait encourir en sa qualité de loueur avec chauffeur.
- Qu'en ce qui concerne sa garantie pour l'activité de tractionnaire de conteneurs, le Tribunal constatera que dans l'avenant signé par Transports VIEILLARD, seule a été garantie l'activité de tractionnaire de semi-remorques françaises et étrangères. Qu'elle est donc fondée à refuser sa garantie.
- Que subsidiairement, en application de l'annexe au contrat d'assurance intitulée « prévention-garantie-faute du préposé », les accès au véhicule doivent être fermés à clef dès lors que le véhicule est stationné hors de l'entreprise pour une durée de plus de deux heures. Que les conteneurs n'étaient que plombés. Que l'assureur est donc fondé à refuser sa garantie.
- Que subsidiairement TRANSPORTS VIEILLARD n'apporte pas la preuve de ce qu'elle a respecté les obligations d'instructions et de préventions prévues au contrat d'assurance. Qu'ainsi la garantie faute du préposé ne saurait jouer.

Oml

- Que subsidiairement CACL soutient avoir perdu un chiffre d'affaires facturé à hauteur de 897.465 francs. Qu'elle ne rapporte ni la preuve de la réalité du chiffre d'affaires facturé, ni qu'elle n'a pas pu honorer ses commandes, et encore moins la preuve d'une atteinte à son image de marque. Que sa demande ne saurait excéder le prix d'achat des marchandises, soit selon ses pièces 17 H, 17 K, 18N, la somme de 42.846,10 US\$.
- Qu'à titre extrêmement subsidiaire, au cas où le Tribunal devait estimer que les conditions ouvrant droit à la couverture du risque vol étaient remplies, le pourcentage maximum de garantie est de 80 % selon annexe contractuelle page 2. Si le Tribunal devait estimer que la garantie doit être reconnue sur le fondement de la « faute du préposé », alors le pourcentage maximum de garantie serait de 70 % (80% maximum prévu, moins franchise spécifique de 10 %). Que par ailleurs, les conditions particulières du contrat stipulent une franchise de base de 10 % dans tous les cas, hormis les accidents caractérisés.

AXA demande au Tribunal :

- Surseoir à statuer jusqu'à communication du dossier pénal suite à la procédure pendante devant le Tribunal de Grande Instance d'Evreux,
- Sinon, dire et juger que Transports VIEILLARD est intervenue en qualité de loueur de véhicule avec chauffeur, qu'AXA est bien fondée à refuser sa garantie, et débouter les parties de leurs demandes à son égard.
- A titre subsidiaire, lui donner acte de ce qu'elle s'en remet au Tribunal quant à l'appréciation du degré de responsabilité de Transports VIEILLARD,
- Dire et juger que CACL ne rapporte pas la preuve du quantum de son préjudice au-delà de la valeur des marchandises,
- Dire et juger la compagnie AXA bien fondée à refuser sa garantie, l'activité de tractionnaire de conteneurs n'étant pas garantie aux termes du contrat d'assurances, et en tout état de cause, les conditions de sa garantie n'étant pas respectées,
- A titre plus subsidiaire, si le tribunal considérait que les conditions mises par l'assureur à la couverture du risque vol, à savoir la condition de fermeture à clef des portes arrières étaient remplies, constater que le pourcentage de garantie de la compagnie AXA ne saurait excéder 80 % de la valeur des marchandises CIF le Havre, avec application de la franchise contractuelle de base de 10 % de la réclamation,
- Si le Tribunal estimait la garantie de la compagnie AXA acquise sur le fondement de la « faute du préposé », constater que sa garantie ne saurait excéder le pourcentage maximum de garantie, soit 80 % de la valeur des marchandises CIF le Havre, sous déduction de la franchise spécifique de 10 % prévue par la garantie « faute du préposé », avec en sus la franchise de base de 10 % du montant de la réclamation,
- Concernant les dommages immatériels, si tant est que le Tribunal admette la réclamation de CACL et retiendrait sa garantie, dire et juger que cette garantie ne saurait excéder les pourcentages de garantie ci-dessus avec les mêmes franchises,

me

- Condamner in solidum les sociétés NAXCO LOGISTICS et Transports VIEILLARD à lui payer une somme de 7.000 euros sur le fondement de l'article 700 du Nouveau Code de Procédure Civile.

MOTIFS DU JUGEMENT

Sur la jonction des instances

Attendu que pour une bonne administration de la justice, il y a lieu de joindre les instances enrôlées sous les N° 1 2001 000824 - 1 2001 000311 - 1 2001 000362 - 1 2001 000389 - 1 2001 000847 - 1 2001 000887 - 1 2001 000951 et de statuer par un seul et même jugement ;

Sur la demande de sursis à statuer présentée par AXA

Attendu que les circonstances du vol sont parfaitement connues par la production qui est faite des procès-verbaux de gendarmerie ; qu'une information sur les auteurs du vol ou sur le sort des marchandises ne présente pas d'utilité dans la présente instance ; que cette demande sera rejetée ;

Sur la qualité des intervenants et leur responsabilité.

Attendu qu'il est constant que la société ECT est intervenue en qualité de commissionnaire de transport ;

Attendu qu'AXA prétend, à l'appui de certains indices, que Transports VIEILLARD serait intervenue en qualité de loueur de véhicule avec chauffeur ; que cependant elle n'en apporte pas la preuve ; qu'il est produit aux débats la lettre de voiture à l'en-tête de Transports VIEILLARD, qui forme contrat de transport selon les dispositions de l'article L 132-8 du Code de Commerce ; que ce document prouve à lui seul que Transports VIEILLARD est intervenue en qualité de voiturier, peu importe qu'elle facture sa prestation au kilomètre selon une pratique d'ailleurs courante sur le Port du Havre ;

Attendu en conséquence que la société NAXCO LOGISTICS doit être qualifiée de sous-commissionnaire de transport, et Transport VIEILLARD de voiturier ;

Attendu qu'en application des dispositions de l'article L 132-5 du Code de Commerce, les deux commissionnaires ECT et NAXCO LOGISTICS sont garants des manquants constatés à la livraison ;

Attendu qu'en application de l'article L 133-1 du Code de Commerce, le voiturier Transports VIEILLARD est garant des manquants constatés à la livraison ;

Sur les circonstances du vol et la faute lourde

Attendu qu'il est constant que les conteneurs ont été fracturés alors qu'ils étaient stationnés sur un parking non gardé du village de Mouflaines dans la nuit du 24 au 25 août 2000 ; que les gendarmes, ainsi que l'atteste un procès-verbal de constat, ont retrouvé sur place les plombs fracturés, mais aucune trace de cadenas ; que le chauffeur, dans ses déclarations aux forces de l'ordre, n'a jamais prétendu avoir apposé des cadenas sur les conteneurs ;

Am

Que quoiqu'il en soit, il est de jurisprudence constante que constitue une faute lourde du voiturier le fait de stationner sa remorque une nuit complète sur un parking ouvert et non gardé, peu importe que cette remorque soit protégée ou non par des cadenas ; que Transports VIEILLARD ne pourra pas bénéficier, ainsi que par ricochet les commissionnaires ECT et NAXCO LOGISTICS, en application des dispositions de l'article 1150 du Code Civil, de la limitation de responsabilité prévue au Contrat Type Général ;

Sur le montant du préjudice

Attendu que le nombre de parkas volés a fait l'objet de réserves portées immédiatement par CACL sur la lettre de voiture ; que les quantités manquantes constatées correspondent d'ailleurs au décompte fait par la gendarmerie appelée sur place ; qu'en l'absence de toute contestation de la part du chauffeur, les manquants sont réputés avoir été constatés contradictoirement avec lui ; qu'il y a lieu de retenir que 1253 parkas ont été dérobés ;

Attendu que CACL prétend que son préjudice direct est le prix de revente supposé des marchandises volées ;. qu'à l'appui de sa demande elle produit aux débats des bons de commandes au nom de différents clients ; que ces documents, édités par sa propre informatique, n'apportent pas à eux seuls la preuve que les ventes correspondantes ont dû être définitivement annulées ; que ces commandes peuvent avoir été honorées ultérieurement à partir de marchandises sur stock ou de marchandises équivalentes ; que CACL ne produit à cet effet pas le moindre document ou réclamation émanant de ses clients ; qu'enfin un chiffre d'affaires perdu ne constitue pas en lui-même un préjudice ;

Attendu qu'au titre de la perte des marchandises volées, le préjudice de CACL doit être limité à la valeur d'achat ; que selon factures produites aux débats, la valeur d'achats des parkas volés se calcule ainsi :

- 393 parkas "Omolon" X 27,80 US\$ CIF Le Havre = 10.925,40 US\$
- 241 parkas "Gobi" X 40,50 US\$ CIF Le Havre = 9 760,50 US\$
- 619 parkas "Alaska" X 35,80 US\$ CIF Le Havre = 22.160,20 US\$

Soit 1.253 parkas pour un total de 42.846,10 US\$;

Attendu que CACL chiffre son préjudice résultant des frais de douane et de port supportés sur les parkas volés à la somme de 6.817,45 euros ; que ces frais sont justifiés par la production de la facture d'intervention de ECT ;

Attendu que CACL chiffre son préjudice résultant de l'atteinte à sa marque et au temps passé par ses collaborateurs au traitement du litige à la somme de 60.979,60 euros ; que cependant elle ne produit pas le moindre document permettant de justifier cette demande ; Qu'en application des dispositions de l'article 9 du Nouveau Code de Procédure Civile, ce préjudice ne sera pas retenu ;

Attendu en conséquence :

- Que les sociétés ECT, NAXCO LOGISTICS et Transports VIEILLARD seront condamnées conjointement et solidairement à régler à la société CACL l'équivalent en euros de la somme de 42.846,10 US\$ au cours en vigueur à la date du vol, soit le 25 août 2000, au titre de la perte des marchandises volées, et la somme de 6.817,45 euros au titre des frais de port et de douanes sur les mêmes marchandises manquantes, avec intérêts de droit sur ces deux sommes à compter de l'assignation du 22 Mai 2001 ;
- Que les sociétés NAXCO LOGISTICS et Transports VIEILLARD seront condamnées conjointement et solidairement à relever et garantir ECT de la condamnation prononcée ci-dessus contre elle ;
- Que la société Transports VIEILLARD sera condamnée à relever et garantir NAXCO LOGISTICS de la condamnation prononcée ci-dessus contre elle ;

Sur la garantie de AXA

Attendu, comme démontré plus haut, que Transports VIEILLARD est intervenue en qualité de voiturier et non pas de loueur avec chauffeur ;

Attendu que les conteneurs maritimes sont transportés, par route, sur des semi-remorques ; que le tractionnaire d'une semi-remorque doit être qualifié de voiturier, peu importe que la semi-remorque et/ou le conteneur appartienne ou non au voiturier ; qu'il n'est pas contesté que la police d'assurance couvre l'activité de voiturier ; que la même police prétend exclure les activités de tractionnaire de semi-remorques et de conteneurs ; Qu'il y a donc contradiction ; que les difficultés d'interprétation d'une police d'assurance doivent profiter à l'assuré ; Qu'il faut donc considérer que ces exclusions ne visent pas l'activité, qui reste celle d'un voiturier, mais le matériel lui-même, conteneur ou semi-remorque, dès lors que ce matériel n'appartient pas au voiturier ; qu'il devient alors cohérent que par des avenants successifs, l'assurance responsabilité civile de VIEILLARD soit étendue, au-delà des marchandises transportées, aux conteneurs ou aux semi-remorques qu'elle tracte aussi mais qui ne lui appartiennent pas ; qu'en conséquence le transport en litige était bien couvert par la police d'assurance AXA CORPORATE SOLUTIONS ;

Attendu que la preuve n'est pas rapportée par AXA de ce que le chauffeur Michel n'avait pas apposé des cadenas sur les conteneurs en stationnement ; que la garantie vol des assureurs doit être maintenue ;

Attendu que subsidiairement, l'assureur AXA prétend que son assurée VIEILLARD n'aurait pas respecté les obligations de prévention et d'instruction prévues à la police ; que cependant cette dernière produit aux débats des attestations de chauffeurs prouvant d'une part qu'un fascicule de prévention lui a été remis, et d'autre part qu'elle était bien en possession de cadenas lui permettant de verrouiller les conteneurs pendant les transports ; que ces éléments paraissent suffisamment probants pour estimer que TRANSPORTS VIEILLARD a respecté les mesures de prévention exigées par la police ;

Attendu qu'il est remarqué que suite à ce premier vol, Transports VIEILLARD a donné instruction au chauffeur Michel de ne pas stationner les conteneurs pleins sur le parking de 27 Mouflaines, mais de les parquer dans l'enceinte de l'entreprise à 27 Renneville ; qu'en application de l'annexe au contrat d'assurance intitulée « prévention-garantie-faute du préposé » il est prévu qu'au cas où le véhicule stationne plus de deux heures alors qu'il est proche de sa base, ce qui est le cas en l'espèce, le pourcentage de la garantie tombe à 80 % ;

Attendu qu'il y a aussi lieu de faire application de la franchise prévue aux conditions générales en cas de faute lourde soit 10 % ; que la police d'assurance ne précise pas la méthode de calcul qui doit être retenue ; qu'à défaut il sera retenu la méthode la plus favorable à l'assuré ; que l'assureur AXA devra donc prendre à sa charge $80 \% \times 90 \% = 72 \%$ du sinistre ;

Attendu que l'assureur AXA sera donc condamné à relever et garantir les sociétés ECT, NAXCO LOGISTICS et Transports VIEILLARD des condamnations prononcées ci-dessus, mais à hauteur de 72 % de celles-ci ;

Sur l'exécution provisoire

Attendu que l'exécution provisoire est justifiée par l'ancienneté de la réclamation ;

Sur les dépens

Attendu que les sociétés AXA CORPORATE SOLUTIONS et Transports VIEILLARD succombent chacune partiellement ; qu'en application des dispositions de l'article 696 du Nouveau Code de Procédure Civile, le Tribunal partagera proportionnellement les dépens entre elles ;

Sur l'application de l'article 700 du Nouveau Code de Procédure Civile

Attendu que pour obtenir justice, CACL a dû engager des frais non compris dans les dépens ; qu'en l'absence de justificatif, le Tribunal condamnera NAXCO LOGISTICS à lui régler la somme de 3.000 euros par application de l'article de l'article 700 du Nouveau Code de Procédure Civile ;

Attendu que pour obtenir justice, NAXCO LOGISTICS a du engager des frais non compris dans les dépens ; qu'en l'absence de justificatif, le Tribunal condamnera Transports VIEILLARD à lui régler la somme de 3.000 euros par application de l'article 700 du Nouveau Code de Procédure Civile ;

Attendu que pour obtenir justice, Transports VIEILLARD a dû engager des frais non compris dans les dépens ; Qu'en l'absence de justificatif, le Tribunal condamnera AXA à lui régler la somme de 2.000 euros par application de l'article 700 du Nouveau Code de Procédure Civile ;

Sur les autres demandes

Attendu que les autres demandes, au soutien des prétentions des parties, sont inopérantes ou mal fondées ; qu'il conviendra de les rejeter ;

PAR CES MOTIFS

Le Tribunal de Commerce de Terre et de Mer du Havre,

Joint les instances enrôlées sous les N° 1 2001 000824 - 1 2001 000311 – 1 2001 000362
– 1 2001 000389 – 1 2001 000847 – 1 2001 000887 – 1 2001 000951,

Reçoit la société COUNTRY & CITY LINE en ses demandes à l'encontre des sociétés ECT, NAXCO LOGISTICS et Transports Gilles VIEILLARD, les dit partiellement fondées,

Reçoit la société ECT en son appel en garantie à l'encontre des sociétés NAXCO LOGISTICS, Transports Gilles VIEILLARD et AXA CORPORATE SOLUTIONS, le dit partiellement fondé,

Reçoit la société NAXCO LOGISTICS en son appel en garantie à l'encontre de Transports Gilles VIEILLARD et d'AXA CORPORATE SOLUTIONS, le dit partiellement fondé,

Reçoit la société Transports Gilles VIEILLARD en son appel en garantie à l'encontre d'AXA CORPORATE SOLUTIONS, le dit partiellement fondé,

Rejette la demande de sursis à statuer présentée par AXA CORPORATE SOLUTIONS,

Condamne conjointement et solidairement les sociétés ECT, NAXCO LOGISTICS et Transports Gilles VIEILLARD à régler à la société COUNTRY & CITY LINE l'équivalent en euros de la somme de 42.846,10 US\$ au cours du 25 août 2000 au titre de la perte des marchandises volées, et la somme de 6.817,45 euros au titre des frais de port et de douanes sur les mêmes marchandises manquantes, avec intérêts de droit sur ces deux sommes à compter du 22 Mai 2001,

Condamne conjointement et solidairement les sociétés NAXCO LOGISTICS et Transports Gilles VIEILLARD à relever et garantir la société ECT de la condamnation prononcée ci-dessus contre elle,

Condamne la société Transports Gilles VIEILLARD à relever et garantir NAXCO LOGISTICS des condamnations prononcées ci-dessus contre elle,

Condamne AXA CORPORATE SOLUTIONS à relever et garantir les sociétés NAXCO LOGISTICS, ECT, et Transports Gilles VIEILLARD des condamnations prononcées ci-dessus contre elles, mais à concurrence de 72 % de celles-ci,

Ordonne l'exécution provisoire du présent jugement,

Déboute les parties de leurs autres ou plus amples demandes,

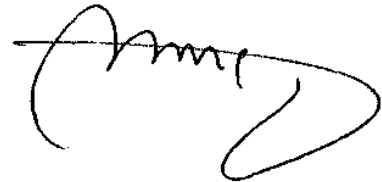
(Mr)

Partage les dépens à hauteur de 28 % à charge de Transports Gilles VIEILLARD, et à hauteur de 72 % à charge de AXA CORPORATE SOLUTIONS, ceux visés à l'article 701 du Nouveau Code de Procédure Civile étant liquidés à la somme de 228 euros,

Condamne NAXCO LOGISTICS à régler à COUNTRY & CITY LINE la somme de 3.000 euros par application de l'article 700 du Nouveau Code de Procédure Civile,

Condamne Transports Gilles VIEILLARD à régler à NAXCO LOGISTICS la somme de 3.000 euros par application de l'article 700 du Nouveau Code de Procédure Civile,

Condamne AXA CORPORATE SOLUTIONS à régler à Transports Gilles VIEILLARD la somme de 2.000 euros par applicaiton de l'article 700 du Nouveau Code de Procédure Civile.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Dh' with a long horizontal stroke underneath.A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Amir' with a large, sweeping flourish at the end.

21491

g.c (26/09/03) n° Leonard
1

TRIBUNAL DE COMMERCE DE ROUEN

Jugement du 15 septembre 2003

Rôle 2002 007729

DEMANDEUR :

GIE GENERALI TRANSPORTS devenu GENERALI FRANCE ASSURANCES, 5 RUE DE LONDRES, 75009 PARIS représentée par Me COURBON-TCHOULEV, de la SCP CAMPANA, avocat à Paris

DEFENDEURS :

MR SYLVAIN COTELLE, APPEVILLE ANNEBAULT, 27290 MONTFORT SUR RISLE

MME MARIE-JOSEPHE COTELLE, APPEVILLE ANNEBAULT, 27290 MONTFORT SUR RISLE représentés par Me LEGLOHAEC, avocat à Rouen

MACIF, 31 AV DE LA REPUBLIQUE, 69352 VENISSIEUX CEDEX représentée par Me LEONARD, avocat à Paris

STE ROUEN AFFRETEMENT 76, 8 BOULEVARD DE LESSEPS, 76000 ROUEN représentée par la SCP EMO, avocat à Rouen

INTERVENANTS VOLONTAIRES :

Monsieur David COTELLE

Monsieur Dominique COTELLE

Madame Valérie COTELLE

représentés par Me LEGLOHAEC, avocat à Rouen, plaidant par Me BOUCHAUD, avocat au Havre

COMPOSITION DU TRIBUNAL :

Lors des débats et du délibéré :

Président : Monsieur BORNET

Juges : Monsieur MARTINOT-LAGARDE
Mademoiselle CORNU

Greffier : Monsieur CLERC

Débats : à l'audience publique du 11 juillet 2003

Jugement : en premier ressort, contradictoire

FAITS ET PROCÉDURE :

Par actes des 25, 26 et 28 septembre 1998, le GIE GENERALI TRANSPORTS, agissant en qualité de subrogé dans les droits de GEC ALSTHOM, assigne à comparaître Monsieur

Sylvain COTELLE, Madame Marie-Josèphe COTELLE la MACIF et la société ROUEN AFFRETEMENT 76 devant le tribunal de commerce de Rouen afin de l'entendre :

- condamner in solidum ou l'un à défaut de l'autre, la société ROUEN AFFRETEMENT 76, Monsieur et Madame COTELLE et la MACIF à payer au GIE GENERALI TRANSPORTS les sommes de :

- 36.546,30 € en principal augmentée des intérêts de droit à compter du 23 avril 1998, date de la subrogation, capitalisés année par année jusqu'à parfait paiement dans les conditions de l'article 1154 du code civil.

- 4.573,47 € sur le fondement de l'article 700 du NCPC.

- ordonner l'exécution provisoire du jugement à intervenir, sans constitution de garantie.

- condamner les mêmes, aux mêmes conditions aux entiers dépens.

Par exploits des 21 et 22 octobre 1998, la société ROUEN AFFRETEMENT 76 appelle en garantie les consorts COTELLE et la MACIF. Au cours de l'audience, la MACIF abandonne l'exception d'incompétence du tribunal qu'elle avait soulevée, ce dont les autres parties demandent au tribunal de prendre acte.

Dans ses dernières conclusions, le GIE GENERALI FRANCE ASSURANCES, venant aux droits du GIE GENERALI TRANSPORTS, demande au tribunal de :

Vu le contrat type « GENERAL » applicable en 1997,

Vu les articles 132-4 et suivants du code de commerce,

- déclarer recevables les demandes de GENERALI FRANCE ASSURANCES.

- faire droit à ses demandes initiales étant donné qu'elle porte à 4.600 € sa demande sur le fondement de l'article 700 du NCPC.

Subsidiairement,

- faire application des limitations de responsabilité du contrat type et condamner in solidum ou l'un à défaut de l'autre, la société ROUEN AFFRETEMENT 76, Madame COTELLE, Monsieur Sylvain COTELLE et la MACIF à payer à la GENERALI FRANCE ASSURANCES les sommes de :

- 12.037,37 € en principal, augmentée des intérêts de droit à compter du 23 avril 1998, date de la subrogation, capitalisés année par année jusqu'à parfait paiement dans les conditions de l'article 1154 du code civil.

- 4.600 € sur le fondement de l'article 700 du NCPC.

En tout état de cause,

- débouter la MACIF de sa demande reconventionnelle.

- faire droit à ses demandes initiales en ce qui concerne l'exécution provisoire et les dépens.

Dans leurs conclusions récapitulatives, Monsieur Sylvain COTELLE, Madame Marie-Josèphe COTELLE, Monsieur David COTELLE, Monsieur Dominique COTELLE et Madame Valérie COTELLE demandent au tribunal de :

Vu l'article 133-1 du code de commerce,

- débouter la compagnie GENERALI FRANCE ASSURANCES et la société ROUEN AFFRETEMENT 76 de l'ensemble de leurs demandes, fins et conclusions.

- les condamner solidairement au paiement d'une somme de 1.500 € sur le fondement de l'article 700 du NCPC, ainsi qu'aux entiers dépens.

A titre subsidiaire,

- condamner la MACIF à garantir les concluants de toute condamnation susceptible d'être prononcée contre eux à la requête de GENERALI FRANCE ASSURANCES et de ROUEN AFFRETEMENT 76.

4

- condamner la MACIF au paiement de la somme de 1.500 € sur le fondement de l'article 700 du NCPC, ainsi qu'aux entiers dépens.

La MACIF, pour sa part, demande au tribunal de :

Vu l'article L 133-1 alinéa 2 du code de commerce,

- dire et déclarer mal fondée la demande de la compagnie GENERALI FRANCE ASSURANCES à l'encontre de la MACIF.

- débouter la compagnie GENERALI FRANCE ASSURANCES de l'ensemble de ses demandes, fins et conclusions à l'encontre de la MACIF.

- dire et déclarer sans objet les appels en garantie de la société ROUEN AFFRETEMENT 76 et de Monsieur Sylvain COTELLE, Madame Marie-Joseph COTELLE, Monsieur David COTELLE, Monsieur Dominique COTELLE et Madame Valérie COTELLE à l'encontre de la MACIF.

- condamner la compagnie GENERALI FRANCE ASSURANCES à lui payer les sommes de 9.146,94 € en application de l'article 32-1 du NCPC et la somme de 2.286,74 € en application de l'article 700 du NCPC ainsi qu'aux entiers dépens.

Très subsidiairement,

Vu l'article 19 du contrat type « GENERAL »

- dans l'hypothèse où par impossible le tribunal entrerait en voie de condamnation à l'encontre de la MACIF, l'indemnisation maximale susceptible d'être mise à sa charge serait de toute façon limitée à la somme de 7.311,06 €.

- débouter la compagnie GENERALI FRANCE ASSURANCES du surplus de sa demande.

- statuer ce que de droit sur les dépens.

Pendant l'audience, la société ROUEN AFFRETEMENT 76 renonce à ses demandes concernant l'exception d'incompétence et l'irrecevabilité de la demande de GENERALI FRANCE ASSURANCES pour défaut de qualité à agir, et dans ses dernières conclusions elle demande au tribunal de :

- dire et juger que les circonstances de l'accident ayant entraîné les avaries constituent un cas de force majeure exonératoire de responsabilité à l'égard tant du transporteur que du commissionnaire.

En conséquence,

- débouter le GIE GENERALI TRANSPORTS de toutes ses demandes à l'égard de la société ROUEN AFFRETEMENT 76.

A titre infiniment subsidiaire,

- dire et juger que l'indemnisation du préjudice subi par la société GEC ALSTHOM est limitée à la somme de 7.311,06 €.

- condamner in solidum les consorts COTELLE et la MACIF à garantir la société ROUEN AFFRETEMENT 76 de toutes condamnations qui pourraient être prononcées contre elle en principal, intérêts, frais et accessoires.

- condamner le GIE GENERALI TRANSPORTS à payer à la société ROUEN AFFRETEMENT 76 la somme de 2.286,74 € sur le fondement de l'article 700 du NCPC.

LES FAITS :

Le 26 septembre 1997, la société GEC ALSTHOM confie l'organisation du transport de matériels au départ du Havre vers Petit-Quevilly à la société ROUEN AFFRETEMENT 76 (RAF 76).

3

La société ROUEN AFFRETEMENT 76 sous-traite ce transport aux TRANSPORTS COTELLE.

Le 29 septembre 1997, l'ensemble routier conduit par Monsieur Jean-Michel COTELLE est impliqué dans un carambolage sur l'autoroute A 13.

Lors de cet accident, Monsieur COTELLE et son passager décèdent et l'ensemble routier est fortement endommagé.

Le 30 septembre 1997, un procès-verbal de synthèse N° 2466/97 est dressé par la gendarmerie nationale.

Une instruction est diligentée par le parquet de Bernay afin de déterminer les responsabilités de l'accident.

Le 14 novembre 1997, Monsieur Christophe AUGER, expert, fait une première expertise contradictoire de la marchandise et évalue le montant total des dommages à la somme de 37.771,99 €.

Par la suite, le 13 mars 1998, un certificat d'avaries est dressé par Monsieur Thierry DESMARAIS, expert, qui chiffre le montant des avaries subies par la marchandise GEC ALSTHOM à la somme de 37.771,99 €, précisant en conclusions : « la spécificité des pièces ne permettant aucune réparation, nous retiendrons leur perte totale : seule une destruction par cafutage pourra être envisagée ».

Le 23 avril 1998, le GIE GENERALI TRANSPORTS assureur de GEC ALSTHOM, l'indemnise pour ce sinistre à hauteur d'une somme de 36.546,30 €.

La société GENERALI FRANCE ASSURANCES, qui vient aux droits de GENERALI TRANSPORTS, se retourne alors contre la société ROUEN AFFRETEMENT 76, Monsieur et Madame COTELLE et la MACIF en qualité d'assureur du voiturier, d'où le présent litige.

DROITS ET MOYENS DES PARTIES :

La compagnie GENERALI FRANCE ASSURANCES, venant aux droits du GIE GENERALI TRANSPORTS, expose que :

- la marchandise ayant été endommagée durant son transport par l'ensemble routier de Monsieur COTELLE, les TRANSPORTS COTELLE sont contractuellement responsables de leurs pertes.

- les éléments constitutifs de la force majeure à savoir : l'extériorité, l'imprévisibilité et l'irrésistibilité ne sont pas ici réunis, aucune cause d'exonération de la responsabilité des transports COTELLE ne peut donc être appliquée dans le cas présent ; selon le procès-verbal de gendarmerie, Monsieur COTELLE roulait trop vite : 83 km/h au lieu des 50 km/h réglementaires, il est venu percuter d'autres véhicules et n'a pu maîtriser son ensemble routier. De plus, les conditions climatiques telles que le brouillard ne sont pas exceptionnelles au mois de septembre dans la région. Il y a donc faute lourde du transporteur, Monsieur COTELLE.

La société ROUEN AFFRETEMENT 76 agissant en qualité de commissionnaire de transport, elle doit être responsable du fait de son substitué en application de l'article L 132-4 et suivants du code de commerce.

La MACIF étant l'assureur responsabilité civile du transporteur, elle devra le garantir des condamnations prononcées à son encontre.

L'action menée à l'encontre du transporteur et de son assureur étant justifiée, la demande de dommages et intérêts pour procédure abusive faite par la MACIF devra être rejetée.

Les consorts COTELLE exposent que :

L'accident de circulation survenu ce 29 septembre 1997 est un cas de force majeure. En effet, il a mis en cause trois poids lourds, un autocar et treize véhicules légers et Monsieur COTELLE en circonstance de visibilité très réduite ne pouvait éviter l'obstacle qui s'est présenté devant lui.

Il n'est pas démontré que le choc avant est responsable des avaries survenues à la marchandise, Monsieur COTELLE ayant lui aussi été percuté à l'arrière par un autocar. Il n'est pas démontré non plus que la vitesse du véhicule de Monsieur COTELLE est à l'origine des avaries, ni que cette vitesse de 83 Km/h constitue une faute lourde du transporteur.

La collision frontale ne pouvait être évitée par Monsieur COTELLE.

En cas de condamnation, les consorts COTELLE seront bien fondés à demander à la MACIF de les garantir.

La MACIF expose que :

Les circonstances de l'accident décrites dans le procès-verbal de la gendarmerie nationale démontrent un cas de force majeure.

La visibilité était réduite à quinze ou vingt mètres, Monsieur COTELLE ne pouvait éviter le véhicule arrêté devant lui. Il s'agit là d'un cas de force majeure exonérant la responsabilité du transporteur.

Aucune causalité entre le choc frontal et la survenance des avaries à la marchandise n'est établie.

La faute lourde de Monsieur COTELLE ne peut être retenue ici, il n'a heurté que deux véhicules alors que lui-même a été heurté violemment par un autocar qui roulait à 99 Km/h, ce qui a provoqué le décès de Monsieur COTELLE et de son passager, Monsieur COTELLE ne peut être tenu pour responsable des actes des autres véhicules le précédant et le suivant.

Le heurt du véhicule à l'arrêt situé devant Monsieur COTELLE est donc bien un cas de force majeure.

Dans ces circonstances de visibilité fortement réduite et variable, même si Monsieur COTELLE avait respecté la vitesse de 50 Km/h, son ensemble routier n'aurait pu éviter le choc frontal avec le véhicule le précédant.

Le rapport d'expertise souligne que sur 1195 éléments endommagés, 1.088 ont été mouillés ou oxydés. Les véhicules ayant pris feu, les pompiers sont intervenus pour éteindre le sinistre et les marchandises ont alors été fortement avariées. De plus, ces avaries ont été aggravées par l'immobilisation des éléments inhérente à l'apposition des scellés sur la remorque dans le cadre de l'instruction pénale. On ne peut attribuer toutes ces avaries au choc frontal du véhicule de Monsieur COTELLE.

Quant au choc subi par les marchandises, c'est l'expéditeur qui aurait dû arrimer le chargement et on ne peut faire supporter au transporteur les avaries subies par défaut d'arrimage.

Dans l'hypothèse où le tribunal ne retiendrait pas la force majeure, l'indemnité susceptible d'être versée par la MACIF bénéficiera de la limitation de responsabilité prévue au contrat type, soit 90 frs/kg : 7.311,06 €.

La société RAF 76 expose :



Elle a sous-traité l'opération de transport aux transports COTELLE, elle intervient en qualité de commissionnaire de transport et bénéficie à ce titre des limitations de responsabilité contenues dans le contrat type.

Si la responsabilité des transports COTELLE est retenue, l'indemnisation pour pertes et avaries devra être limitée à 90 frs/kg, soit 7.311,06 €.

Or, les circonstances de l'accident réunissent ici les conditions d'un cas de force majeure qui exonère le transporteur donc son commissionnaire de toute responsabilité : plusieurs accrochages ont eu lieu sur une distance d'un kilomètre, Monsieur COTELLE n'est pas à l'origine des sinistres, il a été percuté par un véhicule et a lui-même percuté deux autres véhicules. Ce sont les circonstances exceptionnelles qui sont à l'origine des dégâts subis par la marchandise, heurt de la remorque, mouille des marchandises lors de l'intervention des pompiers, et enfin immobilisation du véhicule et de sa marchandise pendant la longue enquête pénale.

En cas de condamnation, elle sera bien fondée à réclamer la garantie des consorts COTELLE et de la MACIF.

MOTIVATION :

Sur le cas de force majeure exonératrice de responsabilité :

Attendu que l'article 1148 du code civil dispose que :

« il n'y a lieu à aucuns dommages et intérêts lorsque, par suite d'une force majeure ou d'un cas fortuit, le débiteur a été empêché de donner ou de faire ce à quoi il était obligé, ou a fait ce qui lui était interdit » ;

Attendu que la jurisprudence retient pour caractères de la force majeure : l'imprévisibilité, l'irréversibilité et l'extériorité.

Attendu que dans notre cas, il s'agit d'une suite d'accidents mortels mettant en cause plusieurs véhicules dont l'ensemble routier de Monsieur COTELLE ;

Attendu que d'après le procès-verbal de la gendarmerie nationale du 29 septembre 1997, la visibilité au moment de l'accident était de quinze à vingt mètres ;

Attendu que le brouillard ne peut être considéré dans cette région comme une condition climatique exceptionnelle à cette période de l'année et que Monsieur COTELLE, exerçant la profession de transporteur dans cette même région depuis de nombreuses années, ne pouvait en ignorer les dangers et les risques accrus d'accidents, le caractère d'imprévisibilité des circonstances de l'accident ne pourra être retenu ;

Attendu que l'article R 413-4 du code de la route prescrit que : « en cas de visibilité inférieure à 50 mètres, les vitesses maximales sont abaissées à 50 km/h sur l'ensemble des réseaux routiers et autoroutiers » ;

Attendu donc que, dans ces conditions de visibilité réduite, Monsieur COTELLE devait diminuer la vitesse de son ensemble routier à 50 km/h ;

Attendu que d'après le procès-verbal de la gendarmerie nationale, l'ensemble routier de Monsieur COTELLE roulait à une vitesse de 83 km/h soit 33 km/h de plus que la vitesse

3 

maximale autorisée en de telles circonstances climatiques et était donc en infraction avec le code de la route ;

Attendu que dans ces circonstances, les risques d'entrer en collision avec un véhicule le précédant étaient accrues ;

Attendu qu'effectivement, l'ensemble routier de Monsieur COTELLE n'a pu s'arrêter à temps et a percuté un véhicule se trouvant devant lui, ce qu'il aurait pu éviter s'il avait limité sa vitesse compte tenu de la visibilité réduite, le caractère d'irrésistibilité de la force majeure n'est pas présent ici ;

Attendu donc que les circonstances de l'accident ne revêtent pas les caractères d'imprévisibilité et d'irrésistibilité du cas de force majeure, même si les conséquences de ces accidents en série ont revêtu un caractère d'exceptionnelle gravité ;

Le tribunal dira que les circonstances de l'accident ne revêtent pas les caractères de la force majeure.

Sur les responsabilités quant aux dommages subis par la marchandise :

Attendu que le certificat d'avaries rendu le 13 mars 1998 par Monsieur DESMARAIS qui mentionne : causes et origine des avaries : ... « les colis sont renversés, partiellement écrasés. Nous avons relevé une forte humidité régnante et présence d'eau sur certains colis... plusieurs véhicules ayant brûlé, de nombreux moyens d'extinction ont été abondamment utilisés, affectant les marchandises », et encore : « outre les pièces choquées, les dommages proviennent principalement d'une oxydation excessive des pièces ou d'un risque de dysfonctionnement électrique à long terme » ;

Attendu que la remorque contenant les marchandises a dû être immobilisée pendant deux mois en raison de l'enquête pénale, empêchant ainsi les ayants-droit de Monsieur COTELLE et la MACIF de prendre des mesures conservatoires des matériels ;

Attendu ainsi que les consorts COTELLE et la MACIF ne sont pas responsables de l'aggravation de l'oxydation des marchandises ;

Attendu que les circonstances de l'accident relatées dans le rapport d'expertise automobile établissent que l'ensemble routier de Monsieur COTELLE a été percuté par un autocar et par des véhicules légers, la conclusion du rapport étant que la succession des accidents qui se sont produits dans cette zone est due à un défaut de maîtrise des véhicules et à une vitesse excessive dans des conditions très réduites de visibilité ;

Attendu qu'aucune responsabilité pénale n'a été établie pour les décès de Monsieur COTELLE et de son passager ;

Attendu que l'ensemble de ces véhicules roulait à une vitesse trop élevée et que les avaries subies par la marchandise transportée par Monsieur COTELLE sont le résultat de plusieurs accrochages mettant en cause de nombreux véhicules dont celui de Monsieur COTELLE ; qu'ainsi la vitesse excessive de l'ensemble routier de Monsieur COTELLE n'est pas la seule cause des dégâts survenus à la marchandise puisque la remorque la transportant a elle aussi

3

été percutée, et que les moyens d'extinction mis en œuvre pour éteindre le feu se propageant aux véhicules ont fortement contribué à son endommagement ;

Attendu que Monsieur COTELLE a commis une infraction au code de la route mais qu'il n'est pas prouvé qu'une vitesse conforme au code de la route lui aurait à elle seule, permis d'éviter les dégâts, compte tenu des chocs à l'arrière ; que la jurisprudence constante retient que la faute lourde est une négligence d'une extrême gravité confinant au dol et dénotant l'inaptitude du transporteur, maître de son action, à l'accomplissement de la mission contractuelle qu'il a acceptée ; que, compte tenu de l'ensemble des données, le tribunal n'estime pas devoir retenir cette qualification pour l'excès de vitesse commis par Monsieur COTELLE.

Le tribunal ne retiendra pas la faute lourde de Monsieur COTELLE et en conséquence fera application des limitations de responsabilité prévues au contrat type « GENERAL ».

Attendu que ce transport était soumis au contrat type « GENERAL » ;

Attendu que l'article 19 du contrat type « GENERAL prévoit une indemnisation maximale à hauteur, par envoi, de 12.000 frs par tonne de marchandises et que la GEC ALSTHOM, donneur d'ordre, n'a pas fourni de déclaration de valeur ;

Attendu que le poids total de la marchandise transportée par Monsieur COTELLE était de 6,580 tonnes comme indiqué dans la lettre de voiture ;

Attendu que le certificat d'avaries de Monsieur DESMARAIS en date du 13 mars 1998, précise : « la spécificité des pièces ne permettant aucune récupération, nous retiendrons leur perte totale ».

Le tribunal dira que l'indemnisation s'élèvera à 12.000 frs x 6,580 soit 78.960 frs (12.037,37 €).

Attendu qu'en vertu de l'article L 132-5 du code de commerce et vu l'article 1154 du code civil :

« Le commissionnaire de transport est garant des avaries ou pertes de marchandises et effets, s'il n'y a pas stipulation contraire dans la lettre de voiture ou force majeure »,

Le tribunal condamnera la société ROUEN AFFRETEMENT 76 à payer à la GENERALI FRANCE ASSURANCES la somme de 12.037,37 € en principal, plus les intérêts au taux légal à dater du 23 avril 1998, date de la subrogation, capitalisés année par année jusqu'à parfait paiement, et débouterà GENERALI FRANCE ASSURANCES du surplus de sa demande.

Sur les appels en garantie de la société ROUEN AFFRETEMENT 76 et des consorts COTELLE :

Attendu qu'il est établi qu'une faute a été commise par le substitué de la société ROUEN AFFRETEMENT 76 : les transports COTELLE.

Le tribunal condamnera les consorts COTELLE à garantir la société ROUEN AFFRETEMENT 76 des condamnations prononcées à son encontre.

Attendu que la MACIF est l'assureur responsabilité des transports COTELLE.

Le tribunal condamnera la MACIF à garantir les consorts COTELLE des condamnations prononcées à leur endroit.

Sur les dommages et intérêts réclamés par la MACIF :

Attendu que le tribunal donne suite à l'appel en garantie de la MACIF par les consorts COTELLE ; que la mise en cause de la MACIF par GENERALI FRANCE ASSURANCES se trouvait ainsi fondée et qu'il n'y a pas lieu d'appliquer les dispositions de l'article 32-1 du NCPC.

Le tribunal dira n'y avoir lieu à dommages et intérêts pour procédure abusive pour la MACIF.

Sur l'exécution provisoire :

Vu l'article 515 du NCPC,

Compte tenu de l'ancienneté de la créance, le tribunal prononcera l'exécution provisoire du présent jugement.

Sur les frais irrépétibles et les dépens :

Attendu que GENERALI FRANCE ASSURANCES est partiellement reçue dans ses demandes ;

Attendu que la société ROUEN AFFRETEMENT 76 est condamnée et qu'une faute a été commise par le voiturier ;

Attendu qu'il serait inéquitable de laisser à la charge du demandeur les frais qu'il a engagés pour recouvrer sa créance.

Le tribunal condamnera les consorts COTELLE d'une part et la société RAF 76 de l'autre à payer à GENERALI FRANCE ASSURANCES une somme de 1.000 € chacun en application des dispositions de l'article 700 du NCPC

Le tribunal condamnera la société ROUEN AFFRETEMENT 76 et les consorts COTELLE solidairement aux entiers dépens de l'instance.

PAR CES MOTIFS

Le Tribunal, statuant publiquement, contradictoirement et en premier ressort.

Reçoit la société GENERALI FRANCE ASSURANCES en ses demandes, les dit partiellement fondées.

Dit qu'il n'y a pas dans l'accident survenu les circonstances d'un cas de force majeure.

Dit qu'il y a lieu d'appliquer la limitation de responsabilité prévue au contrat type « GENERAL ».

Condamne la société ROUEN AFFRETEMENT 76 à payer à la GENERALI FRANCE AUSSRANCES la somme de 12.037,37 € en principal, plus intérêts au taux légal à compter du 23 avril 1998, date de la subrogation, capitalisés année par année jusqu'à parfait paiement, et déboute GENERALI FRANCE ASSURANCES du surplus de sa demande.

Condamne les consorts COTELLE à garantir la société ROUEN AFFRETEMENT 76 de cette somme.

Condamne la MACIF à garantir les consorts COTELLE des condamnations prononcées à leur encontre.

Déboute la MACIF de sa demande de dommages et intérêts.

Ordonne l'exécution provisoire du présent jugement.

Condamne les consorts COTELLE et la société ROUEN AFFRETEMENT 76 à payer à GENERALI FRANCE ASSURANCES la somme de 1.000 € chacun en application de l'article 700 du NCPC.

Condamne les consorts COTELLE et la société ROUEN AFFRETEMENT 76 solidairement aux entiers dépens liquidés à la somme de 57,32 € auxquels il conviendra d'ajouter les frais d'assignation.

Signé par Monsieur BORNET, Président de Chambre, et Monsieur CLERC, greffier.



TRIBUNAL DE COMMERCE DE ROUEN**Jugement du 21 novembre 2003**

Rôle 98 003587

DEMANDEUR :

**COMPAGNIE PARISIENNE DES ASPHALTES SA, 33 AVENUE DE WAGRAM,
75017 PARIS**

représentée par Me TISSOT, avocat au barreau de ROUEN

DEFENDEURS :

**MR LE CAPITAINE COMMANDANT LE MV "VISCOUNT", CHEZ SON AGENT
LA STE URA, 14 BD DE L'OUEST, 76000 ROUEN
STE REDERIJ MS VISCOUNT, WESTERSINGEL N°51, 9718 CG GRONINGEN
(PAYS BAS)**

représentés par Me ROHART, avocat au barreau de PARIS

Rôle 98 005351

DEMANDEURS :

**MR LE CAPITAINE COMMANDANT LE MS "VISCOUNT", PRIS TANT EN SON
NOM PERSONNEL OU'EN SA QUALITE DE REPRESENTANT DE L'ARMATEUR
ET/OU AFFRETEUR DUDIT NAVIRE CHEZ SON AGENT LA STE URA, 14 BD DE
L'OUEST, 76000 ROUEN
STE REDERIJ MS « VISCOUNT », WESTERSINGEL 51, 9718 CG GRONINGEN
(PAYS-BAS) représentés par Me ROHART, avocat au barreau de PARIS**

DEFENDEURS :

**LE PORT AUTONOME DE ROUEN, 34 BD DE BOIS GUILBERT, 76037 ROUEN
LE DEPARTEMENT DE LA SEINE-MARITIME, CONSEIL GENERAL DE LA
SEINE MARITIME, HOTEL DU DEPARTEMENT - COURS CLEMENCEAU, 76000
ROUEN représentés par Me BRAJEUX, avocat au barreau de ROUEN**

Rôle 99 009734

DEMANDEURS :

**COMPAGNIE PARISIENNE DES ASPHALTES SA, 33 AVENUE DE WAGRAM,
75017 PARIS
STE ACE INSURANCE SA - NV, 9-11 RUE BELLiard, 1040 BRUXELLES
(Belgique)**

représentées par Me TISSOT, avocat au barreau de ROUEN

DEFENDEURS :

DEPARTEMENT DE LA SEINE MARITIME, HOTEL DU DEPARTEMENT, COURS CLEMENCEAU, 76000 ROUEN

LE PORT AUTONOME DE ROUEN, 34 BOULEVARD DE BOISGUILBERT, 76000 ROUEN

représentés par Me BRAJEUX, avocat au barreau de ROUEN

Rôle 99 006578

DEMANDEUR :

COMPAGNIE FLUVIALE DE TRANSPORTS DITE "CFT", 11 RUE DU PONT V, 76600 LE HAVRE représentée par Me VARGUES, avocat au barreau du HAVRE

COMPAGNIE AGF MAT, 23/27, RUE NOTRE DAME DES VICTOIRES, 75002 PARIS

DEFENDEURS :

MONSIEUR LE CAPITAINE COMMANDANT LE MS "VISCOUNT", CHEZ SON AGENT UNION ROUENNAISE D'ACCONAGE, 14 BD DE L'OUEST, 76000 ROUEN
STE REDERIJ MS VISCOUNT, WESTERSINGEL N° 51, 9718 CG GRONINGEN (PAYS BAS)

représentés par Me ROHART, avocat au barreau de PARIS

DEPARTEMENT DE LA SEINE MARITIME, HOTEL DU DEPARTEMENT, COURS CLEMENCEAU, 76000 ROUEN

LE PORT AUTONOME DE ROUEN, 34 BOULEVARD DU BOIS GUILBERT, 76000 ROUEN représentés par Me BRAJEUX, avocat au barreau de ROUEN

Rôle 99 006734

DEMANDEURS :

MR LE CAPITAINE COMMANDANT LE NAVIRE MS "VISCOUNT", PRIS TANT EN SON NOM PERSONNEL QU'EN SA QUALITE DE REPRESENTANT DE L'ARMATEUR ET/OU AFFRETEUR DUDIT NAVIRE, CHEZ SON AGENT URA, 14 BD DE L'OUEST, 76000 ROUEN

STE RODERIJ MS VISCOUNT, WESTERSINGEL 51, 9718 CG GRONINGEN (PAYS BAS) représentés par Me ROHART, avocat au barreau de PARIS

DEFENDEURS :

PORT AUTONOME DE ROUEN, 34 BOULEVARD DE BOIS GUILBERT, 76037 ROUEN

DEPARTEMENT DE LA SEINE MARITIME, HOTEL DU DEPARTEMENT - COURS CLEMENCEAU, 76000 ROUEN représentés par Me BRAJEUX, avocat au barreau de ROUEN

3



COMPOSITION DU TRIBUNAL :

Lors des débats et du délibéré :

Président : Monsieur BORNET
Juges : Monsieur LOPEZ
Monsieur COUTURIER

Greffier : Monsieur CLERC

Débats : à l'audience publique du 19 septembre 2003

Jugement : en premier ressort, contradictoire

FAITS ET PROCÉDURE :

Le navire « VISCOUNT », appartenant à la société REDERIJ MS VISCOUNT, société de droit néerlandais, a quitté ROUEN, le 26 février 1998 vers 16 h 15 à destination du HAVRE après avoir embarqué son pilote.

Alors qu'il descendait la Seine, à la hauteur du passage d'eau de DIEPPEDALLE CROISSET, le « VISCOUNT » a aperçu le bac n° 15, propriété du Département de la Seine-Maritime et exploité avec l'assistance du Port Autonome de Rouen, qui était prêt à appareiller.

Au même moment, le convoi composé du pousseur « VICTORIEUX » et des barges « BEAUCE » et « BRESSE » appartenant à la Compagnie Fluviale de Transports (CFT) remontait la Seine avec une vitesse faible.

Le bac n° 15, qui effectuait à cette heure un service continu, a appareillé de la rive gauche vers 16 h 40 avec un chargement complet.

Alors qu'il se trouvait dans la partie nord du chenal, le bac a connu une brusque réduction de sa vitesse et a pu ensuite reprendre sa manœuvre et gagner la rive droite.

Afin d'éviter une collision avec le bac, le « VISCOUNT » a dû effectuer une manœuvre d'évitement qui l'a amené à entrer en collision avec le convoi poussé de la CFT, puis à heurter l'appontement pétrolier CPA1 appartenant à la Compagnie Parisienne des Asphaltes.

Le 27 février 1998, la société REDERIJ MS VISCOUNT a introduit une procédure de référé expertise devant le tribunal de commerce de Rouen.

Le même jour, le Président du tribunal de commerce de Rouen statuant en référé désignait Monsieur DESMARAIS en qualité d'expert judiciaire avec mission, notamment, de reconstituer les circonstances de l'événement litigieux, de définir si des manquements aux règles de sécurité et aux usages applicables à la navigation ont pu être commis, de manière à permettre au tribunal saisi au fond de déterminer la ou les responsabilités encourues, d'évaluer le montant des travaux de réparation qui devront être effectués sur le navire « VISCOUNT », sur le convoi poussé et sur le quai CPA1, et enfin de déterminer les pertes de

toutes natures, y compris les pertes d'exploitation, de marchandises, de frais d'immobilisation, etc..

Afin de limiter les dommages d'exploitation, des mesures urgentes de mise en sécurité et de raccordement ont été prises sous le contrôle de Monsieur DESMARAIS.

Par exploit en date du 26 mars 1998 de la SCP DUPIF et CARUCCI, huissiers de justice associés à Rouen, la Compagnie Parisienne des Asphaltes assigne Monsieur le capitaine commandant le « VISCOUNT » pris tant en son nom personnel qu'en sa qualité de représentant de l'armateur/ou affréteur dudit navire et la société REDERIJ MS VISCOUNT devant le tribunal de commerce de Rouen, à qui elle demande de :

- la recevoir en sa demande,
- en conséquence, condamner in solidum, ou les uns à défaut des autres, le capitaine du MS « VISCOUNT » représentant l'armateur et/ou affréteur du MS « VISCOUNT » et la société REDERIJ MS VISCOUNT à lui payer :
 - 1) la somme de 6.000.000 fr. soit 914.694,10 € à titre de dommages et intérêts, sauf à parfaire ou à diminuer, avec intérêts de droit à compter de l'assignation au fond, au besoin à titre de supplément de dommages et intérêts ;
 - 2) une indemnité de 100.000 fr. soit 15.244,90 € en vertu de l'article 700 du NCPC, ainsi qu'aux entiers dépens, qui comprendront les frais et honoraires de l'expertise judiciaire de Monsieur DESMARAIS et de son sapiteur.

Par exploit en date du 5 mai 1998 de la SCP SAVOYE, huissiers de justice associés à Rouen, Monsieur le capitaine commandant le MS « VISCOUNT » et la société REDERIJ MS VISCOUNT assignent le Port Autonome de Rouen et le Département de la Seine-Maritime devant le tribunal de céans afin de le voir :

- donner acte aux requérants de ce que, sans aucune approbation de la demande principale formée par la Compagnie Parisienne des Asphaltes, ils émettent au contraire les plus expresses réserves sur la recevabilité et le bien fondé de cette demande.
- Subsidiairement, et au cas où par impossible une condamnation viendrait à être prononcée contre les requérants au profit de la Compagnie Parisienne des Asphaltes, déclarer recevable et bien fondé l'appel en garantie des requérants à l'encontre du Département de la Seine-Maritime et du Port Autonome de Rouen ; en conséquence condamner solidairement ces derniers à garantir et relever quittes et indemnes les requérants de toutes condamnations qui viendraient à être prononcées contre eux en principal, intérêts et frais.
- En tout état de cause, déclarer recevable et fondée l'action principale fondée par les requérants contre le Département de la Seine-Maritime et le Port Autonome de Rouen et condamner en conséquence ces derniers à réparer l'intégralité du préjudice subi par le navire « VISCOUNT » à la suite des erreurs de navigation commises par le bac à passagers n° 15 ; donner acte aux requérants de ce qu'ils se réservent de fixer ultérieurement le montant exact de ce préjudice, notamment à la lumière du rapport d'expertise judiciaire actuellement en cours, ce préjudice pouvant être présentement retenu pour la somme provisoire de FF. 1, majorée des intérêts à compter de la présente assignation.
- Surseoir à statuer dans l'attente du dépôt du rapport de l'expert judiciaire, M. Thierry DESMARAIS.

- Condamner en outre le Département de la Seine-Maritime et le Port Autonome de Rouen en tous les dépens ainsi qu'au paiement aux requérants d'une somme de 50.000 fr. (7.622,45 €) au titre de l'article 700 du NCPC.
- Ordonner l'exécution provisoire du jugement à intervenir, nonobstant appel et sans caution.

Par exploit du 17 juin 1999 de la SCP PLOUX-HERR-CHAVOUTIER, huissiers de justice associés à ROUEN, la Compagnie Fluviale de Transports (CFT) et la Compagnie d'assurances AGF MAT, prise en sa qualité d'assureur de la société CFT, donnent assignation à Monsieur le capitaine commandant le MS « VISCOUNT » ès-qualités, la société REDERIJ MS VISCOUNT, le Département de la Seine-Maritime et le Port Autonome de Rouen devant le tribunal de céans, à qui ils demandent de :

Vu les dispositions de la loi du 7 juillet 1967,
Vu les dispositions de la loi du 5 juillet 1934,
Vu les dispositions des articles 1382 et 1383 du code civil,

- déclarer le Capitaine commandant le navire « VISCOUNT » et le Capitaine commandant le Bac n° 15, entièrement et solidairement responsables des conséquences dommageables de l'accident survenu le 26 février 1998, et à l'occasion duquel le convoi poussé « VICTORIEUX - BEAUCE - BRESSE », appartenant à la société CFT, a subi d'importantes avaries,
- condamner en conséquence in solidum, ou les uns à défaut des autres :
 - le Capitaine commandant le MS VISCOUNT,
 - le Capitaine commandant le bac n° 15,
 - la société REDERIJ,
 - le Département de la Seine-Maritime,
 - le Port autonome de Rouen,

à payer à la société CFT et ses assureurs la compagnie d'assurances AGF MAT :

- la somme de 1.500.000,00 fr. (228.673,53 €) à titre de dommages et intérêts, sauf à diminuer ou parfaire pour les causes sus-énoncées, avec intérêts de droit à compter de la présente assignation,
- la somme de 100.000,00 fr. (ou 15.244,90 €) au titre des dispositions de l'article 700 du NCPC,
- ainsi qu'aux entiers dépens dans lesquels seront compris les frais et honoraires de l'expertise judiciaire de Monsieur DESMARAIS, et de ses sapiteurs,

Par exploit en date du 25 juin 1999, Monsieur le Capitaine commandant le MS « VISCOUNT » et la société REDERIJ MS VISCOUNT assignent le Port Autonome de Rouen et le Département de la Seine-Maritime devant le même tribunal et formulent une demande analogue à celle de l'assignation du 5 mai 1998, la garantie étant maintenant acquise au regard des demandes de la CFT et de son assureur AGF MAT.

Par exploit en date du 1^{er} octobre 1999, de la SCP DUPIF, CARUCCI et GOLLIOT, huissiers de justice associés à Rouen, la Compagnie Parisienne des Asphaltes et la société ACE INSURANCE SA-NV, agissant aux droits et actions de la société CIGNA INSURANCE COMPANY OF EUROPE SA-NV, et subrogée dans les droits et actions de son assurée, la Compagnie CPA, qu'elle a indemnisée à hauteur de 993.760,87 €, assignent le Département de la Seine-Maritime et le Port Autonome de Rouen devant le même tribunal, à qui elles demandent de :

3

- joindre comme connexe la présente instance et celle précédemment engagée à titre principal par la société CPA à l'encontre du Capitaine du « VISCOUNT », l'appel en garantie du « VISCOUNT » à l'encontre du Département de la Seine-Maritime et du Port Autonome de Rouen, ainsi que l'instance principale engagée à la requête de la Compagnie Fluviale de Transport (CFT).

Et statuant par un seul et même jugement :

Vu les dispositions des articles 1384, 1382 et 1383 du code civil,

Très subsidiairement et pour le cas où par impossible le tribunal écarterait la responsabilité de plein droit du Capitaine commandant le MS « VISCOUNT » à l'égard de la société CPA et de son assureur :

- En ce cas, recevoir les requérantes en leurs demandes,
- Déclarer le Capitaine commandant le bac n° 15 responsable des conséquences dommageables de l'accident survenu le 26 février 1998 concernant les installations de l'apponnement CPA I.
- En conséquence, condamner in solidum le Département de la Seine-Maritime et le Port Autonome de Rouen, ou l'un à défaut de l'autre, à payer avec intérêts de droit à compter de la présente assignation :

1°) à la Compagnie ACE INSURANCE SA-NV la somme de 6.518.644 fr. (993.760,87 €) à titre de dommages et intérêts pour les causes sus-énoncées.

2°) à la société CPA la somme de 100.000 fr. (15.244,90 €) à titre de dommages et intérêts.

3°) aux requérantes unies d'intérêt, la somme de 100.000 fr. (15.244,90 €) en vertu de l'article 700 du NCPC ainsi qu'aux entiers dépens, qui comprendront les frais et honoraires de l'expertise de Monsieur DESMARAIS et de son sapiteur.

Monsieur DESMARAIS dépose son rapport le 9 juin 2000.

Après plusieurs échanges de conclusions, les dernières demandes de chacune des parties sont les suivantes :

Le Département de la Seine Maritime et le Port Autonome de Rouen demandent au tribunal de :

- se déclarer incompétent et renvoyer les parties à mieux se pourvoir devant le tribunal de grande instance de Rouen,
- mettre hors de cause le Port Autonome de Rouen,

Subsidiairement,

- débouter la société REDERIJ MS « VISCOUNT » de ses demandes principales et en garantie à l'encontre du Département de la Seine-Maritime et du Port Autonome de Rouen,
- débouter la société CFT de ses demandes à l'encontre du Département de la Seine-Maritime et du Port Autonome de Rouen,

- débouter la société CPA de ses demandes à l'encontre du Département de la Seine-Maritime et du Port Autonome de Rouen,
- subsidiairement, si le tribunal faisait droit à l'action de CPA, condamner l'armateur du « VISCOUNT » à garantir le Département de la Seine-Maritime et le Port Autonome de Rouen de toute condamnation pouvant être prononcée à leur encontre dans le cadre de l'instance diligentée par la société CPA.

Plus subsidiairement encore :

En raison des fautes commises par le « VISCOUNT »,

- dire et juger que les conséquences de l'abordage seront supportées par parts égales entre d'une part, le Département de la Seine-Maritime et le Port Autonome de Rouen, et d'autre part, l'armateur du « VISCOUNT »,
- dire et juger que la condamnation au paiement des dommages causés à la société CFT sera supportée par, d'une part, le Département de Seine-Maritime et le Port Autonome de Rouen et, d'autre part, par l'armateur du « VISCOUNT » à parts égales, sans solidarité,
- condamner l'armateur du « VISCOUNT » à garantir le Département de Seine-Maritime et le Port Autonome de Rouen de la moitié des condamnations pouvant être prononcées à leur encontre dans le cadre de l'instance diligentée par la société CPA.

Sur les préjudices :

- limiter le montant du préjudice aux sommes suivantes :
 - pour la société REDERIJ MS « VISCOUNT » : 509.680,91 NLG (soit 231.283,11 €),
 - pour la société CFT et son assureur : 1.108.164,54 fr. (soit 168.938,60 €),
 - pour la société CPA et son assureur : 6.027.716,45 fr. (soit 918.919,45 €),
- condamner solidairement l'armateur du « VISCOUNT » la société CFT, la compagnie AGF MAT, la société CPA et la Compagnie Ace Insurance solidairement à payer au Port Autonome et au Département de Seine-Maritime la somme de 30.000 € sur le fondement de l'article 700 du Nouveau Code de Procédure Civile, ainsi qu'aux entiers dépens.

Le Capitaine commandant le MS « VISCOUNT » et la société REDERIJ MS VISCOUNT demandent au tribunal de :

Sur la compétence :

Vu les articles L 311-4 et R 311-5 du code de l'organisation judiciaire,

- rejeter purement et simplement l'exception d'incompétence soulevée par le Port Autonome de Rouen et le Département de la Seine-Maritime,
- se déclarer compétent,

1. Sur l'action entreprise par CPA et son assureur :

Vu les dispositions des articles 1382 et 1384 alinéa 1 du code civil,

- dire et juger qu'aucune faute en relation de cause à effet avec le heurt du quai CPA ne saurait être retenue à l'encontre du « VISCOUNT » au sens de l'article 1382 du code civil,

4



- dire et juger que le heurt du quai CPA par le « VISCOUNT » résulte d'un cas fortuit ou de force majeure au sens de l'article 1384 alinéa 1 du code civil,
- débouter CPA et son assureur de l'intégralité de leurs demandes, fins et conclusions,
- les condamner conjointement et solidairement à payer aux exposants la somme de 5.000 € au titre de l'article 700 du NCPC,
- sur la demande reconventionnelle des exposants, condamner CPA à payer aux exposants l'équivalent en euros de la somme de NLG 127.134,90 soit 87.672,96 € au titre des frais et de garantie bancaire que ceux-ci ont dû mettre en place afin d'obtenir la mainlevée de la saisie conservatoire du navire pratiquée par CPA alors qu'une autre sûreté suffisante avait été proposée à CPA,
- condamner CPA à régler aux exposants la somme de 2.000 € au titre de l'article 700 du NCPC,

2. Sur l'action introduite par CFT et son assureur :

Vu l'article 2 alinéa 1 de la Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910,

- dire et juger que l'abordage s'est révélé fortuit ou qu'à tout le moins il résulte d'un cas de force majeure,
- débouter CFT et son assureur de l'intégralité de leurs demandes, fins et conclusions telles que dirigées contre les exposants,
- les condamner au paiement de la somme de 5.000 € au titre de l'article 700 du NCPC,
- subsidiairement, dire mal fondée la CFT à réclamer une indemnisation au titre de la perte d'exploitation faute de preuve.

3. Sur l'action entreprise à titre principal par les exposants à l'encontre du Département de la Seine-Maritime et du Port Autonome de Rouen :

Vu les articles 3 et 13 de la Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910,

Vu le rapport d'expertise déposé par M. DESMARAIS en date du 9 juin 2000,

Vu la Convention du 30 septembre 1980 passée entre le Port Autonome de Rouen et le Département de la Seine-Maritime,

- dire qu'est bien dirigée, à titre principal, l'action engagée par la société REDERIJ MS VISCOUNT et Monsieur le Capitaine commandant le MS « VISCOUNT » à l'encontre du Port Autonome de Rouen, pris en sa qualité d'armateur exploitant du bac n° 15,
- rejeter en conséquence la demande de mise hors de cause présentée par le Port Autonome de Rouen,
- condamner le Port Autonome de Rouen et le Département de la Seine-Maritime à réparer l'intégralité du préjudice subi par le navire « VISCOUNT » à la suite des erreurs de navigation et fautes commises par le bac à passagers n° 15,
- condamner conjointement et solidairement le Département de la Seine-Maritime et le Port Autonome de Rouen à payer à la société REDERIJ MS VISCOUNT l'équivalent en euros de la somme de NLG 509.680,91 soit 231.283,11 €, montant retenu à ce titre par l'expert judiciaire dans son rapport, somme majorée des intérêts légaux à compter de la date du dommage,
- les condamner sous la même solidarité au paiement de l'équivalent en euros de la somme de NLG 220.288 soit 99.962,34 € au titre des dommages subis par les exposants qui n'ont pas été retenus par l'expert judiciaire,

- les condamner au paiement de la somme de 80.000 €, sauf à parfaire, au titre de l'article 700 du NCPC, ainsi qu'aux entiers dépens, y compris les frais de l'expertise judiciaire (28.083,14 €) et les coûts de traduction (15034 €).
4. subsidiairement, sur les recours en garantie introduits par les exposants contre le Port Autonome de Rouen et le Département de la Seine-Maritime :

Vu les articles 3 et 13 de la Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910,

- au cas où par impossible une condamnation viendrait à être prononcée contre les exposants au profit de CFT et son assureur AGF MAT, et/ou au bénéfice de CPA et son assureur ACE INSURANCE, déclarer recevable et bien fondé l'appel en garantie des exposants à l'encontre du Département de la Seine-Maritime et du Port Autonome de Rouen,
- les condamner solidairement à garantir et relever quittes et indemnes les exposants de toutes condamnations qui viendraient à être prononcées contre eux en principal, intérêts et frais,
- condamner à ce titre le Département de la Seine-Maritime et le Port Autonome de Rouen au paiement de la somme de 80.000 € au titre de l'article 700 du NCPC,
- condamner tout succombant aux dépens, y compris les frais de l'expertise judiciaire et coûts de traduction ci-dessus visés,
- ordonner l'exécution provisoire du jugement à intervenir, nonobstant appel et sans caution.

La Compagnie Fluviale de Transports (CFT) demande au tribunal de :

- la recevoir en son action,
- au principal, condamner conjointement et solidairement Monsieur le capitaine commandant le MS « VISCOUNT » et la société REDERIJ MS VISCOUNT à payer à la société CFT la somme de 259.077,05 € au titre des divers préjudices subis à la suite de l'abordage du 28 février 1998,
- condamner les mêmes, sous la même solidarité, au paiement de la somme de 6.000 € au titre de l'article 700 du NCPC,
- ordonner l'exécution provisoire de la décision à intervenir,
- les condamner sous la même solidarité aux entiers dépens.
- à titre subsidiaire, condamner le Département de la Seine-Maritime et le Port Autonome de Rouen à payer à la société CFT la somme de 259.077,05 € au titre des divers préjudices subis à la suite de l'abordage du 26 février 1998,
- condamner les mêmes au paiement de la somme de 6.000 € au titre de l'article 700 du NCPC,
- ordonner l'exécution provisoire de la décision à intervenir,
- les condamner aux entiers dépens.
- à défaut, si une responsabilité partagée devait être retenue par le tribunal, condamner à hauteur de leur part respective de responsabilité Monsieur le capitaine commandant le MS « VISCOUNT » et la société REDERIJ MS VISCOUNT, d'une part, et le Département de la Seine-Maritime et le Port Autonome de Rouen, d'autre part, à payer à la CFT la somme

principale de 259.077,05 € TTC au titre des divers préjudices subis à la suite de l'abordage du 26 février 1998,

- condamner les mêmes, selon la même proportion, au paiement de la somme de 6.000 € au titre de l'article 700 du NCPC,
- ordonner l'exécution provisoire de la décision à intervenir,
- les condamner selon la même proportion aux entiers dépens.

La société RUBIS TERMINAL, anciennement dénommée Compagnie Parisienne des Asphaltes, et la société ACE INSURANCE SA-NV, agissant aux droits de la société CIGNA INSURANCE COMPANY OF EUROPE SA-NV, intervenant volontaire, demandent pour leur part au tribunal de :

- joindre comme connexe l'instance initiée par RUBIS TERMINAL (CPA) à l'encontre du Conseil Général de Seine-Maritime et du Port Autonome de Rouen, et celle précédemment engagée à titre principal par la société CPA à l'encontre du capitaine du « VISCOUNT » ; l'appel en garantie du « VISCOUNT » à l'encontre du Département de la Seine-Maritime et du Port Autonome de Rouen, ainsi que l'instance principale engagée à la requête de la CFT.

Et statuant par un seul et même jugement :

Vu les dispositions des articles 1382, 1383 et 1384 du Code Civil,

- condamner solidairement (ou l'un à défaut de l'autre) Monsieur le Capitaine commandant le VISCOUNT (pris tant en son nom personnel qu'en sa qualité de représentant de l'armateur), la société REDERIJ MS VISCOUNT (prise en sa qualité de propriétaire du navire), le Département de Seine-Maritime (pris en sa qualité de propriétaire du bac n°15) et le Port Autonome de Rouen, à payer avec intérêts de droit à compter du 1^{er} octobre 1999 :
 - à la Compagnie ACE INSURANCE SA-NV, la somme de 993.760,87 € à titre de dommages et intérêts pour les causes sus-énoncées,
 - à la société RUBIS TERMINAL (anciennement dénommée CPA) la somme de 15.244,90 € à titre de dommages et intérêts, correspondant à la franchise non prise en charge,
 - à la compagnie ACE INSURANCE et à la société RUBIS TERMINAL, unis d'intérêts, la somme de 15.000 € en vertu de l'article 700 du NCPC ainsi qu'aux entiers dépens qui comprendront les frais et honoraires de l'expertise de Monsieur DESMARAIS et de son sapiteur.
- débouter la société REDERIJ MS VISCOUNT de sa demande en paiement dirigée à l'encontre de la société CPA au titre des frais financiers relatifs à la garantie bancaire émise en substitution à la saisie, à défaut de rapporter la preuve d'une faute commise par la société RUBIS TERMINAL (CPA).
- A titre subsidiaire, condamner solidairement (ou l'un à défaut de l'autre) le Département de Seine-Maritime et le Port Autonome de Rouen à garantir la société RUBIS TERMINAL de toutes condamnations qui pourraient être mises à sa charge en vertu des réclamations de la société REDERIJ MS VISCOUNT.



MOYENS DES PARTIES :

La société RUBIS TERMINAL et son assureur, la société ACE INSURANCE, qui demandent que toutes les instances ci-dessus soient jointes compte-tenu de leur connexité, exposent :

- que la compétence du tribunal de commerce de Rouen ne peut être contestée entre le bac et le VISCOUNT, ni entre le VISCOUNT et le quai CPA, ni entre le bac et le quai CPA, l'action en responsabilité étant, dans les trois cas, engagée en vertu du comportement, actif ou passif, d'un véhicule de transport : l'application combinée des articles L 311-4, R 311-4 et R 311-5 (2^{ème} alinéa) du code de l'organisation judiciaire donne compétence au tribunal de commerce ;
- que, selon le rapport de l'expert judiciaire, le bac a joué un rôle causal prépondérant dans la survenance du sinistre puisque le pilote a été imprudent et que l'arrêt du bac au milieu de la Seine est la cause exclusive de la manœuvre d'évitement du VISCOUNT ; qu'ainsi le Département de la Seine-Maritime, propriétaire du bac, est présumé responsable des dégâts occasionnés au quai CPA, en application de l'article 1384 du code civil ;
- que le Port Autonome de Rouen, sous la responsabilité duquel le personnel du bac est placé en vertu d'une convention en date du 30 septembre 1980, voit sa responsabilité engagée sur le fondement de l'article 1384 alinéa 5 du code civil, et éventuellement de l'article 1384 alinéa 1 si le Département justifie qu'en application de la convention la garde du bac a été transférée ;
- que le VISCOUNT, par l'abordage du 26 février 1998, a directement occasionné des dommages sur le quai exploité par la CPA, ce dont la société REDERIJ MS VISCOUNT, propriétaire du navire, est présumée responsable en application du même article 1384 alinéa 1 ;
- que la compagnie CIGNA INSURANCE, aux droits de laquelle se trouve la société ACE INSURANCE, a indemnisé CPA à hauteur de 993 760,87 € et se trouve subrogée dans ses droits à hauteur de cette somme, dont la différence avec le montant du préjudice apprécié par l'expert correspond aux frais d'ingénierie et au préjudice indirect ;
- que le recours de CPA se trouve limité à 15.244,90 €, correspondant au montant de la franchise ;
- que la demande reconventionnelle du VISCOUNT et de la société REDERIJ relative aux frais de la garantie bancaire ne se justifierait que si le tribunal déboutait CPA et son assureur de leurs réclamations à l'égard du VISCOUNT, puisqu'en cas de condamnation du capitaine et de l'armateur, la légitimité de la mesure conservatoire ne serait pas discutable ; que même en cas de rejet des réclamations de CPA et de son assureur, les mesures conservatoires n'en demeureraient pas moins légitimes ; que la garantie offerte initialement par l'armateur ne présentait aucun gage de solvabilité ; que CPA n'a donc commis aucune faute en exigeant la garantie d'une banque française de premier rang ;
- que dans l'hypothèse où RUBIS TERMINAL (CPA) serait condamnée sur ce dernier chef, elle serait dès lors fondée à solliciter la garantie du Port Autonome de Rouen et/ou du Département.

Pour la Compagnie Fluviale de Transports (CFT) et son assureur la compagnie AGF MAT :

Le navire « VISCOUNT » est entré directement en collision avec le convoi poussé. S'agissant d'un abordage entre un navire de mer néerlandais et un convoi fluvial français, relevant de

deux états signataires, la convention de Bruxelles du 23 septembre 1910 sur l'unification des règles d'abordage s'applique. En vertu de l'article 3 de cette convention, la responsabilité est subordonnée à la preuve d'une faute : violation d'un règlement ou comportement contraire à la prudence.

L'expert a relevé, à l'encontre du « VISCOUNT », différents manquements :

- non signalement au passage des 800 mètres, comme prévu au règlement portuaire,
- non réduction de sa vitesse à l'approche du bac,
- le « VISCOUNT », non privilégié pour le « VICTORIEUX », devait, en application du règlement international de LONDRES en date du 28 octobre 1972, s'écarter de la route de celui-ci, ce qu'il n'a pas fait.

Même si l'expert a considéré que le « VISCOUNT » avait adopté une conduite adaptée à la situation, la responsabilité du navire est établie et la société REDERIJ est tenue d'indemniser la CFT des préjudices subis à l'occasion de l'abordage.

Le « VISCOUNT » ne peut invoquer l'existence d'un cas fortuit puisqu'il a commis une faute.

Toutefois, selon le rapport d'expert, le bac a joué un rôle causal prépondérant dans la survenance de l'abordage, sa présence inopinée au milieu de la Seine ayant contraint le « VISCOUNT » à effectuer une manœuvre d'évitement qui l'a amené à entrer en collision avec le convoi poussé.

L'expert a relevé, à l'encontre du bac, plusieurs fautes à l'origine du sinistre :

- défaut de veille lors de l'appareillage du bac, alors que les trois unités concernées par le sinistre étaient en vue les unes des autres,
- arrêt inopiné au milieu du chenal, sans rapport avec l'obstruction affectant le propulseur arrière, et résultant d'un geste du patron du bac, ce en violation des articles 15 et 9 du règlement international susvisé,
- non signalement lors de l'appareillage.

Dans ces conditions, malgré l'absence de contact, la jurisprudence pour l'application de l'article 13 de la convention de Bruxelles considère qu'il y a eu un véritable abordage entre le bac et le convoi poussé.

La responsabilité des dommages subis par la CFT incombe donc soit au navire VISCOUNT, soit au bac, soit aux deux. Dans ce dernier cas, il y aurait lieu de condamner solidairement le capitaine du « VISCOUNT » et la société REDERIJ, d'une part, le Département et le Port Autonome de l'autre, à indemniser la CFT de l'ensemble des préjudices subis à la suite de l'abordage, que la CFT évalue :

- pour la remise en état des barges endommagées à 168.984,34 € HT ou 203.795,11 € TTC (la TVA étant à 20,6 % en 1998),
- pour la perte d'exploitation liée à l'immobilisation des barges à 55.281,94 €,
- soit au total 259.077,05 €.

La CFT soutient, par ailleurs, comme RUBIS TERMINAL, que le tribunal de commerce de Rouen est compétent et que les demandes formées à l'encontre du Port Autonome de Rouen

sont recevables ; que le Département et le Port Autonome sont mal fondés à remettre maintenant en cause les conclusions de l'expert judiciaire, alors qu'il leur appartenait de diligenter toutes procédures utiles pour leur permettre de rapporter la preuve d'une absence de faute du bac, ce qu'ils n'ont pas fait ; que la présence éventuelle d'un corps étranger dans le seul propulseur arrière ne constituait pas un élément irrésistible, le bac pouvant continuer sa route à vitesse réduite avec le seul propulseur avant sans perturber la navigation : le Département et le Port Autonome ne peuvent donc pas invoquer le cas fortuit pour échapper à leur responsabilité.

A titre subsidiaire, si le tribunal ne retenait pas le préjudice au titre de la perte d'exploitation, la CFT sollicite l'indemnisation du coût financier de l'immobilisation des barges qu'elle chiffre à 25.812,67 €.

Le Capitaine commandant le MS « VISCOUNT » et la société REDERIJ MS VISCOUNT, qui soutiennent la compétence du tribunal de commerce de Rouen et la recevabilité des actions contre le Port Autonome de Rouen, relèvent à l'encontre du bac n° 15 les fautes suivantes, déjà notées par CFT pour l'essentiel :

- absence de veille avant l'appareillage,
- appareillage intempestif sans veille préalable, cette absence de veille ne pouvant être imputable au non signalement du « VISCOUNT »,
- arrêt inopiné du bac au milieu de la Seine, sans rapport avec l'obstruction affectant le propulseur arrière, alors qu'en application du règlement international, le bac, voyant le navire sur tribord, devait s'écarter de sa route.

Ils soutiennent :

- que le navire avançait à une vitesse jugée « adaptée » par l'expert avant d'apercevoir le bac ;
- qu'il a réduit sa vitesse dès qu'il a aperçu la situation dangereuse créée par le bac et modifié dans l'urgence sa trajectoire pour éviter l'abordage du bac, qui aurait entraîné des pertes humaines certaines ; que l'expert considère qu'il n'y avait pas d'autre manœuvre d'urgence possible ;
- que le navire n'a pas disposé du temps nécessaire pour stopper lui-même et éviter l'abordage avec le convoi poussé ;
- que c'est à tort que la CFT reproche au « VISCOUNT » de n'avoir pas respecté la priorité de son convoi, puisque selon l'expert, dès l'instant où le capitaine et le pilote avaient décidé de mettre la barre à gauche pour éviter le bac, la priorité était accordée à la sauvegarde des passagers du bac, et l'abordage du convoi poussé devenait inévitable ;
- qu'il y a donc lieu de débouter la CFT de ses demandes à leur endroit ;
- qu'en toute hypothèse, l'indemnisation demandée par la CFT au titre de la perte d'exploitation sous-entend que les barges ne restent pas en attente d'exploitation et ne correspond pas à la réalité du préjudice allégué ;
- que le heurt du quai CPA par le « VISCOUNT » est constitutif d'un cas fortuit au sens de l'article 1384 alinéa 1 du code civil ;
- qu'en refusant d'accorder la mainlevée du « VISCOUNT » en contrepartie de la lettre de garantie régularisée par la compagnie AMEV INTERLLOYD, CPA a entraîné un préjudice financier dont ils demandent réparation en s'appuyant sur la jurisprudence ;

- que les erreurs de navigation et fautes commises par le bac n° 15 constituant des « fautes » au sens de l'article 3 de la Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910, le Département et le Port Autonome doivent :
 - payer à la société REDERIJ l'équivalent en euros de la somme de 509.680,91 NLG, retenue par l'expert judiciaire au titre des dommages occasionnés au « VISCOUNT », augmentée de l'équivalent de 232.532 NLG au titre des dommages également subis par le navire et non repris par l'expert pour lesquels les exposants déposent des factures et évaluations justificatives ;
 - garantir le capitaine du navire et la société REDERIJ de toute condamnation qui serait prononcée à leur encontre. Qu'un éventuel partage des responsabilités à parts égales entre le navire et le bac, comme l'évoquent le Département et le Port Autonome, ne correspond pas à l'application de l'article 4 de la loi du 7 juillet 1967 qui prévoit un partage proportionnel à la gravité des fautes respectivement commises par les unités en cause.

Le Département de la Seine-Maritime et le Port Autonome de Rouen plaident en premier lieu l'incompétence du tribunal de commerce de Rouen à leur égard, personnes morales de droit public ; si la jurisprudence exclut la compétence des juridictions administratives en matière d'abordage, elle retient celle des tribunaux civils, à l'exclusion de celle du tribunal de commerce ; subsidiairement, les concluants plaident l'irrecevabilité des demandes formées à l'encontre du Port Autonome, qui n'est ni propriétaire, ni exploitant du bac, son rôle se limitant à la mise à disposition du Département de personnel administratif et technique d'encadrement.

Sur le fond, les concluants soutiennent :

- qu'en vertu des dispositions de la Convention de Bruxelles précitée, il appartient à l'armateur du « VISCOUNT », qui entend rechercher leur responsabilité, de démontrer la faute commise par le bac n° 15 ;
- qu'en vertu de la loi du 3 juillet 1967, il appartient à la CFT de démontrer la faute du bac, et non à eux-mêmes de rapporter la preuve d'une absence de faute ;
- que la veille à bord du bac était effective, mais le navire masqué ;
- que le « VISCOUNT » ne s'est pas signalé et que le capitaine du bac ne l'a aperçu qu'à environ 300 mètres et a alors décidé de continuer la traversée, estimant avoir le temps de passer ;
- que le « VISCOUNT » n'a pas réduit sa vitesse à l'approche du bac ;
- qu'alors qu'il avait dépassé le milieu de la rivière, le bac a éprouvé des problèmes de propulseur arrière, qui ont entraîné une abattée du bac vers la droite en route de collision avec le navire descendant ; qu'il a alors émis un son continu et signalé immédiatement l'incident sur la VHF ;
- que si la présence de nombreuses saletés sur la Seine ne permet pas d'attribuer un caractère d'imprévisibilité à la présence d'un corps étranger coincé dans le propulseur, l'imprévisibilité n'est plus une caractéristique déterminante de la force majeure ;
- qu'en revanche, le caractère soudain de l'avarie lui confère les caractéristiques du cas fortuit, extérieur aux concluants et irrésistible ; la faute du bac n'est donc pas démontrée ;
- que rien ne permet à l'expert de conclure que l'arrêt du bac était fautif, parce que volontaire ;

- que si le tribunal estimait néanmoins que le bac a commis une faute, il ne pourrait qu'opérer un partage de responsabilité avec le « VISCOUNT » en raison des fautes de celui-ci, sans solidarité à l'égard des tiers ;
- qu'en l'absence de contact entre le bac et l'appontement et de preuve du lien de causalité entre l'arrêt du bac et les dommages subis par l'appontement, les demandes de CPA à leur encontre doivent être rejetées.

Subsidiairement, sur le montant des demandes :

- que l'armateur du « VISCOUNT » doit être débouté de sa demande relative aux dommages non admis par l'expert judiciaire ;
- que, de même, les demandes de la CFT et de CPA doivent être limitées aux montants retenus par l'expert.

SUR CE, LE TRIBUNAL :

Attendu qu'il y aura lieu de joindre comme connexes les différentes instances initiées par les assignations visées ci-dessus, ce pour une bonne administration de la justice.

1°) Sur l'exception d'incompétence ratione materiae soulevée par le Département de la Seine-Maritime et le Port Autonome :

Attendu qu'en vertu de l'article L 311-4 du code de l'organisation judiciaire, les tribunaux de l'ordre judiciaire sont seuls compétents pour juger de toute action en responsabilité tendant à la réparation de dommages de toute nature causés par un véhicule quelconque, l'action étant jugée conformément aux règles du droit civil, ce qui exclut la compétence du tribunal administratif.

Que le bac n° 15, appartenant au Département, en tant que véhicule, relève donc de la compétence des tribunaux de l'ordre judiciaire en cas d'accident et notamment, d'abordage ;

Que, si l'article R 311-4 dudit code énonce que les tribunaux de grande instance et d'instance sont seuls compétents pour connaître de toute action en responsabilité délictuelle ou quasi-délictuelle tendant à la réparation des dommages de toute nature causés par les véhicules, l'article R 311-5 alinéa 2 précise que l'article R 311-4 ne déroge pas à la compétence des tribunaux de commerce pour la réparation des dommages causés par les navires de mer, les bateaux de navigation intérieure, et tous engins de transport par voie d'eau ;

Que l'arrêt de la Cour d'appel de Rouen du 24 mars 1961, sur lequel se fondent le Département et le Port Autonome pour soulever l'incompétence du tribunal de commerce, statue sur la connexité entre deux instances engagées, l'une devant le tribunal de commerce de Rouen, l'autre devant le tribunal de grande instance de Rouen, à la suite de l'abordage survenu entre un navire de commerce et une drague appartenant à l'Etat ; que la Cour a simplement constaté qu'en cas de connexité, et même d'indivisibilité, une juridiction de droit commun saisie d'une action ne peut ordonner le renvoi devant le tribunal premier saisi que si ce tribunal est une juridiction de droit commun, mais non s'il s'agit d'une juridiction d'exception ;

Que, dans la présente instance, le tribunal de commerce a été valablement saisi, en application des articles L 311-4, R 311-4 et R 311-5 alinéa 2 du code susvisé, pour un litige né à la suite

d'un abordage mettant en cause un navire, un bac et un convoi poussé ; qu'aucune autre instance n'a été initiée devant une autre juridiction, le Département et le Port Autonome, non victimes de l'accident, ayant répondu par voie de conclusions aux assignations introduites par les autres parties devant le tribunal de commerce à la suite de l'appel en garantie de l'armateur du VISCOUNT ; que l'argument de connexité visé par la décision de la Cour d'appel de Rouen n'a donc pas son application en l'espèce, non plus que la décision de la même Cour en date du 8 décembre 1961, également citée par le Département et le Port Autonome, cette décision statuant sur la même affaire et en application des mêmes principes ;

Qu'une des motivations de la décision susvisée de la Cour d'appel de Rouen reposait sur le fait qu'aucun des défendeurs à l'action n'avait la qualité de commerçant ; que tel n'est pas le cas en l'espèce, puisque notamment, l'assignation délivrée par la CFT vise solidairement les capitaines du VISCOUNT et du bac, la société REDERIJ, le Département et le Port Autonome, et qu'un litige entre la CFT et la société REDERIJ est de la compétence normale du tribunal de commerce,

Le tribunal de commerce de Rouen rejettera l'exception d'incompétence et se déclarera donc compétent pour connaître du présent litige dans lequel le Port Autonome et le Département se trouvent impliqués dans une instance opposant entre elles plusieurs entités commerciales.

2°) Sur la recevabilité des demandes dirigées contre le Port Autonome de Rouen :

Attendu que le Port Autonome de Rouen n'est ni l'armateur, ni le propriétaire du bac n° 15 qui appartient au Département de la Seine-Maritime comme le confirme le permis de navigation du bac.

Attendu qu'en vertu de l'article 1.1.1. de la convention conclue le 30 septembre 1980 entre le département et le Port Autonome, ce dernier « met à disposition du Département de la Seine-Maritime le personnel administratif et technique nécessaire à l'encadrement du personnel Départemental affecté à l'exploitation des bacs départementaux et aux travaux d'entretien réalisés en régie » ;

Que cette mission ne confère pas au Port Autonome la qualité d'exploitant ou d'armateur du bac, et ne lui transfère pas la garde du bac.

Attendu qu'en vertu de la jurisprudence en matière d'abordage, le défendeur est l'armateur dont le navire est prétendu coupable ;

Attendu d'autre part, que le personnel d'exploitation des bacs, même s'il est encadré par du personnel technique et administratif du Port, est du personnel du Département, comme l'indique la convention susvisée ; que seule la responsabilité du Département et non celle du Port Autonome peut donc éventuellement être recherchée sur le fondement de l'article 1384 alinéa 5 du code civil,

Il y aura donc lieu de déclarer irrecevables les demandes formées à l'encontre du Port Autonome de Rouen et de ne retenir comme recevables les dites demandes qu'à l'égard du Département de la Seine-Maritime.

3°) Sur les responsabilités dans les différents sinistres :

Attendu que des préjudices ont été subis du fait de l'abordage par :

- la société RUBIS TERMINAL, anciennement dénommée Compagnie Parisienne des Asphaltes (CPA), dont l'appontement a été endommagé,
- la société CFT, dont les deux barges « BEAUCE » et « BRESSE » ont été endommagées par le MS « VISCOUNT » lui-même ;

Que le montant des divers préjudices devra être apprécié dans la suite du présent jugement ;

Qu'il convient en premier lieu de définir les responsabilités.

3a. : Les textes applicables :

Attendu que l'action de RUBIS TERMINAL est fondée sur les articles 1382, 1383 et 1384 du code civil ;

Qu'en application de ces dispositions, le comportement du bac et du navire est susceptible d'engager la responsabilité délictuelle ou quasi-délictuelle de leur gardien ou de tout intervenant ayant contribué par sa faute à la réalisation du dommage ;

Que, s'agissant de l'article 1382, la responsabilité résulte de la faute prouvée et d'un rapport de causalité certain entre la faute et le dommage ;

Que, s'agissant de l'article 1383, la responsabilité résulte d'un comportement négligent ;

Que, s'agissant de l'article 1384 alinéa 1, la responsabilité du gardien de la chose est présumée mais qu'en l'absence de contact entre la chose et le siège du dommage la preuve du rôle causal de la chose doit être rapportée ; que la présomption de responsabilité établie par l'article 1384 alinéa 1 ne peut être détruite à l'égard du gardien de la chose qui a causé un dommage que par la preuve d'un cas fortuit ou de force majeure ou d'une cause étrangère qui ne lui soit pas imputable, alors qu'il ne suffit pas de prouver que le gardien n'a commis aucune faute.

Attendu que les actions menées l'un contre l'autre tant par la CFT, que par la société REDERIJ et le Capitaine du VISCOUNT, qu'enfin par le Département de Seine Maritime sont fondées sur la Convention internationale de Bruxelles du 23 septembre 1910 pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage, qui se trouve applicable aux différentes parties puisque la France et les Pays-Bas ont adhéré à cette Convention, et que les événements en cause se sont produits sur le domaine maritime ;

Que, selon l'article 2 de cette convention, si l'abordage est fortuit, s'il est dû à un cas de force majeure ou s'il y a doute sur les causes de l'abordage, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés ;

Que l'article 3 dispose que si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires, la réparation des dommages incombe à celui qui l'a commise ;

Que l'article 13 précise que la convention s'étend à la réparation des dommages que, soit par l'exécution ou l'omission d'une manœuvre, soit par inobservation des règlements, un navire a

causés, soit à un autre navire, soit aux choses ou personnes se trouvant à leur bord, alors même qu'il n'y aurait pas eu abordage.

Attendu donc qu'il convient de rechercher dans le comportement de chacun des deux acteurs le MS « VISCOUNT » et le bac s'il y a eu faute ou négligence et s'il y a survenance de la force majeure ;

Attendu que les textes réglementaires à partir desquels doit être appréciée l'existence d'une faute d'un des acteurs sont le « Règlement international pour prévenir les abordages en mer » et le « Règlement particulier provisoire concernant les mesures de police pour la circulation et le stationnement dans les eaux du Port Autonome de Rouen ».

3b. : *Sur les responsabilités des acteurs (MS « VISCOUNT » et bac n° 15) :*

Attendu que le MS « VISCOUNT » se voit reprocher :

- de n'avoir pas réduit sa vitesse lors de son passage aux 800 mètres de la cale du bac puis lors de l'appareillage du bac,
- de n'avoir pas émis de signal sonore lors du passage aux 800 mètres.

Attendu, sur le premier point, que l'expert conclut que le rapprochement du règlement international avec le règlement du Port de Rouen permet de considérer que la vitesse du « VISCOUNT », soit 6 nœuds par rapport à la surface, était adaptée et inférieure à la vitesse maximale autorisée dans la zone de navigation en cause ; qu'aucune faute ne peut donc être reprochée sur ce point au « VISCOUNT », qui, de surcroît, ne pouvait réduire brusquement sa vitesse sans perdre sa manœuvrabilité ;

Attendu qu'il est avéré que le « VISCOUNT » ne s'est pas signalé au passage des 800 mètres ; attendu que le fait que les pilotes ne se signalent en pratique que si les bacs sont masqués ou en cas de brume, ce qui n'était pas réalisé en l'espèce, ne saurait exonérer le « VISCOUNT » du respect de cette obligation figurant à l'article 5.01 - alinéa 2 du règlement du Port ; qu'il y a donc faute du « VISCOUNT » sur ce point ;

Attendu que le bac n°15 se voit reprocher, selon les conclusions de l'expert judiciaire :

- de n'avoir pas effectué de veille visuelle avant appareillage, ce qui a conduit à un appareillage tardif du bac, alors que le « VISCOUNT » se trouvait à l'intérieur de la zone amont des 800 mètres et que les conditions météorologiques du jour et la configuration des lieux, beau temps, bonne visibilité, absence de navires aux quais MAPROCHIM et silo LEVY, permettaient d'apprécier pleinement la situation et de détecter visuellement le « VISCOUNT » à une distance supérieure à 800 mètres en amont des cales, ce qui constitue de la part du bac une infraction à la règle n° 5 du règlement international ;
- d'avoir également contrevenu au règlement international en ne prenant pas, lors de l'appareillage, une marge de sécurité plus importante par rapport au « VISCOUNT », alors que la fréquence des obstructions, du fait de la présence sur la Seine de nombreuses saletés affectant régulièrement les propulseurs, aurait dû l'y conduire ; que, dans ces conditions, les circonstances exceptionnelles reprises à la règle n° 3 dudit règlement, ne peuvent être retenues, le bac n° 15 ne pouvant dès lors se considérer comme « un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre » lors de l'événement, ce qui exclut pour sa part le cas fortuit et la force majeure ;

- d'avoir stoppé au milieu de la rivière avec une proximité immédiate de trafic, alors qu'un seul propulseur opérationnel permettait, selon l'expert, de faire route ; que la perte de puissance momentanée affectant le propulseur arrière, qui n'a donné lieu à aucun contrôle du propulseur, est retenue par l'expert faute d'avoir pu constater contradictoirement le désordre du fait du caractère fugitif de l'avarie ; que cette seule perte momentanée de puissance du propulseur arrière, évoquée par le patron du bac et retracée dans l'enregistrement des conversations VHF, ne peut, selon l'expert, avoir causé l'arrêt momentané du bac dans une position perpendiculaire à la rivière ; qu'il y a là une faute distincte des précédentes.

Attendu qu'à supposer même que, faute d'une veille suffisante, le bac n° 15 ait appareillé sans voir le « VISCOUNT » qui se trouvait, à ce moment, à quelque 200 mètres de l'amont, et en tous cas nettement à l'intérieur de la zone des 800 mètres, il ne pouvait manquer d'apercevoir le « VISCOUNT » en amont sur son tribord dès qu'il avait quitté sa cale ; que le « VISCOUNT » étant prioritaire, le bac n° 15 devait, en application de la règle 15 du règlement international, s'écarter de la route du « VISCOUNT » et éviter de croiser sa route sur l'avant en se positionnant dans une situation d'attente près de sa cale, ce qu'il n'a pas fait ;

Attendu que, dans ces conditions, le fait pour le « VISCOUNT » de ne s'être pas signalé au passage des 800 mètres ne peut être retenu que très subsidiairement dans la survenance des faits litigieux, puisqu'un minimum de veille du bac, avant ou dès après l'appareillage, aurait permis de les éviter, en dépit de cette absence de signalement, qui est de pratique courante ;

Attendu que tant au regard de l'article 1384-1 du code civil, invoqué par RUBIS TERMINAL, qu'à celui de l'article 2 de la Convention de Bruxelles, le « VISCOUNT » pouvait légitimement revendiquer la force majeure, n'était son absence de signalement, puisque c'est l'absence de veille du bac, la non prise en compte par celui-ci d'une marge de sécurité plus importante lors de l'appareillage et son arrêt au milieu de la rivière qui ont entraîné de manière urgente la manœuvre d'évitement décidée par le « VISCOUNT », lequel en modifiant fortement sa trajectoire et réduisant sa vitesse, a évité un abordage du bac qui se serait matérialisé par des pertes humaines certaines ;

Qu'au regard de ce même article et compte tenu de ce qui précède, le bac ne peut invoquer la force majeure, ni le cas fortuit.

Attendu qu'au regard de l'article 1383 du code civil, le bac n° 15, dont le responsable a fait preuve de négligence et d'imprudence caractérisées du fait de l'absence de veille à l'appareillage et de l'absence de marge de sécurité lors de la décision d'appareiller, doit être considéré comme responsable des dommages encourus par RUBIS TERMINAL ; que l'on ne peut véritablement qualifier d'imprudence ou de négligence caractérisées, le fait pour le VISCOUNT de s'être abstenu de signalement à l'arrivée dans la zone des 800 mètres puisque le navire n'a fait là que se conformer à des usages répandus quoique non conformes à la réglementation, à considérer comme un « délit d'habitude » ;

Attendu pareillement qu'on ne peut au regard de l'article 1382, établir un lien causal direct entre le non signalement du VISCOUNT et les dommages puisque, qu'il y ait eu ou non signalement, une simple veille du bac avant ou juste après l'appareillage et une correcte appréciation de sa part de la marge de sécurité à prendre, auraient évité les dommages ; qu'en revanche, il existe un lien de causalité évident entre les fautes commises par le bac et les

manœuvres que celles-ci ont imposé au VISCOUNT, et qui ont abouti aux dommages causés à l'appontement de RUBIS TERMINAL.

Attendu qu'au regard de la convention de Bruxelles, et bien qu'il n'y ait pas eu de heurt direct entre le bac et les autres navires, la responsabilité du bac se trouve manifestement engagée dans les dommages affectant les autres navires, du fait des fautes qu'il a commises, ce en application des articles 3 et 13 susvisés de la dite convention ;

Attendu que la seule faute imputable au VISCOUNT est le non signalement à l'arrivée dans la zone des 800 mètres, puisque l'abordage proprement dit est, pour le navire, la conséquence d'un cas de force majeure ; que le non signalement du VISCOUNT doit être considéré comme une cause très mineure de l'abordage, le tribunal ne retiendra qu'une responsabilité symbolique du VISCOUNT à hauteur de 5 % des dommages affectant l'appontement et les divers navires, et mettra à la charge du bac la responsabilité de 95 % de ces dommages, qu'il convient maintenant d'apprécier ;

Attendu que tous les paiements auxquels seront condamnés le capitaine du VISCOUNT et la société REDERIJ seront à la charge de la société REDERIJ ès-qualités d'employeur.

4°) Sur les montants à retenir pour les dommages causés aux différentes parties :

Attendu que, en ce qui concerne les dommages subis par l'appontement « CPA »,

- ACE INSURANCE demande le remboursement des 993.760,87 € qu'elle a versés à son assurée,
- RUBIS TERMINAL demandant pour sa part le remboursement de la franchise, d'un montant de 15.244,90 €, restée à sa charge.

Attendu que l'expert judiciaire évalue le total des pertes directes de CPA (RUBIS TERMINAL) à 918.919,44 €, laissant au tribunal le soin de se prononcer sur la prise en compte de pertes indirectes au titre du préjudice ;

Attendu que, pour justifier le total de sa demande, soit : $993.760,87 + 15.244,90 = 1.009.005,80$ €,

RUBIS TERMINAL justifie l'écart entre cette somme et l'évaluation de l'expert par des « frais d'ingénierie » et des pertes indirectes (d'exploitation) ;

Attendu que l'évaluation de l'expert retient des frais d'ingénierie à hauteur de 173.229,25 fr., soit 26.408,63 € ; que CPA soutient qu'elle a pu éviter de subir des pertes d'exploitation en raison de l'intervention de son personnel qui a permis de coordonner les travaux sans empêcher l'accès des navires ; qu'elle estime ses frais généraux à 10 %, ce qui correspond à l'écart entre sa demande globale et l'estimation de l'expert judiciaire ; qu'elle n'apporte aucun élément de justification à cette évaluation forfaitaire qu'elle établit à partir d'une comparaison avec des estimations du Port Autonome ; que pour un chantier d'un montant aussi élevé, mettant en jeu des entreprises importantes pour des travaux lourds de démolition, d'infrastructure et de superstructure, l'application d'un calcul proportionnel à hauteur de 10 % paraît particulièrement élevé ; que si le principe d'une indemnisation avait été admis par l'expert, une première estimation avait alors été faite par CPA à hauteur de 140.000 fr. (21.342,86 €) et il était entendu que le montant devrait être détaillé et justifié ; que faute du

moindre justificatif produit, le tribunal tout en admettant qu'il y a eu de la part de CPA un engagement de son personnel pour éviter des pertes d'exploitation, retiendra un taux de frais généraux réduit à 2 % du total du préjudice direct calculé par l'expert et qui incluait des frais d'ingénierie, le total de l'indemnisation ressortant alors à :

$918.919,44 + 18.378,39 = 937.297,83 \text{ €}$;

Attendu que ce montant, inférieur à la somme versée par ACE INSURANCE à son assurée, devra être intégralement versé à ACE INSURANCE, et pris en charge à raison de :

- 95 % soit 890.432,94 € par le Département de la Seine-Maritime
- 5 % soit 46.864,89 € par la société REDERIJ NS VISCOUNT,

qui seront donc condamnés à verser respectivement ces deux sommes à ACE INSURANCE, ce avec intérêts de droit à compter du 1^{er} octobre 1999, date de l'assignation du Département, principal responsable, pr ACE INSURANCE et CPA, elle-même postérieure à l'assignation de REDERIJ VISCOUNT et du capitaine du VISCOUNT par les demanderessees.

Attendu que le montant de la franchise restera donc à la charge de RUBIS TERMINAL ;

Attendu que, en ce qui concerne les dommages subis par la société CFT, celle-ci demande une indemnisation à hauteur de la somme principale de 259.077,05 € ;

Attendu que l'évaluation de l'expert porte sur un total de 1.108.164,54 fr. soit 168.938,59 €, qui est reprise avec une légère erreur dans les conclusions de CFT ;

Que l'écart entre les deux évaluations, soit 90.138,46 €, s'explique, outre la légère erreur commise par CFT dans sa transcription en euros, par :

- la prise en compte de la TVA sur les 168.938,59 €, ce qui n'a pas lieu d'être, la TVA n'étant pas en définitive supportée par la CFT et ne pouvant être un élément du préjudice ;
- la prise en compte de la perte d'exploitation liée à l'immobilisation des barges pour 55.281,94 €, sur la base de 0,23 € par tonne et par jour, selon barème utilisé par les assureurs ;

Que CFT fournit subsidiairement une évaluation plus réduite de ce montant supplémentaire sur la base des charges financières fixes supportées par CFT pour les barges pendant la durée d'immobilisation, cette évaluation ressortant à 25.812,64 € ;

Mais attendu, comme le fait remarquer l'expert, que CFT n'a adressé aucun justificatif pouvant attester la dénonciation de contrat en cours ou l'affrètement de barges de remplacement ; que la perte d'exploitation n'est donc aucunement établie puisque des barges attendent parfois le trafic pendant un certain temps sans indemnisation, ce qui fait partie des aléas normaux de l'exploitation et qu'il n'y aura donc pas lieu de retenir de préjudice sur ce point,

Il y aura lieu de fixer le préjudice global de la société CFT, qui ne sollicite pas, par ailleurs, le paiement d'intérêts, à la somme de 168.938,59 € et de condamner :

- le Département de la Seine-Maritime à payer à CFT la somme de :

$$168.938,59 \times 0,95 = 160.491,66 \text{ €}$$

- la société REDERIJ MS VISCOUNT à payer à CFT la somme de : $168.938,59 \times 0,05 = 8.446,93 \text{ €}$

Attendu qu'en ce qui concerne les dommages subis par MS VISCOUNT, la société REDERIJ MS VISCOUNT et le capitaine du VISCOUNT réclament :

- l'équivalent en euros de la somme de 509.680,91 NLG, soit 231.283,11 euros, montant retenu par l'expert au titre des pertes directes,
- 220.288 NLG soit 99.962,34 € au titre de dommages non retenus par l'expert judiciaire,

Attendu que le montant retenu par l'expert ne souffre pas de contestation ;

Attendu que la demande supplémentaire, initialement fixée à 105.518,32 € comportait, comme le reconnaît la demanderesse, un montant de 5.606 € déjà retenu par l'expert et qu'il convient donc de déduire de la demande, ce qui ramène celle-ci à 99.912,32 € ;

Que cette dernière somme s'analyse en :

- 10.941,03 € de frais de siège évalués par REDERIJ MS VISCOUNT à 5 % des travaux réalisés,
- 88.971,32 € résultant de l'élévation des primes d'assurance qu'aurait généré pour REDERIJ MS VISCOUNT l'événement litigieux et la suppression du bonus ;

Attendu qu'en l'absence de justificatifs, à l'exception de documents d'ordre interne qui ne peuvent démontrer la réalité du préjudice, le tribunal ne pourra retenir les frais de siège ;

Qu'en ce qui concerne le montant des assurances, rien n'indique que l'augmentation constatée entre le montant annuel pour la période 12/1998 - 11/2000 et celui de la période 1997/1998, soit 44.358,24 €, que REDERIJ multiplie par deux pour tenir compte des deux exercices, résulte des causes indiquées par la demanderesse, en particulier aucun justificatif n'étant fourni quant à la perte du bonus et à la prise en charge des événements litigieux dans le calcul des primes, et alors qu'il est connu que l'ensemble des compagnies d'assurances a relevé fortement le niveau des primes dans la période, compte tenu de l'ensemble des sinistres auxquelles elles avaient à faire face ;

Attendu que, tout au plus, pourrait être prise en compte, si un justificatif en était fourni, l'augmentation spécifique des primes relatives au VISCOUNT, qui atteint 20 % alors que celle relative aux autres navires est de l'ordre de 10 % entre les deux périodes, ce qui réduirait la demande à quelque 9.000 € ;

Attendu, dans ces conditions, que cette demande apparaît au tribunal comme particulièrement abusive, REDERIJ tentant de faire payer aux responsables de l'abordage l'ensemble de la réévaluation de ses primes d'assurance, et que cette demande ne repose pas sur un réel justificatif, le tribunal rejettera l'ensemble des demandes supplémentaires de la société REDERIJ et fixera son préjudice pour les dommages causés au navire à la somme de 231.283,11 € retenue par l'expert ;

Attendu que le VISCOUNT a été reconnu comme très partiellement responsable, à hauteur de 5 % de l'ensemble des dommages, la part de responsabilité du Département étant fixée à 95 %, il y aura lieu de condamner le Département de la Seine Maritime à payer à la société REDERIJ MS VISCOUNT la somme de :

231.283,11 x 0,95 = 219.718,95 €, somme qui sera majorée des intérêts légaux à compter du 5 mai 1998, date de la première assignation du Département par la société REDERIJ MS VISCOUNT.

5°) Sur la demande reconventionnelle formulée par la société REDERIJ MS VISCOUNT à l'égard de RUBIS TERMINAL, lui demandant de lui payer l'équivalent de NLG 127.134,90, soit 87.672,96 € au titre des frais et de garantie bancaire que ceux-ci ont dû mettre en place à la demande de CPA afin d'obtenir la mainlevée de la saisie conservatoire du navire :

Attendu que la légitimité d'une mesure conservatoire prise par CPA ne saurait être discutée, a fortiori dans la mesure où le navire a été reconnu, même très partiellement, responsable des événements litigieux ;

Mais attendu que la lettre de garantie adressée à CPA dès le 2 mars 1998, régularisée par la Compagnie AMEV INTERLLOYD, agissant comme chef de file d'un regroupement important de 12 compagnies d'assurances présentant un crédit incontestable, pour un montant de 6.000.000 fr. correspondant au montant estimé provisoirement des dommages de CPA, apportait à CPA, contrairement à ce qu'elle soutient, la garantie lui permettant de donner mainlevée de la saisie conservatoire ; qu'en exigeant la garantie d'une banque française, CPA, dont il convient de noter que l'assureur en l'espèce est une compagnie internationale dont le siège pour l'Europe est en Belgique, a adopté une position léonine, contraire à la pratique européenne des affaires et injustifiée, le tribunal, prenant en compte la jurisprudence et les pièces produites par la société REDERIJ, retiendra l'abus de droit de CPA et condamnera la société RUBIS TERMINAL à payer à la société REDERIJ MS VISCOUNT la somme de 87.672,96 € à titre de dommages et intérêts ; cette condamnation étant indépendante des garanties accordées par ailleurs au détriment des responsables de l'abordage, les faits incriminés étant indépendants, et la société CPA, quels que soient les responsables de l'accident, étant légitime à pratiquer la saisie conservatoire, mais mal fondée à refuser la garantie proposée par la société REDERIJ.

6°) Sur l'exécution provisoire, l'article 700 du NCPC et les dépens :

Attendu l'ancienneté et l'importance des préjudices, il y aura lieu d'ordonner l'exécution provisoire du présent jugement.

Attendu qu'il serait inéquitable que CFT, d'une part, ACE INSURANCE et RUBIS TERMINAL de l'autre, supportent les frais non compris dans les dépens qu'ils ont dû engager pour assurer leur défense, alors qu'elles se trouvaient les victimes passives des conséquences de l'abordage, il y aura lieu :

- de condamner le Département de la Seine Maritime à payer :
- à la société CFT la somme de 4.750 €,

- à la compagnie ACE INSURANCE et à la société RUBIS TERMINAL, unies d'intérêts, la somme de 9.500 €
sur le fondement de l'article 700 du NCPC,
- de condamner pareillement la société REDERIJ MS VISCOUNT, tant pour elle-même que pour le Capitaine du navire MS VISCOUNT à payer :
- à la société CFT la somme de 250 €,
- à la Compagnie ACE INSURANCE et à la société RUBIS TERMINAL la somme de 500 €.

Sur le même fondement, attendu que le bac n° 15 apparaît comme le principal et quasi exclusif responsable des événements litigieux ; qu'il serait inéquitable que la société REDERIJ MS VISCOUNT supporte les frais importants qu'elle a dû engager pour assurer sa défense dans une affaire où sa responsabilité n'était retenue qu'à titre mineur voire symbolique, il y aura lieu de condamner le Département de la Seine-Maritime à lui verser la somme de 30.000 € sur le fondement de l'article 700 du NCPC.

Attendu qu'il n'y aura pas lieu d'attribuer de somme au Port Autonome de Rouen en vertu de l'article 700, chacune des parties demandresses à son égard pouvant légitimement penser, faute d'information, lors de leur assignation, que le Port était co-responsable du bac n° 15.

Attendu qu'il y aura lieu de condamner le Département de la Seine-Maritime (pour 95 %) et la société REDERIJ MS VISCOUNT (pour 5 %), à proportion de leur responsabilité à payer l'ensemble des dépens, qui comprendront les frais et honoraires de l'expertise judiciaire et du sapiteur, mais ne comprendront pas les frais de traduction entre le néerlandais et le français réclamés par la société REDERIJ, ces frais n'apparaissant pas justifiés au regard de la pratique européenne des affaires et le tribunal estimant la société REDERIJ couverte de l'ensemble de ses frais par le montant attribué au titre de l'article 700 du NCPC.

PAR CES MOTIFS

Le Tribunal, statuant publiquement, en premier ressort et par jugement contradictoire.

Vu les articles L 311-4, R 311-4 et R 311-5 alinéa 2 du code de l'organisation judiciaire,
Vu la convention du 30 septembre 1980 entre le Département de la Seine-Maritime et le Port Autonome de Rouen,
Vu les articles 1382, 1383 et 1384 du code civil,
Vu la Convention Internationale de Bruxelles du 23 septembre 1910 pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage,
Vu le règlement international pour prévenir les abordages en mer,
Vu le règlement particulier provisoire concernant les mesures de police pour la circulation et le stationnement dans les eaux du Port Autonome de ROUEN,
Vu le rapport de Monsieur DESMARAIS, expert judiciaire,

Ordonne la jonction des différentes instances initiées par les assignations susvisées,

Reçoit la société RUBIS TERMINAL et la société ACE INSURANCE, la Compagnie Fluviale de Transports « CFT », Monsieur le capitaine commandant le MS VISCOUNT et la société REDERIJ MS VISCOUNT, le Port Autonome de Rouen et le Département de la Seine Maritime en leurs demandes, les dit partiellement fondées,

Rejette l'exception d'incompétence ratione materiae soulevée par le Département de la Seine-Maritime et le Port Autonome de Rouen, et se déclare compétent,

Déclare irrecevables les demandes formées à l'encontre du Port Autonome de Rouen et met ce dernier hors de cause,

Dit que le Département de la Seine-Maritime et la société REDERIJ MS VISCOUNT sont responsables respectivement pour 95 % et 5 % de l'ensemble des dommages provoqués par les événements litigieux,

Condamne en conséquence :

a) le Département de la Seine-Maritime à payer :

- à la société ACE INSURANCE la somme de 890.432,94 € avec intérêts au taux légal à compter du 1^{er} octobre 1999,
- à la société CFT et à la compagnie AGF MAT la somme de 160.491,66 €,
- à la société REDERIJ MS VISCOUNT la somme de 219.718,95 € avec intérêts au taux légal à compter du 5 mai 1998 ;

b) la société REDERIJ MS VISCOUNT à payer :

- à la société ACE INSURANCE la somme de 46.864,89 € avec intérêts au taux légal à compter du 1^{er} octobre 1999,
- à la société CFT et à la compagnie AGF MAT la somme de 8.446,93 € ;

c) la société RUBIS TERMINAL à payer à la société REDERIJ MS VISCOUNT la somme de 87.672,96 € à titre de dommages et intérêts ;

Ordonne l'exécution provisoire du présent jugement, nonobstant appel et sans caution.

En vertu de l'article 700 du NCPC, condamne :

a) le Département de la Seine-Maritime à payer :

- la somme de 9.500 € à la société ACE INSURANCE et à la société RUBIS TERMINAL, unies d'intérêt,
- la somme de 4.750 € à la société CFT et à la compagnie AGF MAT,
- la somme de 30.000 € à la société REDERIJ MS VISCOUNT ;

b) la société REDERIJ MS VISCOUNT à payer :

- la somme de 500 € à la société ACE INSURANCE et à la société RUBIS TERMINAL,
- la somme de 250 € à la société CFT et à la compagnie AGF MAT ;

Condamne :

- pour 95 % le Département de la Seine-Maritime,
- pour 5 % la société REDERIJ MS VISCOUNT

aux entiers dépens liquidés à la somme de 216,96 € auxquels il conviendra d'ajouter les frais des assignations, les frais et honoraires de l'expert et du sapiteur, mais pas les frais de traduction.

Signé par Monsieur BORNET, Président de Chambre, et Monsieur CLERC, greffier.



CC
Assurance
Transport

22166

86A

LE TRIBUNAL DE COMMERCE DE PARIS

CRG* - PAGE 1

Me de GASPARY
Me HERNE
SEP SEVELLEC

TRIBUNAL DE COMMERCE DE PARIS

JUGEMENT PRONONCE LE MERCREDI 17 DECEMBRE 2003

TROISIEME CHAMBRE

18

18/06/2001
RG 2001041712

ENTRE : Monsieur BADRANE SILAHI, exploitant sous l'enseigne BOULANGERIE ANJOUANAISE BADRANE SILAHI, commerçant, BP 18, Mutasmudu-Anjouan (COMORES), représenté par la société M.M.T. DALAL Frères - société à responsabilité limitée - siège social 49 rue Fontaine 75009 PARIS, élisant domicile au Cabinet de Maître Akil HOUSSAIN Avocat au Barreau de BOBIGNY, 28 rue Ernest RENAN 93400 SAINT OUEN -

G

~~PARTIE DEMANDERESSE assistée de Maître Akil HOUSSAIN Avocat au Barreau de BOBIGNY et comparant par Maître Hugues de GASPARY Avocat, 69 Boulevard de Clichy 75009 PARIS -~~

ET : 1°) SOCIETE THEOREME, siège social 19 rue Saulnier 75009 PARIS -

PARTIE DEFENDERESSE assistée de Maître RIQUIER Avocat et comparant par Maître Pierre HERNE Avocat, B835 -

2°) SOCIETE WEST EUROPEAN CONTAINERS LINES (WEC LINES), domiciliée chez son agent la société SHIPPING AGENCY SERVICE (SAS) - société par action simplifiée - siège social FRANKLIN BUILDING, 35 rue du 129ème RI, 76067 LE HAVRE CEDEX -

PARTIE DEFENDERESSE assistée de la SCP MARGUET et MANZANARES Avocats et comparant par la SEP SEVELLEC-CHOLAY-CRESSON Avocats (W09) -

CAUSE JOINTE ET JUGEE A : 19

18/06/2001
RG 2001041721

19

ENTRE : Monsieur BADRANE SILAHI sus-nommé -
PARTIE DEMANDERESSE assistée de Maître Akil HOUSSAIN Avocat au Barreau de BOBIGNY et comparant par Maître Hugues de GASPARY Avocat, 69 Boulevard de Clichy 75009 PARIS -

ET : 1°) SOCIETE GROUPAMA TRANSPORT, Compagnie d'Assurances, 47 rue de Monceau 75008 PARIS -

PARTIE DEFENDERESSE assistée de Maître RIQUIER Avocat et comparant par Maître Pierre HERNE Avocat, B835 -

2°) SOCIETE WEST EUROPEAN CONTAINERS LINES (WEC LINES) sus-nommée -

5

AM

PARTIE DEFENDERESSE assistée de la SCP MARGUET et MANZANARES Avocats et comparant par la SEP SEVELLEC-CHOLAY-CRESSON Avocats (W09) -

L'ACTIVITE JURIDICTIONNELLE A ETE SUSPENDUE DU 1ER FEVRIER AU 21 FEVRIER 2002. PAR UNE REUNION EXTRAORDINAIRE DU 21 FEVRIER 2002, LE TRIBUNAL A DECIDE LA REPRISE DE CETTE ACTIVITE A PARTIR DU 22 FEVRIER 2002. LES PARTIES AYANT ETE AVISEES.

APRES EN AVOIR DELIBERE

LES FAITS ET LA PROCEDURE.

Monsieur Silahi BADRANE, exerçant sous l'enseigne BOULANGERIE ANJOUANAISE BADRANE SILAHI, représenté à Paris par la SARL DALAL Frères, a, en mars 2000, importé auprès des GRANDS MOULINS DE FRANCE 21,5 tonnes de farine de blé panifiable. Le transport maritime était exécuté par la WEST EUROPEAN CONTAINERS LINES - ci-après WEC LINES -, dont l'agent est la SHIPPING AGENCY SERVICE au Havre.

La marchandise, embarquée en un container à bord du cargo MSC AUGUSTA au port du Havre le 11 mars 2000, a été assurée, par l'intermédiaire de la société THEOREME, courtier d'assurances, pour la valeur de 44.935 francs (6.850,30 €) selon certificat au porteur n° 1814 couvrant tous les risques, « y compris risques de grève, vols, guerre et mines + transbordement couverture depuis départ magasin, fournisseur à magasin à destination de Mutsamudu (Comores) ».

Les GRANDS MOULINS DE FRANCE ayant signalé que, à la suite de l'interruption du transport consécutive à l'embargo décrété sur la République des Comores, la cargaison se trouvait bloquée à Mombasa (Kenya), DALAL Frères adressait à la société THEOREME une déclaration de sinistre en date du 29 décembre 2000.

La marchandise n'étant jamais parvenue à destination et les réclamations de Monsieur BADRANE étant restées sans réponse, celui-ci, par acte en date du 28 mai 2001, a assigné THEOREME et WEC LINES et demande au Tribunal de dire et juger que THEOREME devra indemniser la BOULANGERIE ANJOUANAISE BADRANE SILAHI de l'entier préjudice résultant de la perte de la marchandise transportée, de la condamner en conséquence à lui payer la somme de 44.935 francs français (6.850,30 €) avec intérêts au taux légal à compter de la date de l'assignation, de dire que ladite compagnie d'assurance sera valablement

5

AA

libérée par le règlement de la somme susvisée avec intérêts au taux légal directement entre les mains de DALAL Frères, de la condamner à payer la somme de 8.000 francs français (1.219,59 €) au titre de l'article 700 du N.C.P.C. et les dépens, de déclarer l'intervention forcée de WEC LINES recevable et le jugement à intervenir commun, et d'ordonner l'exécution provisoire.

Par acte en date du 31 mai 2001, Monsieur BADRANE, précisant que l'assureur de la marchandise embarquée au port du Havre le 11 mars 2000 était GROUPAMA TRANSPORT, a assigné cette compagnie et WEC LINES et demande au Tribunal de dire et juger que GROUPAMA TRANSPORT devra indemniser la BOULANGERIE ANJOUANAISE BADRANE SILAHI de l'entier préjudice résultant de la perte de la marchandises transportée, de la condamner en conséquence à lui payer la somme de 44.935 francs français (6.850,30 €) avec intérêts au taux légal à compter de la date de l'assignation, de dire que ladite compagnie d'assurance sera valablement libérée par le règlement de la somme susvisée directement entre les mains de DALAL Frères, de la condamner à payer la somme de 8.000 francs français (1.219,59 €) au titre de l'article 700 du N.C.P.C. et les dépens, de déclarer l'intervention forcée de WEC LINES recevable et le jugement à intervenir commun, et d'ordonner l'exécution provisoire.

Par sommation de communiquer en date du 11 septembre 2002, THEOREME demande que lui soit communiqué l'ensemble des pièces visées dans les exploits introductifs d'instance des 22 et 31 mai 2001, et notamment le connaissance ainsi que l'original du certificat d'assurance émis.

Par conclusions en date du 29 janvier 2003, WEC LINES demande au Tribunal de dire et juger Monsieur BADRANE irrecevable en son action pour défaut de communication de pièces, de le débouter de son action en intervention forcée de la concluante et de le condamner à lui payer la somme de 1.000 € au titre de l'article 700 du N.C.P.C., outre les dépens.

Par conclusions en date du 4 juin 2003, Monsieur BADRANE demande au Tribunal de joindre les causes et de lui adjuger le bénéfice de ses deux exploits introductifs d'instance et, y ajoutant, lui demande de dire que, au cas ou une faute liée à un défaut de conseil envers l'assuré serait imputée à ce dernier, la responsabilité de THEOREME serait engagée sur le fondement de l'article 1147 du Code Civil.

Par conclusions en date du 10 septembre 2003, THEOREME et GROUPAMA TRANSPORT demandent au Tribunal d'ordonner la mise

5

hors de cause de la première, de dire Monsieur BADRANE irrecevable et subsidiairement mal fondé en ses demandes dirigées à l'encontre des concluentes et de le condamner à leur payer la somme de 2.000 € au titre de l'article 700 du N.C.P.C., outre les dépens.

Par conclusions récapitulatives régularisées à l'audience du Juge rapporteur du 29 octobre 2003, WEC LINES demande au Tribunal de déclarer l'action de Monsieur BADRANE à son encontre irrecevable car prescrite, de le débouter de sa demande d'intervention forcée de la concluyente et de le condamner à lui payer la somme de 2.000 € à titre de dommages-intérêts pour procédure abusive et celle de 1.525 € au titre de l'article 700 du N.C.P.C.

MOYENS DES PARTIES.

Intervenante forcée, WEC LINES, rappelant que la loi applicable à la présente espèce est la Convention de Bruxelles amendée par les protocoles de 1968 et 1979, fait valoir que l'article 3 § 6 de ladite convention stipule que « le transporteur et le navire seront en tout cas déchargés de toute responsabilité quelconque relativement aux marchandises à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de leur délivrance ou de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées ».

Or, le container litigieux ayant été déchargé le 5 avril 2000 à Mombasa, WEC LINES estime qu'il aurait dû être délivré à Mutsamudu au plus tard un mois plus tard; l'assignation de Monsieur BADRANE à son encontre datant du 28 mai 2001, elle affirme donc que l'action en intervention forcée est prescrite.

THEOREME et GROUPAMA TRANSPORT, de leur côté, rappellent que les articles 15 et 16 de la Police Française d'Assurance Maritime sur facultés (marchandises), applicables de plein droit au présent litige, stipulent que l'assuré et ses représentants doivent apporter les soins raisonnables à tout ce qui est relatif aux marchandises et prendre toutes mesures conservatoires, d'une part en vue de prévenir ou de limiter les dommages et les pertes, d'autre part pour conserver les droits et les recours contre les transporteurs et tous autres tiers responsables et permettre à l'assureur, le cas échéant, d'engager et de poursuivre les actions qu'il jugera nécessaires.

b

Or, en l'espèce, ni Monsieur BADRANE ni ses représentants mandataires n'auraient pris de mesures pour assurer la conservation de la marchandise; de plus, en laissant périmer son action à l'encontre du transporteur, le demandeur aurait, selon THEOREME et GROUPAMA TRANSPORT, pour qui le dépôt d'un dossier de réclamation ne suffit pas à interrompre le délai de prescription, manqué à son obligation de préserver les droits et recours contre celui-ci.

Les assureurs, selon qui Monsieur BADRANE n'aurait pas émis de réserves en temps utile, lui reprochent au surplus de n'avoir pas fait procéder à une expertise.

THEOREME et GROUPAMA TRANSPORT soutiennent enfin que, bien que la demande de virement bancaire en faveur des GRANDS MOULINS DE FRANCE adressée à la BNP le 28 mars 2000 par DALAL Frères précise que ceux-ci agissent pour le compte de la BOULANGERIE ANJOUANAISE, il n'est pas prouvé que Monsieur BADRANE en ait reversé le montant à DALAL Frères; et, dès lors qu'il n'est donc, selon elles, pas établi que le requérant ait subi un quelconque préjudice du fait de la prétendue perte de la marchandise, elles estiment qu'il doit être déclaré irrecevable pour défaut d'intérêt à agir.

A titre subsidiaire, elles font valoir que, si les pièces versées aux débats permettent d'établir que la marchandise n'a pas été livrée à son destinataire en décembre 2001, elles ne démontreraient en aucun cas sa perte définitive; les documents intitulés « Constatation de perte » et « Certificat de perte », en effet, ne font qu'attester que le conteneur dans lequel la marchandise avait été chargée n'est jamais arrivé à Mutsamudu après avoir été bloqué à Mombasa.

Les défenderesses prétendent au surplus que, le dommage supposé consistant en une détérioration progressive de l'état de la marchandise, sa cause n'est pas le déchargement lui-même, mais le long délai de stationnement à Mombasa. Or, sauf cas limitativement énumérés parmi lesquels ne figure pas l'événement ayant entraîné le déchargement à Mombasa, l'article 7 des conditions générales de la Police Française d'Assurance Maritime sur facultés (marchandises) exclut les dommages et pertes matériels résultant de retards en expédition ou à la livraison. Aussi affirment-elles que, en l'espèce, la garantie n'est pas due.

Rappelant, enfin, que THEOREME n'est intervenue dans l'affaire qu'en qualité de courtier, elles soulignent que le certificat d'assurance signé de GROUPAMA TRANSPORT ne saurait,

5

M

en toute hypothèse, engager que cette seule compagnie d'assurances, le courtier ne pouvant être tenu aux lieu et place de cette dernière. Elles demandent donc que THEOREME soit mise hors de cause.

Monsieur BADRANE, qui, à l'audience du juge rapporteur du 29 octobre 2003, produit l'original du certificat d'assurance établi par THEOREME pour le compte de GROUPAMA TRANSPORT, verse également aux débats le procès-verbal de constatation de perte en date du 30 novembre 2000, la sommation interpellative adressée le 1^{er} décembre 2000 à l'agent du transporteur, la déclaration de sinistre par DALAL Frères en date du 29 décembre 2000, la lettre d'accusé de réception de THEOREME en date du 15 janvier 2001 et le certificat de perte adressé à cette dernière le 31 mars 2003; il produit en outre la demande de virement bancaire en faveur des GRANDS MOULINS DE FRANCE adressée à la BNP le 28 mars 2000 par DALAL Frères pour le compte de la BOULANGERIE ANJOUANAISE.

Il souligne tout d'abord que, le certificat d'assurance prévoyant de manière très large la couverture totale de tous les risques susceptibles de se produire, l'embargo, assimilable, estime-t-il, à un risque de guerre, est couvert par la police faute d'avoir été expressément exclu de la garantie.

Monsieur BADRANE considère que la non livraison définitive de la marchandise, expressément reconnue par l'agent du transporteur, est assimilable à une perte définitive et constitue une circonstance suffisante pour déclencher la réclamation à l'assureur.

Le demandeur ajoute qu'il lui était matériellement impossible d'apporter « un soin raisonnable à tout ce qui est relatif à la marchandise », celle-ci se trouvant sous la garde matérielle et juridique du transporteur qui, au demeurant, n'a sollicité aucune instruction à ce sujet.

Soutenant que le délai de prescription du recours contre le transporteur ne court que du jour où le navire a atteint le port de destination ou au plus tard du jour où le déchargement a pris fin, il estime que c'est de façon régulière que WEC LINES a été attraité dans la cause le 28 mai 2001.

Il affirme que, de toute manière, le devoir de conserver le recours contre le transporteur stipulé par l'article 16 de la Police Française d'Assurance Maritime sur facultés (marchandises) n'implique nullement l'obligation d'exercer

5

MS

90A

l'action, mais signifie seulement que le bénéficiaire de l'assurance doit fournir à l'assureur les éléments nécessaires à l'action permettant à celui-ci d'agir avant l'expiration du délai de prescription. A cet égard, il souligne que, selon les indications portées au verso de la police d'assurance, l'assuré n'est tenu d'interrompre la prescription à l'égard du transporteur que « si les dossiers complets ne sont pas remis aux assureurs au plus tard un mois avant l'échéance de cette prescription ».

Tout en observant que, de toute manière, le manquement de l'assuré aux obligations définies par les articles 15 et 16 de la Police Française d'Assurance Maritime sur facultés (marchandises) n'a pour effet que de diminuer l'indemnisation sans déchoir l'assuré de la garantie, Monsieur BADRANE soutient que, ayant en temps utile transmis à l'assureur un dossier complet, il doit être indemnisé de la totalité du préjudice que lui a causé la perte définitive de la marchandise.

A titre subsidiaire, au cas où le Tribunal estimerait que le risque d'embargo n'est pas couvert par la police, Monsieur BADRANE demande que THEOREME soit condamnée à lui payer le montant du sinistre à titre de dommages-intérêts pour manquement à l'obligation de renseignement et d'information de l'assuré.

Sur ce,

Attendu que les deux instances engagées par Monsieur BADRANE ont l'une et l'autre pour objet la réparation du préjudice résultant de la perte de la même marchandise; que le Tribunal, en conséquence, joindra les causes;

Attendu que, même si le navire transporteur de la marchandise n'est jamais arrivé à Mutsamudu, Monsieur BADRANE est mal fondé à prétendre que le délai de prescription n'a pas commencé à courir; que WEC LINES estime raisonnablement que la marchandise aurait dû être livrée à Monsieur BADRANE au plus tard un mois après son déchargement à Mombasa; que le Tribunal fixera donc au 5 mai 2000 le point de départ du délai de prescription de l'action à l'encontre du transporteur.

Attendu, en conséquence, que le Tribunal, en application des dispositions de l'article 3 § 6 de la Convention de Bruxelles amendée par les protocoles de 1968 et 1979, applicables en l'espèce, dira irrecevable comme prescrite l'action en

b

MA

intervention forcée engagée le 28 mai 2001 par Monsieur BADRANE à l'encontre de WEC LINES;

Attendu, en revanche, que WEC LINES ne démontre ni le caractère abusif de la procédure engagée à son encontre par Monsieur BADRANE, ni l'existence du préjudice qu'elle lui aurait causé; qu'elle sera donc déboutée de sa demande de dommages-intérêts de ce chef;

Attendu, par ailleurs, que, compte tenu des circonstances de la cause, le Tribunal estime n'y avoir lieu à application au bénéfice de WEC LINES de l'article 700 du N.C.P.C.;

Attendu que, aux termes du certificat signé par GROUPAMA TRANSPORT, l'assurance souscrite par Monsieur BADRANE couvre explicitement le risque de guerre; qu'il n'est pas contesté que l'interruption du transport consécutive à l'embargo décrété sur la République des Comores doit être assimilé à un risque de cette nature;

Attendu, dès lors, qu'aucun manquement à son obligation de conseil ne peut être reproché à THEOREME; que, par ailleurs, n'étant intervenue dans l'affaire qu'en qualité de courtier, celle-ci ne peut être tenue au lieu et place de GROUPAMA TRANSPORT, seule signataire du certificat d'assurance; que le Tribunal débouterait donc Monsieur BADRANE de ses demandes à l'encontre de THEOREME;

Attendu que, la défense de cette dernière étant assurée en commun avec celle de GROUPAMA TRANSPORT, l'équité ne commande pas de lui allouer une indemnité au titre de l'article 700 du N.C.P.C.;

Attendu que, s'il est exact que les documents intitulés « Constatation de perte » et « Certificat de perte » que Monsieur BADRANE verse aux débats n'en rapportent pas formellement la preuve, le fait que, s'agissant de denrées périssables, celles-ci n'aient toujours pas été livrées plus de 6 mois après la date prévue permet de conclure avec certitude qu'il s'agit bien d'une perte définitive et non d'un simple retard de livraison; que l'article 7 des conditions générales de la Police Française d'Assurance Maritime sur facultés (marchandises) n'est donc pas applicable en l'espèce;

Attendu que l'article 18 de la Police Française d'Assurance Maritime sur facultés (marchandises) précise que l'inexécution par l'assuré des obligations définies par les articles 15 et 16 « peut entraîner, selon les circonstances », non la

5

déchéance du droit à l'indemnité, mais seulement la réduction de cette dernière;

Attendu, au demeurant, que Monsieur BADRANE peut à juste titre faire valoir qu'il était dans l'impossibilité de prendre soin d'une marchandise restée à Mombasa sous la garde matérielle et juridique du transporteur qui, au demeurant, n'a sollicité aucune instruction de sa part;

Attendu, par ailleurs, que, ainsi qu'il est rappelé au verso de la police d'assurance, le devoir de conserver le recours contre le transporteur ne fait qu'obliger le bénéficiaire de l'assurance à fournir à l'assureur les éléments nécessaires à l'action permettant à celui-ci d'agir en temps utile avant l'expiration du délai de prescription;

Attendu que Monsieur BADRANE, ayant, plus d'un mois avant l'expiration dudit délai, transmis à l'assureur un dossier complet de réclamation, ne peut donc se voir reprocher d'avoir privé celui-ci d'un recours contre le transporteur que GROUPAMA TRANSPORT avait dès lors la possibilité d'exercer elle-même;

Attendu que, contrairement aux dires des défendeurs, des réserves ont bien été exprimées dans la sommation interpellative adressée à la société SPANFREIGHT SHIPPING SARL, dont les pièces communiquées par Monsieur BADRANE attestent la qualité d'agent du transporteur à Mutsamudu; que, par ailleurs, aucun autre dommage que la perte de la marchandise ne pouvant être constaté, il va de soi qu'une expertise était sans objet et donc parfaitement inutile;

Attendu, en conséquence, qu'il n'est pas établi que Monsieur BADRANE ait été responsable d'un manquement à ses obligations de nature à justifier une réduction de son indemnité d'assurance;

Attendu enfin que, en adressant à la BNP, le 28 mars 2000, une demande de virement bancaire en faveur des GRANDS MOULINS DE France, DALAL Frères précisait expressément agir pour le compte de la BOULANGERIE ANJOUANAISE; que les défenderesses, à qui il n'appartient pas de se préoccuper des conventions financières pouvant exister entre Monsieur BADRANE et son représentant à Paris, ne peuvent donc de bonne foi contester le droit à agir de Monsieur BADRANE;

Attendu, en conséquence, que le Tribunal condamnera GROUPAMA TRANSPORT à payer à Monsieur BADRANE la somme de 6.850,30 €

b

M

avec intérêts au taux légal à compter du 31 mai 2001, date de l'assignation, et dira ladite compagnie d'assurance valablement libérée par le règlement de la somme susvisée directement entre les mains de DALAL Frères;

Attendu que, pour défendre ses intérêts, Monsieur BADRANE a dû engager des frais non compris dans les dépens qu'il serait inéquitable de laisser à sa charge; que le Tribunal trouve dans le dossier les éléments suffisants pour en fixer le montant à 1.200 €, déboutant du surplus;

Attendu que l'exécution provisoire est sollicitée; que, la créance de Monsieur BADRANE étant certaine, liquide et exigible, le Tribunal l'ordonnera sans constitution de garantie;

PAR CES MOTIFS,

Le Tribunal, statuant par jugement contradictoire en premier ressort,

- joint les causes,
- déclare irrecevable comme prescrite l'action en intervention forcée engagée par Monsieur Silahi BADRANE, exerçant sous l'enseigne BOULANGERIE ANJOUANAISE BADRANE SILAHI, à l'encontre de la société WEST EUROPEAN CONTAINERS LINES (WEC LINES),
- déboute Monsieur Silahi BADRANE, exerçant sous l'enseigne BOULANGERIE ANJOUANAISE BADRANE SILAHI, de l'ensemble de ses demandes à l'encontre de la société THEOREME,
- condamne la compagnie d'assurance GROUPAMA TRANSPORT à payer à Monsieur Silahi BADRANE, exerçant sous l'enseigne BOULANGERIE ANJOUANAISE BADRANE SILAHI, la somme de 6.850,30 € majorée des intérêts au taux légal à compter du 31 mai 2001,
- dit que la compagnie d'assurance GROUPAMA TRANSPORT sera valablement libérée par le règlement de la somme susvisée directement entre les mains de la SARL DALAL Frères,
- condamne la compagnie d'assurance GROUPAMA TRANSPORT à payer à Monsieur Silahi BADRANE, exerçant sous l'enseigne BOULANGERIE ANJOUANAISE BADRANE SILAHI, la somme de 1.200 € au titre de l'article 700 du Nouveau Code de Procédure Civile,

b

M

- ordonne l'exécution provisoire du présent jugement sans constitution de garantie,

- dit les parties mal fondées en leurs demandes autres, plus amples ou contraires; les en déboute respectivement,

- condamne la compagnie d'assurance GROUPAMA TRANSPORT aux dépens, dont ceux à recouvrer par le Greffe liquidés à la somme de 52,57 € TTC (dont 7,99 € de TVA).

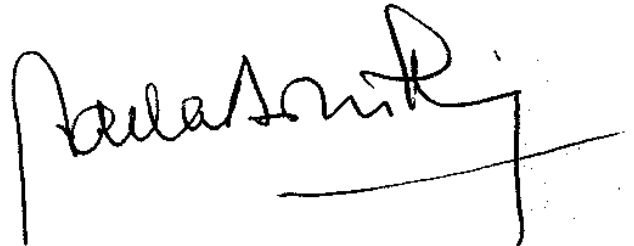
CONFIE lors de l'audience du 5 NOVEMBRE 2003 à Monsieur DE LA BOUILLERIE en qualité de juge rapporteur

MIS en délibéré le 26 NOVEMBRE 2003

DELIBERE par Messieurs DE LA BOUILLERIE, MARTINAUD et LAUBIE et prononcé à l'audience publique où siégeaient :

Monsieur GAUTHIER, Président, Messieurs de la BOUILLERIE, MARTINAUD, KERFOURN, ELMALEK, Juges, assistés de Madame DAVOUS, Greffier. Les parties en ayant été préalablement avisées.

La minute du jugement est signée par le Président du délibéré et le Greffier.



TRIBUNAL DE COMMERCE DE ROUEN**Jugement du 8 mars 2004**

Rôle 2003 000510

DEMANDEUR :

STE NESTLE FRANCE, 7 BLD PIERRE CARLE, 77186 NOISIELreprésenté par Me TANTIN de la SELARL TANTIN & TANTIN, avocat au barreau de Paris
ayant comme avocat postulant Me DUC, avocat au barreau de Rouen

DEFENDEUR :

**STE MSC - MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY SA GENEVA, CHEZ STE
MSC - MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY FRANCE, BOULEVARD DU
MIDI, 76100 ROUEN**

représenté par Me CAREL, avocat au barreau de Rouen

Rôle 2003 001487

DEMANDEUR :

**STE MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY SA GENEVA, "MSC GENEVA", 40
AVENUE EUGENE PITTARD, CH 1206 GENEVE-SUISSE**représenté par Me CAREL,
avocat au barreau de Rouen

DEFENDEUR :

**STE SIRCO FRANCE SARL, 144 QUAI DE PETIT COURONNE, 76650 PETIT
COURONNE**

représentée par Me MALBESIN, avocat au barreau de Rouen

COMPOSITION DU TRIBUNAL :

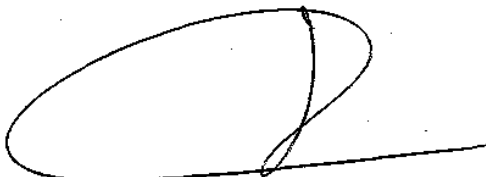
Lors des débats et du délibéré :

Président : Monsieur MORIN
Juges : Monsieur LOPEZ
Monsieur HERBINET

Greffier : Monsieur CLERC

Débats : à l'audience publique du 19 janvier 2004

Jugement : en premier ressort, contradictoire



→ M

PROCÉDURE :

Par exploit en date du 17 décembre 2002, la société NESTLE a assigné la société MSC à comparaître devant le tribunal de commerce de Rouen pour l'encontre condamner au paiement de dommages et intérêts.

Par exploit en date du 31 janvier 2003, la société MSC a assigné la société SIRCO à comparaître devant le tribunal de Commerce de Rouen au titre de l'appel en garantie.

La société NESTLE sollicite :

- la condamnation conjointe et solidaire des sociétés MSC et SIRCO ou l'une à défaut de l'autre, au paiement de la somme de 24.011,32 €,
- les intérêts de droit à compter de l'exploit introductif d'instance, et leur capitalisation,
- la condamnation conjointe et solidaire des sociétés MSC et SIRCO à lui régler une somme de 2.500 € en application de l'article 700 du NCPC ainsi que leur condamnation aux entiers dépens.

La société MSC sollicite :

- la jonction entre la procédure principale et l'appel en garantie,
- la constatation de la faute commise par la société SIRCO France dans le cadre de sa mission d'inspection pré-trip du conteneur TRLU 103727/5,
- la constatation de la faute de la société NESTLE France, chargeur,
- le débouté de la société NESTLE de l'intégralité de ses demandes, fins et conclusions.

La société MSC sollicite subsidiairement,

- la condamnation de SIRCO à la relever de toutes les condamnations éventuellement prononcées au profit de la société NESTLE France, et ce en principal, intérêts, frais et accessoires.

La société MSC sollicite encore plus subsidiairement,

- que le montant du préjudice global soit fixé à 21.135,43 €,

Et en tout état de cause

- la condamnation solidaire de NESTLE France et de SIRCO à lui payer la somme de 2.000 € au titre de l'article 700 du NCPC, ainsi qu'aux entiers dépens,
- et que soit ordonnée l'exécution provisoire du jugement à intervenir.

La société SIRCO sollicite :

- que lui soit déclaré inopposable le rapport d'expertise amiable de la société d'expertise JP CLAUX & Cie en date du 19 novembre 2001,
- que soit constaté que MSC ne rapporte pas la preuve d'une quelconque responsabilité pouvant être retenue à son encontre,

- que MSC soit en conséquence déboutée de son recours en garantie à son encontre,
- que de même NESTLE FRANCE soit déboutée de toutes ses demandes, fins et conclusions,
- que MSC soit condamnée à lui payer la somme de 2.000 € sur le fondement des dispositions de l'article 700 du NCPC, ainsi qu'aux entiers dépens.

LES FAITS :

La société NESTLE France confie à la société MSC, l'expédition d'un conteneur 20 pieds frigo TRLU 103727/5 contenant 1215 cartons de produits surgelés, d'un poids brut de 9.602 kg, avec une température de transport requise à - 25 °C, pour un transport entre le port de Rouen et le Port de Pointe des Galets à La Réunion.

Le conteneur est chargé le 24 août 2001 sur le « MSC TERESA » et un connaissement MSCU FU 12685/7 est délivré net de réserves.

La marchandise est expédiée par la société NESTLE FRANCE à son établissement secondaire à la réunion pour un prix CIF global de 138.826,48 fr. HT.

Le navire arrive au port de Pointe des Galets le 17 septembre 2001, date à laquelle le conteneur était déchargé sur le terminal portuaire.

A destination, le 18 septembre 2001, après ouverture du conteneur et examen de la marchandise avant livraison, la société STRASS, transitaire au port, observe une température trop élevée des produits à savoir de - 9°C, et organise le 19 septembre 2001, une expertise amiable, sur le terminal, avec la MSC. Au cours de cette expertise, la température de - 9° est confirmée. Il est donc constaté que la température requise pendant le transport n'a pas été respectée, et que les produits surgelés transportés doivent être détruits.

Le conteneur est alors transporté au lieu de destination final, au dépôt SOTRANSCO, pour procéder à un dépotage partiel en chambre froide le 20 septembre 2001. Des prises de température au cœur de la marchandise sont effectuées, et un relevé contradictoire établis des écarts entre - 11°C et - 18,6°C.

Après réempotage du conteneur, celui-ci est transporté et branché sur le parc du dépôt SAPRIM et une nouvelle série de mesures de température sont effectuées le 26 octobre 2001, confirmant les précédents relevés.

Enfin, après dépotage complet du conteneur, il est constaté le 13 novembre 2001, que le déflecteur en tôle situé au bas de la cloison de séparation du groupe froid n'est pas jointif et se trouve monté à l'envers, et donc à l'origine de la mauvaise circulation d'air ayant entraîné la perte totale de la marchandise.

C'est dans ces circonstances que la société NESTLE FRANCE présente sa réclamation à la société M.S.C pour un montant global dûment justifié de 24.011,32 €, suivant facture du 27 août 2002.

A large, stylized handwritten signature in black ink, followed by the initials 'J M' written in a similar style.

La société M.S.C ne faisant pas droit à cette réclamation, la société NESTLE FRANCE l'assigne devant le tribunal de Rouen, devant lequel MSC appelle en garantie la société SIRCO FRANCE, frigoriste réparateur à qui elle avait confié la visite de pré-trip du conteneur en août 2001.

DROITS ET MOYENS DES PARTIES :

La société NESTLE fait valoir :

- Que l'origine du sinistre, confirmée par les rapports d'expertise, provient d'un déflecteur en tôle situé au bas de la cloison de séparation du groupe froid monté à l'envers et non jointif avec la cloison, ce qui interdisait de maintenir la température négative requise. Ainsi précisément, la plus grande partie de l'air propulsé était déviée et venait vers les plans de couverture au lieu de circuler horizontalement le long des rails du plancher vers les portes. Par conséquent, seulement un faible filet d'air froid soufflait le long du plancher trop faible pour parvenir jusqu'aux portes, ce qui explique pourquoi la température des marchandises était de $-18^{\circ}\text{C}/-19,6^{\circ}\text{C}$ dans la partie basse et de $-11^{\circ}\text{C}/-13,5^{\circ}\text{C}$ en haut.
- Que le fonctionnement du conteneur lui-même n'est pas en cause.
- Que les deux rapports d'expertises sérieuses et contradictoires entre le destinataire et le transporteur d'intérêts divergents, devront être pris en compte, quand bien même ils n'auraient pas été effectués en présence de la société SIRCO, dont l'existence était inconnue au moment des faits.
- Que c'est bien la faute commise par la société SIRCO lors de son inspection de pré-trip qui explique le sinistre. En effet, Monsieur CLAUX, dans son rapport, énonce que « des travaux ont été effectués sur le groupe froid avant mise à disposition du conteneur et le déflecteur a été mal installé.
Quant à l'expert SHIP & CARGO SURVEYORS, il confirme que : « normalement, le déflecteur aurait dû être correctement monté... et fixé au plancher pour éviter des déplacements accidentels, et que le contrôle de ce point fait partie intégrante de l'inspection de pré-trip et relève de la responsabilité de la société qui a exécuté cette inspection qui, en l'espèce, fut manifestement incorrectement exécutée ». Qu'il n'y a par ailleurs aucun doute possible sur le fait que le déflecteur n'était pas fixé quand le conteneur réfrigéré a quitté les locaux de la compagnie qui a exécuté la visite de pré-trip, préalablement au rempotage du conteneur.
- Que le devis du 8 août 2001 de SIRCO France, dont l'activité est la réparation et le reconditionnement des conteneurs, transmis à la société MSC confirme bien une intervention de réparation concernant le conteneur litigieux TRLU-103.727.5 pour un total général de 1.210 fr. (décomposé en un lavage pour 200 fr., PréTripInspection pour 350 fr., fuite sur vanne HP pour 120 fr., et complément de gaz 8 kg pour 540 fr.).
- Que les opérations de PTI (pré-trip inspection) du conteneur préalables aux opérations d'emportage, devaient précisément s'assurer que le conteneur était en parfait état d'entretien et apte à effectuer un acheminement maritime sous température dirigée, et que le mauvais positionnement du déflecteur aurait dû être relevé et corrigé dans le cadre de cette visite.
- Qu'en conséquence la carence du frigoriste-réparateur constitue la cause directe, certaine et unique de l'avarie, ce qui engage sa responsabilité quasi-délictuelle à l'égard de la société NESTLE FRANCE.
- Que par ailleurs la société MSC est également présumée responsable du sinistre puisque s'agissant d'un contrat de transport par mer entre deux ports français (Rouen/Pointe des

A large, stylized handwritten signature in black ink, followed by the initials 'MN' written in a similar style to the right.

Galets), il y a lieu de faire application de la loi française n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes, laquelle dispose à son article 27 que « le transporteur est responsable des pertes ou dommages subis par la marchandise depuis la prise en charge jusqu'à la livraison, à moins qu'il ne prouve que ces pertes ou dommages proviennent : des faits constituant un événement qui ne lui est pas imputable ; des fautes du chargeur, notamment dans l'emballage, le conditionnement ou le marquage des marchandises. »

Qu'ainsi le transporteur maritime est responsable des dommages aux marchandises résultant d'une défectuosité du conteneur fourni par ses soins, ce que ne conteste pas la société M.S.C GENEVA dans ses conclusions.

- Que la MSC ne pourrait par ailleurs pas se soustraire à sa présomption de responsabilité puisque l'origine du sinistre ne correspond ni à un cas fortuit, ni de force majeure, ni de dommage de mer, imprévisible, ni au fait du tiers puisque SIRCO avait été missionné par elle pour effectuer les opérations de pré-trip sur le conteneur. De plus, aucune faute du chargeur ne pourra être retenue, l'emportage du conteneur FCL effectué par la société NESTLE FRANCE l'ayant été dans les règles de l'art comme l'a confirmé l'expert, et que le mauvais positionnement du déflecteur ne pouvait être décelé que par un œil averti.
- Que du fait des fautes de MSC et de SIRCO, elle subit le préjudice de la perte totale de la marchandise évaluée à 24.011,32 €, décomposé en :
 - une perte de marchandise d'une valeur CIF (coût + assurance + fret) de 21.163,96 € (en application de la loi française du 18 juin 1966 énonçant à l'article 28) +
 - des frais accessoires de destruction pour 1.403,45 € (selon facture du transitaire STRASS n° 1114831) +
 - les frais d'expertise pour 946,71 € (selon facture du transitaire STRASS n° 1114831) +
 - des frais de passage hall de tri, acconage et expertise maritime pour 322,44 € (selon facture du transitaire STRASS n° 1113432) +
 - des frais de transit et de transport pour 174,76 € (selon facture du transitaire STRASS n° 1113432)

La société MSC fait valoir :

- Qu'en application de la loi du 18 juin 1966 « le transporteur est responsable des pertes ou dommages subis par la marchandise depuis la prise en charge jusqu'à la livraison... », mais qu'en application de l'article 27 de cette même loi, le transporteur peut s'exonérer de cette responsabilité en rapportant la preuve que ces pertes ou dommages proviennent « de faits constituant un événement non imputable au transporteur ».
- Qu'en l'espèce, des fautes tant de SIRCO que de NESTLE doivent être constatées.
- Qu'en effet, concernant SIRCO, celle-ci est intervenue le 20 août 2001 pour effectuer une visite de pré-trip sur le conteneur objet du litige sans déceler la mauvaise position d'un déflecteur pourtant notamment monté à l'envers à l'origine du sinistre selon les dires d'experts qui précisent également que : « des travaux ont dû être effectués sur le groupe froid avant mise à disposition du conteneur et le déflecteur a été mal installé à leur issue ».
- Que les rapports d'expertise amiable mettant en cause la responsabilité de SIRCO lui sont évidemment opposables et peuvent être retenus en matière commerciale à titre de simple renseignement, dès lors que l'expert présente de suffisantes garanties de compétence et de probité et que ses opérations paraissent avoir été menées sérieusement (Cass. Corn 19.11.1996 - n° 95 10.173 CNB/COBANA IMPORT réf : Lamyline). Que d'ailleurs, le propre expert de SIRCO mandaté à la réunion d'expertise du 13 novembre 2001, dépose des conclusions quasiment similaires sur la cause des dommages en estimant que

l'inspection de pré-trip aurait dû déceler le mauvais montage du déflecteur et engage la responsabilité de la société qui a exécuté cette inspection qui, en l'espèce, fut manifestement incorrectement exécutée par SIRCO. En effet, l'état des extrémités du déflecteur montre qu'il n'a pas été accidentellement arraché et qu'il n'était déjà pas fixé quand le conteneur réfrigéré a quitté les locaux de la compagnie qui a exécuté la visite de pré-trip ».

- Que le devis émis par SIRCO précise bien que la visite de pré-trip était convenue, ce qui ne pourrait maintenant être démenti comme tente de le faire SIRCO.
- Qu'à l'occasion de cette visite, SIRCO devait s'assurer que le conteneur était en parfait état d'entretien et apte à assurer un acheminement maritime. Or, le montage à l'envers du déflecteur qui aurait dû être relevé et corrigé et qui se trouve à l'origine du sinistre prouve bien la faute de SIRCO et l'engagement de sa responsabilité au titre de son obligation de résultat.
- Que c'est bien le mauvais positionnement du déflecteur qui est à l'origine de la hausse des températures pendant le transport maritime, puisque l'ensemble des relevés effectués démontrent que le réglage du conteneur frigorifique a toujours été conforme aux prescriptions du chargeur, tant dans la phase maritime que dans la phase de transport terrestre.
- Que par ailleurs, concernant NESTLE, sa responsabilité exonératoire de celle de MSC doit également être retenue. En effet, il incombe à l'expéditeur chez qui a été positionné le conteneur d'en vérifier l'état avant de le remplir et d'en refuser au besoin l'utiliser (Cour d'appel de Versailles 16.06.1988 - BT 1989). Or, ainsi que l'a relevé l'expert SCS à la suite de ses constatations sur la pose du déflecteur « le chargeur supporte également une part de responsabilité au titre des dommages puisqu'il aurait dû vérifier que le conteneur était conforme à tous égards avant rempotage de ses marchandises à l'intérieur. Le conteneur n'était pas apte à recevoir la marchandises en considération du fait que le déflecteur n'était pas correctement posé, le chargeur aurait dû refuser le conteneur ».
- Que le montant du dommage apparaît surévalué par NESTLE à un montant de 24.011,32 € alors que son propre expert a estimé que la perte de la marchandise s'élevait à 121.344,52 fr. HT départ usine, soit 18.498,85 €, que les frais de destruction se montaient à 1.293,50 € et que la facture STRASS pour les frais d'expertise ne constitue pas une pièce justificative. Qu'en conséquence, c'est un montant de 21.135,43 € qui devra être retenu.
- Qu'enfin, ayant été contrainte d'engager des frais irrépétibles afin d'assurer sa représentation en justice qu'il serait inéquitable de laisser à sa charge, elle sollicite la condamnation solidaire des sociétés NESTLE et SIRCO France, à lui payer la somme de 2.000 € sur le fondement de l'article 700 du NCPC, ainsi qu'aux entiers dépens.

La société SIRCO fait valoir :

- Que les rapports d'expertise réalisés par les autres parties demanderesse sans qu'elle en eut été informée lui sont inopposables en application du principe constant que l'expertise qu'elle soit judiciaire ou amiable doit être contradictoire, et ne peut par voie de conséquence servir de base à une quelconque condamnation.
- Que ces rapports d'expertise ne font nullement ressortir sa responsabilité.
- Que de plus ses interventions sur le conteneur n° TRLU 10372752232 se sont limitées à des travaux de nettoyage et à la réparation d'une fuite sur la vanne haute pression, qu'elle n'a pas réalisé de visite de pré-trip, qu'elle n'avait pas en charge l'entretien régulier de ce conteneur, et qu'à aucun moment, il ne lui a été demandé de réparer un mauvais positionnement du déflecteur incriminé.

- Que dès lors, aucune preuve sur l'origine des désordres ne peut lui être valablement opposée, et que MSC se trouve bien mal fondée à solliciter la garantie de la concluante.
- Que la décongélation à l'origine du sinistre a très bien pu survenir pendant le transport terrestre des marchandises, puisque le disque d'enregistrement de température durant la phase de transport n'a pas été fourni. Dès lors, la preuve de l'origine exacte du sinistre n'est pas apportée.
- Qu'en tout état de cause, si la marchandise a été empotée dans le conteneur, c'est que le chargeur a jugé que celui-ci était apte au transport des marchandises et donc que lors de la visite qu'il n'a pas manqué d'effectuer, le déflecteur était correctement positionné.
- Qu'il paraît d'ailleurs vraisemblable qu'au moment du chargement, le déflecteur a été déplacé par le chargeur, les rivets ont sauté et le déflecteur a été remis dans une mauvaise position.
- Qu'enfin, les demandes de la société NESTLE n'apparaissent pas non plus justifiées quant à leur quantum puisque le préjudice réel s'apprécie en prix de revient de fabrication des marchandises, et que les autres frais évoqués ne sont pas justifiables.
- Qu'enfin, ayant été contrainte d'engager des frais irrépétibles afin d'assurer sa représentation en justice qu'il serait inéquitable de laisser à sa charge, elle sollicite la condamnation de MSC à lui payer la somme de 2.000 € sur le fondement de l'article 700 du NCPC.

SUR CE, LE TRIBUNAL :

Concernant l'opposabilité des rapports d'expertise :

Attendu que le tribunal, dans l'exercice de son pouvoir souverain, peut décider qu'une expertise non contradictoire n'a pas valeur de rapport judiciaire mais constitue un élément de preuve susceptible d'être soumis à la libre discussion des parties.

Attendu que les réunions d'expertise à l'origine de deux rapports apparaissent, à l'examen des documents fournis, sérieuses et contradictoires entre le destinataire et le transporteur aux intérêts divergents, et que la compétence et la probité des experts apparaissent satisfaisantes et ne sont pas remises en cause.

Attendu que SIRCO, certes absente des réunions d'expertise, avait tout loisir d'émettre toutes remarques sur ces rapports, comme elle l'a d'ailleurs fait dans ses conclusions.

Le tribunal déclarera opposable aux parties comme simple élément de preuve les deux rapports d'expertise communiqués aux débats.

Concernant l'origine du sinistre :

Attendu que les rapports d'expertise se révèlent explicites dans leurs indications techniques et leurs annexes photographiques.

Attendu que le fonctionnement du conteneur dont une vanne HP a d'ailleurs été réparée avant le transport objet du litige par SIRCO, n'est pas en cause.

Attendu qu'il a été constaté à l'arrivée du conteneur et lors du dépotage qu'un déflecteur en tôle situé au bas de la cloison de séparation du groupe froid avait été monté à l'envers et



20

n'était pas jointif avec la cloison, ce qui interdisait de maintenir la température négative requise malgré le bon fonctionnement du conteneur.

Attendu que dans une telle configuration technique, la plus grande partie de l'air propulsé a été déviée et venait vers les plans de couverture au lieu de circuler horizontalement le long des rails du plancher vers les portes, limitant considérablement le filet d'air froid nécessaire au maintien des températures prescrites.

Attendu que SIRCO n'apporte aucun commencement de preuve pouvant laisser penser que le sinistre aurait eu lieu pendant le transport terrestre, et non pendant le transport maritime.

Le tribunal estimera que le sinistre trouve bien son origine dans le mauvais positionnement d'un déflecteur ayant occasionné la décongélation des marchandises puis nécessité leur destruction et donc le sinistre invoqué.

Concernant la répartition des responsabilités :

Attendu que le sinistre est survenu à l'occasion du transport par mer d'un conteneur réfrigéré entre deux ports français, la loi française n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes, est applicable.

Attendu qu'en application de cette loi « le transporteur est responsable des pertes ou dommages subis par la marchandise depuis la prise en charge jusqu'à la livraison... ».

Attendu que la société MSC était transporteur des marchandises objet du sinistre, a fourni le conteneur incriminé, et que le dit sinistre ne relève ni d'un cas fortuit, ni de la force majeure, ni de dommage de mer imprévisible, ni au fait du tiers puisque SIRCO avait été missionné par elle pour effectuer les opérations de pré-trip,

Le tribunal dira que MSC est présumée responsable du sinistre.


Mais attendu qu'en application de l'article 27 d de la loi du 18 juin 1966, le transporteur peut s'exonérer de sa responsabilité en rapportant la preuve que ces pertes ou dommages proviennent de faits constituant un événement qui ne lui est pas imputable ; des fautes du chargeur, notamment dans l'emballage, le conditionnement ou le marquage des marchandises.

Attendu que la MSC n'a pas elle-même réalisé les opérations d'empotage effectuées directement par NESTLE FRANCE.

Attendu que par devis en date du 8 août 2001, SIRCO France propose bien une intervention de réparation concernant le conteneur litigieux TRLU-103.727.5 incluant des prestations de lavage et de « pré-trip inspection ».

Attendu que SIRCO n'apporte aucun élément de preuve permettant de constater que l'ensemble des prestations proposées aient été validées par le client et effectuées par elle, à la seule exception du « pré-trip inspection ».

Attendu qu'il y a donc lieu de retenir que les opérations de « pré-trip inspection » du conteneur préalables aux opérations d'empotage, qui devaient précisément permettre de s'assurer que le



7 17

conteneur était en parfait état d'entretien et apte à effectuer un acheminement maritime sous température dirigée, relevaient bien de SIRCO.

Attendu que le mauvais positionnement flagrant d'un déflecteur indispensable au maintien des températures requises ne nécessite pas une demande spécifique du client, et doit être naturellement signalé par l'intervenant en charge du «pré-trip inspection».

Attendu que selon rapport d'expertise, l'état des extrémités du déflecteur montre qu'il n'a pas été accidentellement arraché et qu'il n'était déjà pas fixé quand le conteneur réfrigéré a quitté les locaux de la compagnie qui a exécuté la visite de pré-trip ; qu'il n'apparaît donc pas vraisemblable qu'au moment du chargement, le déflecteur ait été déplacé par le chargeur, que les rivets aient sauté et que le déflecteur ait été remis dans une mauvaise position, contrairement à ce qu'avance SIRCO.

Attendu qu'en tout état de cause le positionnement inversé d'un déflecteur est une anomalie flagrante, a fortiori pour un professionnel, qu'une visite de pré-trip doit normalement et précisément permettre de déceler et de corriger afin de garantir que le conteneur est en parfait état d'entretien et apte à assurer un acheminement maritime.

Le tribunal estimera que la visite de pré-trip a été effectuée de façon incorrecte par SIRCO, engageant ainsi sa responsabilité principale à l'égard du sinistre et de ses conséquences.

Attendu par ailleurs, que les opérations d'emportage ont été réalisées par la société NESTLE France.

Attendu qu'en application de la jurisprudence en vigueur (CA de Versailles 16/06/1988 - BT 1989) il incombe à l'expéditeur chez qui a été positionné le conteneur, d'en vérifier l'état avant de le remplir et d'en refuser au besoin l'utilisation.

Attendu que si l'on considère que le déflecteur était mal positionné dès la visite de «pré-trip inspection», le conteneur n'était pas apte à recevoir la marchandise et le chargeur aurait dû refuser le conteneur.

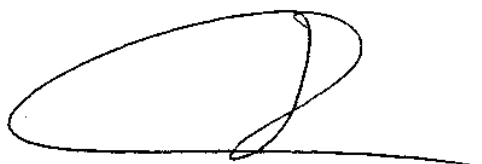
Attendu que le montage inversé d'un déflecteur est une anomalie flagrante n'exigeant pas un œil spécialement averti pour être décelée.

Attendu que la marchandise a bien été empotée dans le conteneur par NESTLE, malgré le caractère flagrant du mauvais positionnement du déflecteur, prouvant ainsi que le chargeur NESTLE a jugé que celui-ci était apte à transporter les dites marchandises, ou n'a pas pris lui-même suffisamment de précautions lors de l'examen du conteneur avant emportage lors de la visite qu'il a normalement dû effectuer.

Le tribunal dira que le chargeur NESTLE France devra supporter une responsabilité partielle.

Attendu ce qui précède, la responsabilité du sinistre en cause sera supportée :

- pour moitié, par la société SIRCO,
- pour un quart, par la société MSC,
- pour un quart, par la société NESTLE.



Concernant le chiffrage du sinistre :

Attendu que les marchandises ont été totalement perdues du fait de leur décongélation.

Attendu que la première évaluation des marchandises a été établie à 18.498,85 € départ usine,

Mais attendu qu'en application de la loi française du 18 juin 1966, le montant de la marchandise s'évalue en valeur CIF (coût + assurance + fret).

Attendu qu'en l'espèce la valeur CIF des marchandises se monte à 21.163,96 €, c'est bien ce montant que le tribunal retiendra en préjudice principal.

Attendu que de façon accessoire la perte de la marchandise a exigé sa destruction.

Attendu que cette destruction selon facture du transitaire STRASS n° 1114831 a généré un coût de 1.403,45 €.

Attendu que le sinistre a également généré des frais d'expertise pour 946,71 € (selon facture du transitaire STRASS n° 1114831), des frais de passage hall de tri, acconage et expertise maritime pour 322,44 € (selon facture du transitaire STRASS n° 1113432), et des frais de transit et de transport pour 174,76 € (selon facture du transitaire STRASS n° 1113432).

Le tribunal fixera à 24.011,32 € le montant du préjudice, augmenté des intérêts de droit à compter de l'exploit introductif d'instance.

Concernant l'exécution provisoire :

Compte tenu des faits d'espèce, le tribunal prononcera l'exécution provisoire du présent jugement.

Concernant les dépens et les demandes au titre de l'article 700 du NCPC :

Attendu que les sociétés SIRCO, MSC et NESTLE France succombent, chacune partiellement, elles conserveront à leur charge les frais irrépétibles engagés sur le fondement de l'article 700 du NCPC ;

Que les dépens seront répartis entre les trois sociétés sur la base de leurs responsabilités respectives.

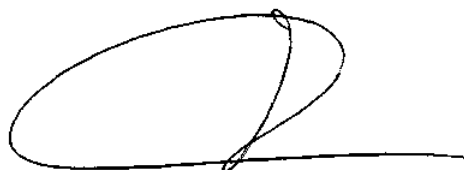
PAR CES MOTIFS

Le Tribunal, statuant publiquement, contradictoirement et en premier ressort.

Vu les dispositions de l'article 27 d et g de la loi du 18 juin 1966, vu les articles 1154, 1315, 1382 à 1384, et 1147 du code civil, et les pièces versées aux débats,

Ordonne la jonction entre la procédure principale et l'appel en garantie,

Déclare opposables les rapports d'expertise,



Constate que le sinistre a eu pour origine le mauvais positionnement d'un déflecteur ayant occasionné la décongélation des marchandises puis nécessité leur destruction,

Fixe le montant du sinistre à la somme de 24.011,32 €.

Dit que compte tenu d'une responsabilité partagée entre les parties, ce montant sera supporté comme suit :

- une moitié par la société SIRCO, soit la somme de 12.005,66 €,
- un quart par la société MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY SA GENEVA, soit la somme de 6.002,83 €,
- un quart par la société NESTLE France, soit la somme de 6.002,83 €,

outre l'application des intérêts de droit à compter de l'exploit introductif d'instance.

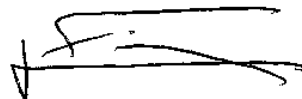
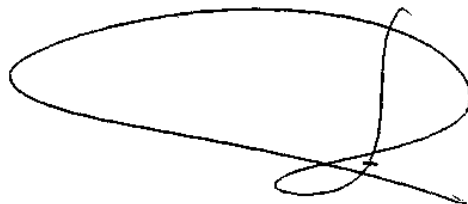
Ordonne l'exécution provisoire.

Laisse à la charge de chacune des parties, les frais irrépétibles engagés par elles au titre de l'article 700 du NCPC.

Fait masse des entiers dépens qui seront partagés entre les parties dans les proportions ci-dessus indiquées.

Les liquide à la somme de 104,32 € auxquels il conviendra d'ajouter le coût des assignations.

Signé par Monsieur MORIN, Président du Tribunal, et Monsieur CLERC, greffier.



TE Délivré

le 15/4/04

Sur 9 P.

SCP Homme
et SCP DuboscEnvoies à la
CA le

30/06/2004

TRIBUNAL DE COMMERCE DE TERRE ET DE MER DU HAVRE REPERTOIRE N° 658**Jugement du : 09 Avril 2004****Rôles N° : 2002 008265 – 2002 008882**
S/REP : 1 2002 001533 – 1 2002 001641**Première cause,****EN DEMANDE :**

- 1°) La compagnie GENERALI FRANCE ASSURANCES, SA dont le siège social est situé 5, rue de Londres 75456 PARIS Cédex 09,
 2°) La compagnie ALLIANZ MARINE & AVIATION, SA dont le siège est situé 27/29, rue Notre Dame des Victoires 75002 PARIS,
 3°) La compagnie AXA CORPORATE SOLUTIONS ASSURANCES, SA dont le siège est situé 1, rue Jules Lefèvre 75009 PARIS,
 représentées par la SCPA LHOMME HUCHET JOUGLA, Avocats demeurant 130, Bld de Strasbourg 76600 LE HAVRE,

EN DEFENSE :

La Compagnie HANJIN SHIPPING CO LTD, dont l'agence au HAVRE est située CHCI Quai George V 76600 LE HAVRE,
 représentée par la SCP DUBOSC PRESCHERZ CHANSON MISSOTY, Avocats demeurant 157, Bld de Strasbourg 76600 LE HAVRE,

Deuxième cause,**EN DEMANDE :**

La compagnie HANJIN SHIPPING CO LTD, sus-nommée,

EN DEFENSE :

La société TERMINAUX DE NORMANDIE, dont le siège social est situé 32, rue de Colmar 76600 LE HAVRE,
 représentée par la SCP GAUTIER VROOM & Associés, Avocats demeurant 136, rue Victor Hugo 76600 LE HAVRE,

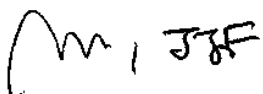
COMPOSITION DU TRIBUNAL :

A l'audience publique et au cours du délibéré :

Juges : Monsieur Jérôme DERUDDER, Président, Monsieur Gérard BOESCH et Monsieur Jean CHEGARAY en remplacement de Monsieur Hervé LEBORGNE

GREFFIER :

Maître Nicolas LE PAGE

DEBATS :

A l'audience publique du 17 janvier 2003, le Tribunal a désigné Monsieur Jérôme DERUDDER juge rapporteur qui a entendu les plaidoiries le 19 janvier 2004 et informé les parties présentes que le jugement serait prononcé à l'audience publique de ce jour après avoir rendu compte au Tribunal dans son délibéré, conformément à l'article 869 du Nouveau Code de Procédure Civile ;

QUALIFICATION DU JUGEMENT :

Prononcé publiquement, en premier ressort, contradictoirement,
Signé par Gérard BOESCH, juge de la formation, le Président empêché, et Maître Nicolas LE PAGE, Greffier.

FAITS ET PROCEDURES

Selon connaissance HANJIN SHIPPING CO LTD émis au Havre le 4 août 2001, il a été chargé à destination de Hong Kong un conteneur reefer 40' N° HJCU 696 966/6 empoté de 2400 cartons de pattes de canard congelées à -18° C.


Le connaissance indiquait pour chargeur la société VAL DE SEVRE domiciliée à 65700 LA POMMERAIE/SEVRE et pour notifié la société PAN ASIA FOOD domiciliée à Hong Kong.

En cours de traversée le 17 août, puisque le navire ne touchera Hong Kong que le 24 août, HANJIN SHIPPING prévenait la société VAL DE SEVRE par l'intermédiaire de son agent Philippe FAUVEDER, de ce que le conteneur, mal positionné à bord du navire, n'avait pu être branché que tardivement.

Des réserves étaient prises tant par le chargeur que par le destinataire PAN ASIA FOOD, et une expertise amiable à destination proposait de fixer le montant de la dépréciation de la marchandise à 25 %.

C'est dans ces conditions que selon exploit du 4 novembre 2002, les compagnies d'assurances GENERALI, ALLIANZ et AXA (ci-après GENERALI et Autres), se disant subrogées dans les droits de la société VAL DE SEVRE, assignaient la société HANJIN SHIPPING devant le Tribunal de Commerce du Havre pour l'entendre :

- Juger la compagnie HANJIN SHIPPING responsable des avaries à la marchandise transportée et tenue en tant que telle d'en assurer la réparation des conséquences dommageables.
- Condamner en conséquence HANJIN SHIPPING au paiement de la somme de 18.292,40 USD ou sa contre-valeur en euros au jour du règlement avec intérêts de droit à compter de la mise en demeure du 14 mai 2002 et capitalisation des intérêts par application de l'article 1154 du Code Civil.
- Ordonner l'exécution provisoire du jugement à intervenir, nonobstant toutes voies de recours et sans constitution de garantie.
- Condamner HANJIN SHIPPING au paiement de la somme de 3.050 euros sur le fondement de l'article 700 du Nouveau Code de Procédure Civile ainsi qu'aux entiers dépens.

M 

Selon exploit du 15 novembre 2002, HANJIN SHIPPING appelait en garantie le manutentionnaire TERMINAUX DE NORMANDIE (ci-après TN) pour l'entendre :

- Sans approbation des demandes principales, mais sous les plus expresses réserves au contraire de leur opposer tout moyen de fait et de droit,
- de condamner TN à garantir HANJIN SHIPPING de toutes condamnations en principal, intérêts, dommages et intérêts, et frais qui pourraient intervenir à son encontre, au profit des compagnies GENERALI et Autres.
 - Condamner TN à lui payer 3.500 euros sur le fondement de l'article 700 du Nouveau Code de Procédure Civile ainsi qu'aux dépens.
 - Ordonner l'exécution provisoire de la décision.

MOYENS ET ARGUMENTS DE GENERALI ET AUTRES

Aux termes de ses conclusions, GENERALI et Autres soutiennent principalement que :

Sur la recevabilité

Qu'il est produit aux débats l'attestation justifiant du service par les compagnies GENERALI et autres à la société VAL DE SEVRE d'une indemnité au seul bénéfice de la police d'assurance facultés qui avait été souscrite par la société FAUVEDER pour compte de VAL DE SEVRE. Qu'il est exact que l'indemnité d'assurance servie correspondait à 40 % de la valeur de la marchandise alors même que le rapport d'expertise fait état d'avaries limitées à hauteur de 25 % mais qu'il conviendrait alors de considérer que la quittance subrogative du 30 janvier 2002 ressort alors continûment d'une subrogation légale à hauteur de 25 % de la valeur de la marchandise, soit la somme de 12.170,40 US\$.

Sur la prescription

Qu'au terme d'un courrier adressé par la compagnie HANJIN SHIPPING à la SIACI à Paris, agent de la compagnie GENERALI, HANJIN a accordé un report de prescription de trois mois à compter du 4 août 2002, soit jusqu'au 4 novembre 2002 inclus. Que l'assignation datée du 4 novembre n'est donc pas prescrite.

Sur le quantum

Qu'aux termes du rapport d'avaries les dommages à la marchandise n'ont été retenus qu'à hauteur de 25 %, soit pour une somme totale de 12.170,40 US\$. Que le tribunal ramènera en conséquence la demande de GENERALI et Autres à hauteur de cette somme.

GENERALI et autres demandent au tribunal de :

- Adjuger aux compagnies GENERALI et Autres l'entier bénéfice de leur acte introductif d'instance en date du 4 novembre 2002 sinon ramener à hauteur de la seule somme en principal de 12.170,40 US \$ ou sa contre-valeur en euros le montant de la condamnation à être prononcée à l'encontre de la compagnie HANJIN SHIPPING, et ce avec intérêts de droit courant à compter de la mise en demeure en date du 14 mai 2002 et capitalisation des intérêts par application de l'article 1154 du Code Civil,
- Ordonner l'exécution provisoire du jugement à intervenir, nonobstant toutes voies de recours et sans constitution de garantie.

Handwritten signature and initials, possibly 'Amf' and 'JSE'.

- Condamner HANJIN SHIPPING au paiement de la somme de 3.050 euros sur le fondement de l'article 700 du Nouveau Code de Procédure Civile ainsi qu'aux entiers dépens.

MOYENS ET ARGUMENTS DE HANJIN SHIPPING

Aux termes de ses conclusions, HANJIN SHIPPING soutient principalement que :

Sur la recevabilité

Qu'elle s'en rapporte aux conclusions de TN.

Sur la prescription

Qu'en application des dispositions de l'article 3 de la Convention de Bruxelles de 1924, l'action de GENERALI et Autres est prescrite. Qu'en effet le seul document dont ceux-ci font état est un courrier de report de prescription adressé à la SIACI qui n'est pas demanderesse à l'action et dont il n'est pas fait mention dans l'assignation.

Sur le quantum

Qu'elle prend acte de l'ajustement par les compagnies d'assurance du montant de leur réclamation qui est ramené à la somme de 12.170,40 US\$.

Sur l'appel en garantie à l'encontre de TN

Qu'en application de l'article 4.6.2 du contrat de terminal conclu avec TN, celle-ci est chargée de brancher les prises électriques des conteneurs frigorifiques qu'elle a chargés à bord des navires HANJIN SHIPPING. Qu'il est incontestable qu'elle n'avait pas branché le conteneur HJCU 696.996/6 puisqu'elle l'avait chargé dans un emplacement démuné d'alimentation électrique. Qu'elle a reconnu sa faute dans un fax adressé à HANJIN SHIPPING. Que ce fax montre aussi que le manutentionnaire a procédé à de multiples modifications par rapport au plan de chargement prévu, rendant impossible le contrôle par le bord.

HANJIN SHIPPING demande au Tribunal de :

- Dire et juger irrecevable et mal fondée l'action des compagnies d'assurances GENERALI et autres,
- En conséquence les débouter de leurs demandes,
- Les condamner conjointement et solidairement à lui payer la somme de 3.500 euros sur le fondement de l'article 700 du Nouveau Code de Procédure Civile ainsi qu'aux dépens,

Subsidairement

- Condamner la société TN à garantir HANJIN SHIPPING de toutes condamnations en principal, intérêts, dommages et intérêts, et frais qui pourraient intervenir à son encontre au profit des compagnies GENERALI et autres,

Dans cette hypothèse,

- Condamner TN à payer à HANJIN SHIPPING la somme de 3.500 euros sur le fondement de l'article 700 du Nouveau Code de Procédure Civile,
- Condamner TN aux entiers dépens
- Ordonner l'exécution provisoire de la décision à intervenir.

MOYENS ET ARGUMENTS DE TN

Aux termes de ses conclusions, TN soutient principalement :

Sur la recevabilité

Que les assureurs ont payé 40 % de la valeur de la marchandise alors que le propre expert des intérêts marchandise avait fixé la dépréciation à 25 %. Que dès lors les assureurs ont payé à titre commercial. Qu'ils ne peuvent être subrogés que dans le cadre d'une subrogation conventionnelle. Qu'ils ne démontrent pas que le paiement de leur indemnité était concomitant à l'acte de subrogation. Que l'action des compagnies d'assurance est irrecevable.

Sur l'appel en garantie de HANJIN SHIPPING

Qu'HANJIN SHIPPING soutient que TN se serait trompée dans le placement à bord du conteneur HJCU 696 966/6. mais qu'aucune pièce ne vient étayer cette prétendue faute. Que les fax qu'HANJIN SHIPPING lui a adressé ne peuvent emporter la conviction du tribunal, puisqu'une partie ne peut se constituer des preuves à elle-même. Que les opérations d'expertise ne lui sont pas opposables non plus puisqu'elle n'a pas été convoquée.

Que le plan de chargement des navires est préalablement établi par l'armement et corrigé, le cas échéant, par le manutentionnaire qui soumet en tout état de cause le bay plan définitif au bord et à la ligne pour approbation avant le début des opérations proprement dites. Que dans les jours qui ont suivi le départ du navire, HANJIN SHIPPING n'a pas émis de réserve alors qu'elle était en possession du cargo manifest et de la liste des conteneurs reefer, et qu'en principe un contrôle des températures des conteneurs reefer est effectué deux fois par jour.

Que les dommages à destination ne peuvent résulter que d'une faute dans l'élaboration des plans de chargement par l'armement lui-même et d'un suivi hasardeux des conteneurs reefer à bord.


TN demande au Tribunal de :

- Dire et juger irrecevable l'action des compagnies GENERALI et autres, A titre subsidiaire,
- Débouter la société HANJIN SHIPPING de l'intégralité de ses demandes, fins et conclusions à son encontre,
- Condamner HANJIN SHIPPING au paiement de la somme de 3.050 euros sur le fondement de l'article 700 du Nouveau Code de Procédure Civile,
- La condamner aux dépens.

MOTIFS DU JUGEMENT

Sur la jonction des instances

Attendu que pour une bonne administration de la justice, il y a lieu de joindre les instances enrôlées sous les numéros 1 2002 001533 et 1 2002 001641 et de statuer par un seul et même jugement ;

Ami 

Sur la recevabilité

Attendu que la société HANJIN SHIPPING fait sienne les conclusions de TN en ce qui concerne la recevabilité de l'action du demandeur principal GENERALI et autres ;

Attendu que la lecture du rapport d'expertise produit aux débats révèle que l'expert avait "proposé" (et non pas "arrêté") une dépréciation de la marchandise à hauteur de 25 %, mais que le destinataire avait refusé et négocié pour obtenir une dépréciation de 40 % ; Que l'expert avait finalement accepté, estimant cette solution plus avantageuse qu'une vente publique ; qu'ainsi il doit être constaté que la dépréciation à hauteur de 40 % n'était pas une solution "commerciale", c'est à dire plus avantageuse pour le client que ne le réclame la stricte application de la police d'assurance, mais au contraire la solution la moins coûteuse au regard des contraintes du contrat d'assurance dans la mesure où elle évitait le risque de la vente publique ; qu'en conséquence GENERALI et Autres bénéficient de la subrogation légale accordée par l'article L.121-12 du Code des Assurances ;

Attendu que le Tribunal déclarera recevable l'action de GENERALI et Autres ;

Sur la prescription

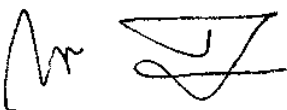
Attendu qu'il est produit aux débats différentes correspondances concernant le présent litige entre HANJIN SHIPPING et la société SIACI ; Que la lecture de ces pièces montre que SIACI instruisait un dossier de réclamation pour le compte des assureurs, ce que HANJIN SHIPPING ne pouvait ignorer ; qu'en particulier SIACI a adressé elle-même la subrogation de VAL DE SEVRE aux assureurs (pièce N° 9), et que cette pièce est elle-même rédigée sur entête SIACI ; qu'ainsi HANJIN SHIPPING ne pouvait ignorer que SIACI agissait en qualité d'agent des assureurs ; qu'il s'ensuit que le report de prescription adressé par fax le 18 juillet 2002 par HANJIN SHIPPING à SIACI était établi au bénéfice des assureurs ;
que le Tribunal déclarera non prescrite l'action de GENERALI et Autres contre HANJIN SHIPPING ;

Sur le quantum

Attendu que GENERALI et Autres ont expressément ramené leur réclamation à la somme de 12.170,40 US\$; qu'à ce niveau, HANJIN SHIPPING ne conteste la réclamation de GENERALI et Autres ni dans son montant, ni dans son principe ; Qu'HANJIN SHIPPING sera donc condamnée à régler à GENERALI et Autres la somme de 12.170,40 US\$ ou sa contre-valeur en euros au jour du présent jugement, avec intérêts de droit à compter de la mise en demeure du 14 mai 2002 et capitalisation des intérêts par application de l'article 1154 du Code Civil ;

Sur l'appel en garantie de HANJIN SHIPPING

Attendu qu'il est produit aux débats un fax émanant du service "terminal opération" de TN et adressé à HANJIN SHIPPING reconnaissant avoir chargé deux conteneurs reefer en "bay 30", en raison du manque d'expérience du "planner" ; que ce même message précisait que le capitaine du navire avait été joint par téléphone satellite et que les deux conteneurs mal positionnés avaient pu être rebranchés ;



Attendu que ce fax confirme exactement les événements constatés et relatés par l'expert des assureurs dans son rapport, qui indique en substance : en raison d'une erreur au port du chargement, le conteneur en litige a été chargé en fond de cale comme un conteneur ordinaire, et donc sans branchement. Cette erreur n'a été découverte par le bord qu'après plusieurs jours. Le conteneur en litige est ainsi resté 6 jours sans apport de froid de telle sorte que la température enregistrée sur le disque est remontée jusqu'à -1°C ;

Attendu qu'indépendamment du débat sur l'opposabilité du rapport d'expertise et de ses conclusions à TN, les faits relatés sont constants ;

Attendu qu'il est produit aux débats le contrat de terminal signé entre HANJIN SHIPPING et TN ; que le contrat fait la loi des parties ; qu'il est stipulé en son article 6.4.2 que la prestation du manutentionnaire comprend le branchement des conteneurs reefer ; qu'il est par ailleurs constant que le plan de chargement, même s'il doit être validé par le bord, est préparé par le manutentionnaire ; qu'il s'ensuit que TN a commis une double erreur : avoir positionné le conteneur reefer en litige dans une zone réservée aux conteneurs dry ; et ne pas l'avoir branché ;

Attendu que TN oppose le fait que HANJIN SHIPPING avait contrôlé et validé le plan de chargement préparé par TN, et aussi le fait que le bord ne s'est aperçu que tardivement de l'erreur d'emplacement, alors que selon les propres arguments publicitaires de HANJIN SHIPPING, le contrôle des conteneurs reefer à bord est effectué deux fois par jour ;

Attendu que le manutentionnaire est le mandataire de la compagnie maritime. Qu'un mandataire ne peut s'exonérer de sa responsabilité au motif que son mandant n'a pas détecté son erreur ou ne l'a détectée que tardivement ;

Attendu que la décongélation du conteneur de patte de canard est bien la conséquence de la double erreur de TN ;

Attendu que TN devra être condamnée à relever et garantir HANJIN SHIPPING de sa propre condamnation au profit de GENERALI et Autres ;

Sur l'exécution provisoire

Attendu que les demandes d'exécution provisoire ne sont pas motivées ; qu'elles seront rejetées ;

Sur les dépens

Attendu que TN qui succombe, devra supporter les dépens ;

Sur les demandes article 700 du Nouveau Code de Procédure Civile

Attendu que pour obtenir justice, GENERALI et Autres ont dû engager des frais non compris dans les dépens ; Qu'en l'absence de justificatif, le Tribunal condamnera HANJIN SHIPPING à régler à GENERALI et Autres la somme de 2.500 € par application de l'article 700 du Nouveau Code de Procédure Civile ;



Attendu que pour obtenir justice, HANJIN SHIPPING a dû engager des frais non compris dans les dépens ; qu'en l'absence de justificatif, le Tribunal condamnera TN à régler à HANJIN SHIPPING la somme de 2.500 € par application de l'article 700 du Nouveau Code de Procédure Civile ;

Sur les autres demandes

Attendu que les autres demandes, au soutien des prétention des parties, sont inopérantes ou mal fondées ; qu'il conviendra de les rejeter ;

PAR CES MOTIFS

Le Tribunal de Commerce de Terre et de Mer du Havre,

Joint les instances enrôlées sous les N° 1 2002 001533 et 1 2002 001641,

Reçoit les compagnies GENERALI FRANCE ASSURANCES, ALLIANZ MARINE & AVIATION, et AXA CORPORATE SOLUTIONS ASSURANCES en leur action contre la société HANJIN SHIPPING CO LTD, la déclare non prescrite et partiellement fondée,

Reçoit HANJIN SHIPPING CO LTD en son appel en garantie contre la société TERMINAUX DE NORMANDIE, le dit partiellement fondé,

Déclare la société TERMINAUX DE NORMANDIE responsable des avaries survenues à la marchandise transportée dans le conteneur HJCU 696 966/6,

Condamne HANJIN SHIPPING CO LTD à régler aux compagnies GENERALI FRANCE ASSURANCES, ALLIANZ MARINE & AVIATION, et AXA CORPORATE SOLUTIONS ASSURANCES la somme de 12.170,40 US\$ ou sa contre-valeur en euros au jour du jugement, avec intérêts de droit à compter du 14 mai 2002 et capitalisation des intérêts par application de l'article 1154 du Code Civil,

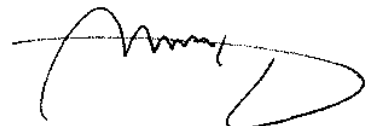
Condamne la société TERMINAUX DE NORMANDIE à relever et garantir HANJIN SHIPPING CO LTD de la condamnation prononcée ci-dessus.

Dit n'y avoir lieu à exécution provisoire,

Déboute les parties de leurs autres ou plus amples demandes,

Condamne la société TERMINAUX DE NORMANDIE aux dépens, ceux visés à l'article 701 du Nouveau Code de Procédure Civile étant liquidés à la somme de 91,85 €,

Condamne la société TERMINAUX DE NORMANDIE à régler à la compagnie HANJIN SHIPPING CO LTD la somme de 2.500 euros, et la société HANJIN SHIPPING CO LTD à régler aux compagnies GENERALI FRANCE ASSURANCES, ALLIANZ MARINE & AVIATION, et AXA CORPORATE SOLUTIONS ASSURANCES la somme de 2.500 euros par application de l'article 700 du Nouveau Code de Procédure Civile.



22072

1

T.E. Delisle

de 15/4/04

Sur 12P

A l'le Benoit

à l'le Huchet

le 22/04/04.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE TERRE ET DE MER DU HAVRE REPERTOIRE N° 656

Jugement du : 9 avril 2004

Rôle N° : 2002 007892 - 2002 007910 - 2002 008373 - 2002 008375

S/REP : 1 2002 001457 - 1 2002 001465 - 1 2002 001560 - 1 2002 001562

Première cause,

EN DEMANDE :

La Société AXA CORPORATE SOLUTIONS, SA dont le siège social se situe 2 Rue Jules Lefebvre 75426 PARIS CEDEX 09,
représentée par la SELARL AUBRY GLAIN CARPENTIER & Associés, Avocats demeurant 11 Rue de Turbigo 75008 PARIS, assistée de Maître Laurent BENOIST, Avocat demeurant 10 Place Léon Meyer 76600 LE HAVRE,

EN DEFENSE :

1°) La Société EXEL LOGISTIQUE, dont le siège social se situe Rue du Nizerand 69400 ARNAS FRANCE,
représentée par Maître Martine SORDEL, Avocat demeurant 34 Avenue Marceau 75008 PARIS, assistée de la SCP MARGUET & LE COZ, Avocats demeurant BP 34 76057 LE HAVRE CEDEX,

2°) La Société HAVRE TRANSPORT SERVICES, dont le siège social se situe 28/32 Rue des Magasins Généraux 76600 LE HAVRE,
représentée par la SCP ROUSSEL SAGON LASNE, Avocats demeurant 131 Boulevard de Strasbourg 76600 LE HAVRE,

Deuxième cause,

EN DEMANDE :

SA AXA CORPORATE SOLUTIONS, sus-nommée,

EN DEFENSE :

1) La Société EXEL LOGISTIQUE, sus-nommée,

2) La Société HAVRE TRANSPORT SERVICES, sus-nommée,

Troisième cause,

EN DEMANDE :

La Société EXEL FREIGHT, SA dont le siège se situe 69 Rue de la Belle Etoile BP 50091 95948 ROISSY CHARLES DE GAULLE,
représentée par le Cabinet d'Avocats LE BERRE ENGELSEN WITVOET, situé 44 Avenue d'Iéna 75116 PARIS, assisté de la SCPA LHOMME HUCHET JOUGLA, Avocats demeurant 130 Boulevard de Strasbourg 76600 LE HAVRE,

EN DEFENSE :

La Société HAVRE TRANSPORT SERVICES, sus-nommée,

W JF

Quatrième cause :

EN DEMANDE :

La Société EXEL LOGISTIQUE, sus-nommée,

EN DEFENSE :

La Société EXEL FREIGHT, sus nommée,

COMPOSITION DU TRIBUNAL :

A l'audience publique et au cours du délibéré :

Juges : Monsieur Jean-François JOUBAUD, Président en remplacement de Monsieur Bernard FACQUES, Monsieur Gérard BOESCH en remplacement de Monsieur Christian DUVAL et Monsieur Denis PROVOST

GREFFIER :

Maître Nicolas LE PAGE

DEBATS :

A l'audience publique du 29 novembre 2002, le Tribunal a désigné Monsieur Jean-François JOUBAUD juge rapporteur qui a entendu les plaidoiries le 20 janvier 2004 et informé les parties présentes que le jugement serait prononcé à l'audience publique de ce jour après avoir rendu compte au Tribunal dans son délibéré, conformément à l'article 869 du Nouveau Code de Procédure Civile.

QUALIFICATION DU JUGEMENT :

Prononcé publiquement, en premier ressort, contradictoirement,
Signé par Monsieur Jean-François JOUBAUD, Président, et Maître Nicolas LE PAGE, Greffier.

LES FAITS

La Société ACE confie à la Société EXEL l'acheminement d'un conteneur d'appareils de climatisation depuis son fournisseur en Israël, jusqu'à son établissement de NEMOURS.

La Société EXEL confie à la Société HAVRE TRANSPORT SERVICES l'acheminement par voie routière du HAVRE à NEMOURS, la lettre de voiture portant la Société HAVRE TRANSPORT SERVICES comme transporteur, la Société EXEL comme lieu de chargement et la Société EXEL LOGISTICS comme lieu de déchargement, aucun donneur d'ordre n'étant apparent sur le document.

Vers 10.30 le 9 octobre 2001, l'ensemble routier de la Société HAVRE TRANSPORT SERVICES se renverse sur la chaussée de l'échangeur A12-A86 (78, SAINT CYR L'ECOLE). Un procès-verbal de transport et de constatations des mesures prises est dressé à la suite de cet accident, ainsi qu'un procès-verbal d'infraction.

La Société ACE adresse à la Société EXEL le 9 octobre 2001 une lettre recommandée avec accusé de réception émettant des réserves.

La Société EXEL FREIGHT adresse à la Société HAVRE TRANSPORT SERVICES le 10 octobre 2001 une lettre recommandée avec accusé de réception émettant des réserves.

M JISF

CAP MARINE, assureur dommages de la Société ACE organise une expertise amiable et contradictoire, qui a lieu les 12 octobre 2001 et 22 octobre 2001. L'expert dépose son rapport le 20 décembre 2001 rapport qui conclut à un préjudice de 281 200,76 F HT soit 42 868,77 € HT.

Par lettre et chèque datés du 12 mars 2002, les assureurs indemnisent la Société ACE à hauteur de la somme de 42 440,09 € et la Société ACE signe une lettre de subrogation datée du même jour.

Par lettres recommandées avec accusé de réception datées des 26 avril, 3 et 29 juillet 2002, CAP MARINE demande à la Société EXEL FREIGHT le règlement de la somme de 42 868,77 €, correspondant à l'indemnité versée à ACE.

Par acte du 1^{er} octobre 2002, la Société AXA CORPORATE SOLUTIONS assigne la Société EXEL LOGISTIQUE et la Société HAVRE TRANSPORT SERVICES devant le Tribunal de commerce du Havre (instance n° 2002 007892).

Par acte du 4 octobre 2002, la Société AXA CORPORATE SOLUTIONS assigne la Société EXEL LOGISTIQUE et la Société HAVRE TRANSPORT SERVICES devant le Tribunal de commerce du Havre (instance n° 2002 007910).

Par acte du 25 octobre 2002 la Société EXEL LOGISTIQUE assigne la Société EXEL FREIGHT en garantie (instance n° 2002 008375).

Par acte du 28 octobre 2002 la Société EXEL FREIGHT assigne la Société HAVRE TRANSPORT SERVICES en garantie (instance n° 2002 008373).

DEMANDE DES PARTIES

La Société AXA CORPORATE SOLUTIONS demande au Tribunal de :

A titre principal :

- condamner in solidum les sociétés EXEL LOGISTIQUE, EXEL FREIGHT et HAVRE TRANSPORT SERVICES à régler à la Société AXA CORPORATE SOLUTIONS, ès-qualités d'apériteur de la police d'assurance dommages de la Société ACE, la somme de 42 440 Euros, au titre de la réparation intégrale du préjudice subi par la Société ACE à la suite de l'accident survenu au cours du transport du 9 octobre 2001,

A titre subsidiaire :

Si toutefois le Tribunal retenait un plafonnement d'indemnisation,

- dire et juger que c'est une somme de 28 911 Euros qui devra être retenue,

En tout état de cause :

- dire et juger que cette somme portera intérêts de droit à compter de la subrogation en date du 12 mars 2002 et dire et juger que ces intérêts seront capitalisés conformément aux dispositions de l'article 1154 du Code Civil,

MJ
JDF

- condamner in solidum les mêmes sociétés EXEL LOGISTIQUE, EXEL FREIGHT et HAVRE TRANSPORT SERVICES à régler à la Société AXA CORPORATE SOLUTIONS la somme de 2 500 Euros au titre de l'article 700 du Nouveau Code de Procédure Civile,
- condamner in solidum les sociétés EXEL LOGISTIQUE, EXEL FREIGHT et HAVRE TRANSPORT SERVICES aux entiers dépens de procédure.

La Société EXEL LOGISTIQUE demande au Tribunal :

Vu les articles L. 132-5 et L. 132-6 du Code de Commerce,

Vu l'article 21 du contrat type annexé au décret n° 99-269 du 6 avril 1999,

A titre principal :

- dire que la Société EXEL LOGISTIQUE n'a pas la qualité de commissionnaire du transport du 9 octobre 2001,
- en conséquence prononcer la mise hors de cause de la Société EXEL LOGISTIQUE,
- débouter toutes les parties de toutes leurs demandes, fins et conclusions formulées contre la Société EXEL LOGISTIQUE,

A titre subsidiaire :

- condamner la Société EXEL FREIGHT à garantir la Société EXEL LOGISTIQUE de toutes condamnations susceptibles d'être prononcées à son encontre dans le cadre de l'action engagée par la Société AXA CORPORATE SOLUTIONS le 1^{er} octobre 2002 devant le Tribunal de Commerce du HAVRE,
- débouter la Société AXA CORPORATE SOLUTIONS de toute demande d'indemnisation supérieure à 14.618,60 euros,

A titre très subsidiaire

- débouter la Société AXA CORPORATE SOLUTIONS de toute demande d'indemnisation supérieure à 28.908,70 euros,

En tout état de cause :

- condamner in solidum la Société EXEL FREIGHT et la Société AXA CORPORATE SOLUTIONS à payer à la Société EXEL LOGISTIQUE la somme de 1.500 euros hors taxes sur le fondement de l'article 700 du Nouveau Code de Procédure Civile,
- condamner in solidum la Société EXEL FREIGHT et la Société AXA CORPORATE SOLUTIONS aux entiers dépens de l'instance.

La Société EXEL FREIGHT demande au Tribunal de :

A titre principal :

- dire et juger la Société AXA CORPORATE SOLUTIONS irrecevable en sa demande, faute de qualité à agir et ce, en application des dispositions des Articles 32 et 122 du Nouveau Code de Procédure Civile ;

M JFF

A titre subsidiaire :

- dire et juger, pour le cas où, par impossible, le Tribunal devait estimer la demande principale de la Société AXA CORPORATE SOLUTIONS recevable et bien fondée et/ou la demande en garantie de la Société EXEL LOGISTIQUE bien fondée, que l'indemnité à laquelle la Société AXA CORPORATE SOLUTIONS pourrait le cas échéant prétendre, ne pourra excéder la somme de 14.619,42 euros conformément à l'article 21 du Contrat Type «général», les intérêts au taux légal sur ce montant devant être calculés, au plus tôt, à compter du jugement,

Si, par impossible, le Tribunal considérait que la Société HAVRE TRANSPORT SERVICES a commis une faute lourde :

- dire et juger l'indemnité due par la Société EXEL FREIGHT ne saurait excéder la somme de 41.021,77 euros,

A titre infiniment subsidiaire de :

- dire et juger la Société EXEL FREIGHT recevable et bien fondée en son action récursoire à l'encontre de la Société HAVRE TRANSPORT SERVICES,
- dire et juger que cette dernière devra être condamnée en application de l'Art. L.133-1 C. Com., à la garantir et relever indemne de toutes condamnations qui pourraient être prononcées à son encontre, au profit de la Société AXA CORPORATE SOLUTIONS et/ou de la Société EXEL LOGISTIQUE, en principal, intérêts, dommages et intérêts, Article 700 et frais et dépens,
- condamner toute partie succombante à verser à la Société EXEL FREIGHT une indemnité de 4.300 euros, en application des dispositions de l'Article 700 du Nouveau Code de Procédure Civile, ainsi qu'aux entiers dépens de la présente instance.

La Société HAVRE TRANSPORT SERVICES demande au Tribunal de :

Vu l'article L 133-6 du Code de Commerce

Vu le contrat type général

- déclarer irrecevable l'action de AXA CORPORATE SOLUTIONS

A titre subsidiaire :

- donner acte au concluant qu'il offre une indemnisation limitée au plafond applicable au contrat type général soit 14.611,90 euros, au vu des marchandises récupérées,
- en conséquence débouter le demandeur de ses demandes supplémentaires, y compris l'article 700 du Nouveau Code de Procédure Civile,
- le condamner au paiement de 1200 euros au titre de l'article 700 du Nouveau Code de Procédure Civile.

MOYENS DES PARTIES

La Société AXA CORPORATE SOLUTIONS soutient :

- qu'elle a communiqué le contrat d'assurances et les avenants relatifs au transport en cause, une attestation de délégation de gestion des primes et des sinistres à CAP MARINE, la lettre de subrogation et la photocopie du chèque de règlement à la Société ACE ; qu'en conséquence elle a droit à agir ;

M
JFF

- que la Société ACE n'apparaissant, ni comme expéditeur, ni comme destinataire sur la lettre de voiture, peut engager la responsabilité délictuelle de la Société HAVRE TRANSPORT SERVICES, soit sur le fondement de l'article 1384 alinéa 5 du Code Civil, soit sur le fondement de la loi du 5 juillet 1985 sur les accidents de la circulation ; que le Tribunal de commerce étant un tribunal appartenant à l'ordre judiciaire, il est compétent pour statuer sur une action en responsabilité tendant à la réparation des dommages de toute nature causés par un véhicule quelconque, aux termes de l'article R 311-4 du Code de l'Organisation Judiciaire ; et que dans les deux cas la réparation doit être intégrale ;
- que la Société HAVRE TRANSPORTS SERVICES a commis une faute lourde et que cela empêche la Société EXEL d'opposer à la Société AXA CORPORATE SOLUTIONS le plafond d'indemnisation prévu par l'article 21 du contrat type général ;
- qu'au cas où ce plafond serait retenu il conviendrait de le calculer sur le poids total du chargement, soit 12,57 tonnes, les calculs de la Société EXEL LOGISTIQUE ou de la Société EXEL FREIGHT ne s'appuyant sur aucun élément vérifié ;
- que si la Société EXEL LOGISTIQUE prétend s'être bornée à émettre une facture, la Société EXEL FREIGHT prétend que la Société EXEL LOGISTIQUE a organisé le transport pour la Société ACE ; que puisque les deux sociétés entretiennent la confusion sur leur rôle respectif, il y a lieu de les condamner in solidum avec la Société HAVRE TRANSPORT SERVICES.

EXEL LOGISTIQUE soutient :

- que la Société EXEL LOGISTIQUE et la Société EXEL FREIGHT sont deux sociétés distinctes ;
- que la Société AXA CORPORATE SOLUTIONS n'apporte pas la preuve que la Société EXEL LOGISTIQUE ait été le commissionnaire dans ce transport, la lettre de voiture ne mentionnant la Société EXEL LOGISTIQUE que comme destinataire, le rapport d'expertise mentionnant la Société EXEL FREIGHT comme commissionnaire ;
- que les instructions à la Société HAVRE TRANSPORT SERVICES pour le transport viennent de la Société EXEL FREIGHT, ainsi que les réserves signifiées à la suite de l'accident,
- que la Société ACE a signifié ses réserves à la Société EXEL FREIGHT ; que CAP MARINE a demandé le remboursement de ses indemnités à la Société EXEL FREIGHT ;
- que la facture adressée par la Société EXEL LOGISTICS à la Société ACE n'est que la contrepartie d'une facture adressée par la Société EXEL FREIGHT à la Société EXEL LOGISTIQUE ; qu'en conséquence la Société EXEL LOGISTIQUE n'ayant pas pris part au transport, ne l'ayant pas organisé, n'a pas la qualité de commissionnaire de l'opération et doit être mise hors de cause ;
- qu'au cas où elle serait considérée comme commissionnaire, alors la Société EXEL FREIGHT a la qualité de substituée et doit la garantir de toute condamnation susceptible d'être prononcée à son encontre dans l'instance ;
- que le poids pris en compte pour l'indemnisation doit être, non le poids total du chargement, mais celui des marchandises endommagées ; qu'en l'absence d'éléments autres que ceux du rapport de l'expert, il convient de calculer ce poids en appliquant la même proportion que celle d'appareils endommagés constatée par l'expert soit 50,56 % de 12 569 kg soit 6 353 kg d'où un plafond d'indemnisation de 14 618,60 euros ;

M JFF

que c'est à la Société AXA CORPORATE SOLUTIONS de prouver que le poids des marchandises endommagées est différent,
 - la Société AXA CORPORATE SOLUTIONS ne prouve pas la faute lourde du chauffeur et que donc la limitation de responsabilité a lieu de s'appliquer.

EXEL FREIGHT soutient :

- que la Société AXA CORPORATE SOLUTIONS ne justifie pas être l'assureur de la Société ACE pour le transport considéré, faute de fournir l'intégralité du contrat conclu avec la Société ACE, et de justifier que ledit contrat était bien en cours au moment des faits ; que la Société AXA CORPORATE SOLUTIONS ne justifie donc pas d'une subrogation légale aux termes de l'article L 121-12 du Code des Assurances ;
- que les articles 1384 du Code Civil et la loi du 5 juillet 1985 ne trouvent pas application dans le cas présent, la Société AXA CORPORATE SOLUTIONS ayant une action au titre du contrat de transport,
- que la Société AXA CORPORATE SOLUTIONS ne démontre pas que la Société HAVRE TRANSPORT SERVICES ait commis une faute lourde ; qu'en conséquence la Société HAVRE TRANSPORT SERVICES, et donc la Société EXEL FREIGHT, peut se prévaloir du plafond d'indemnisation prévu à l'article 21 du Contrat Type « général » ; que ce plafond doit tenir compte du poids réel des marchandises endommagées ; que faute pour la Société AXA CORPORATE SOLUTIONS de rapporter ce poids, il conviendra d'appliquer au poids total des marchandises la même proportion que celle d'appareils endommagés soit (176/89) ;
- que ni la Société HAVRE TRANSPORT SERVICES, ni la Société EXEL FREIGHT n'ont à payer des frais de gestion à concurrence de 1 418,77 € ; que le point de départ des intérêts sur l'indemnité ne peut être, au plus tôt, que la date du jugement ; que la Société HAVRE TRANSPORT SERVICES doit garantir la Société EXEL FREIGHT à hauteur des condamnations prononcées contre elle, puisque les marchandises ont été endommagées alors qu'elles étaient en sa possession.

La Société HAVRE TRANSPORT SERVICES soutient :

- que la Société AXA CORPORATE SOLUTIONS ne justifie pas être l'assureur de la Société ACE pour le transport considéré, faute de fournir les pièces nécessaires (contrat), que donc sa demande est irrecevable ;
- que la Société AXA CORPORATE SOLUTIONS ne démontre pas que la Société HAVRE TRANSPORT SERVICES ait commis une faute lourde ; qu'en conséquence cette dernière peut se prévaloir du plafond d'indemnisation prévu à l'article 21 du Contrat Type « général » ;
- que ce plafond doit tenir compte du poids réel des marchandises endommagées ; que faute pour la Société AXA CORPORATE SOLUTIONS de rapporter ce poids, il conviendra d'appliquer au poids total des marchandises la même proportion que celle d'appareils endommagés soit (176/89) ;
- que la Société AXA CORPORATE SOLUTIONS prétend que le contrat de transport ne lui serait pas opposable, puisque la Société ACE n'y était pas partie, et que la réparation doit donc intervenir intégralement, alors que l'action a été engagée au visa de l'article L 133-6 du Code de Commerce et sur le fondement du contrat de transport ;

M. J. J. J.

que de plus, au cas où le Tribunal accepterait l'application de la loi du 5 juillet 1985, il devrait se déclarer incompétent au profit du Tribunal de grande instance.

MOTIFS DU TRIBUNAL

Sur la jonction des instances

Attendu que les instances enrôlées sous les N° 1 2002 001457, 1 2002 001465, 1 2002 001560 et 1 2002 001562 présentent entre elles des liens tels ? qu'il convient pour une bonne administration de la justice, de joindre lesdites causes et de statuer par un seul et même jugement ;

Sur la recevabilité de l'action de la Société AXA CORPORATE SOLUTIONS

Attendu que pour bénéficier de la subrogation légale prévue par l'article L 121-12 du Code des Assurances, la Société AXA CORPORATE SOLUTIONS doit prouver, d'une part avoir effectivement payé l'indemnité d'assurance, d'autre part que ce paiement ait été fait en exécution de l'obligation contractuelle de garantie ; que la Société AXA CORPORATE SOLUTIONS apporte bien la preuve du paiement (dispatche, photocopie du chèque et lettre de subrogation de ACE à AXA) ; qu'en ce qui concerne l'obligation contractuelle, la Société AXA CORPORATE SOLUTIONS produit une allonge à la police N° 14816 du 9 décembre 1971, ladite allonge faisant référence à des Conditions Générales non communiquées, un avenant n° 50.012/950 du 26 octobre 1995, un avis d'aliment du 30 septembre 2001, au titre de la police n° 14816 du 9 décembre 1971, concernant les importations d'Israël au mois de septembre 2001, un avenant de prime du 26 octobre 2001 au titre de l'avis d'aliment précédent (avec avis de répartition entre les compagnies) ; qu'il ressort de ces documents que la Société AXA CORPORATE SOLUTIONS est bien la compagnie apéritrice ; que le sinistre a été indemnisé, et ce au titre de l'obligation contractuelle ;

Attendu de plus que la lettre de subrogation adressée par la Société ACE à la Société AXA CORPORATE SOLUTIONS est datée du 12 mars 2003, de même que le chèque adressé à la Société ACE par CAP MARINE ; qu'elle subroge expressément la Société AXA CORPORATE SOLUTIONS dans les droits de la Société ACE ; qu'en conséquence la Société AXA CORPORATE SOLUTIONS bénéficie de la subrogation conventionnelle prévue par l'article 1250-1 du Code Civil ; que l'action de la Société AXA CORPORATE SOLUTIONS sera jugée recevable ;

Sur la mise en cause de la Société EXEL LOGISTIQUE

Attendu que la Société AXA CORPORATE SOLUTIONS met en cause la Société EXEL LOGISTIQUE ; que sa première preuve est la lettre de voiture dans laquelle la Société EXEL LOGISTIQUE est citée comme destinataire et non comme donneur d'ordres ; que sa seconde preuve est la facture adressée par la Société EXEL LOGISTIQUE à la Société ACE ; que la première ne prouve pas la qualité de commissionnaire de la Société EXEL LOGISTIQUE ; qu'au sujet de la seconde, les explications fournies par la Société EXEL LOGISTIQUE et non contredites par la Société EXEL FREIGHT, suivant laquelle elle facturait à la Société ACE pour le compte de la Société EXEL FREIGHT sont vraisemblables ; que d'ailleurs la Société ACE, comme CAP MARINE se sont d'abord adressées à la Société EXEL FREIGHT ;

M. J.R.

qu'en conséquence il sera jugé que la Société EXEL LOGISTIQUE n'avait pas la qualité de commissionnaire et sera donc mis hors de cause ;

Sur le fondement de l'action de la Société AXA CORPORATE SOLUTIONS

Attendu que la Société AXA CORPORATE SOLUTIONS poursuit la Société HAVRE TRANSPORT SERVICES au titre de la responsabilité délictuelle (article 1384-5 du Code Civil ou loi du 5 juillet 1985 sur les accidents de la route) ;

Attendu que la Société AXA CORPORATE SOLUTIONS, subrogée dans les droits de son assuré la Société ACE, poursuit la Société EXEL FREIGHT et la Société EXEL LOGISTIQUE au titre de la responsabilité du commissionnaire de transport, pour les faits commis par son substitué la Société HAVRE TRANSPORT SERVICES ; que le commissionnaire peut se prévaloir des mêmes limitations que son substitué ; que la limitation prévue par l'article 21 du contrat type « général » s'applique donc dans les rapports entre la Société HAVRE TRANSPORT SERVICES et la Société EXEL FREIGHT, la Société EXEL FREIGHT et la Société ACE, et que la Société AXA CORPORATE SOLUTIONS ne peut avoir plus de droits que la Société ACE ;

Attendu que l'action quasi-délictuelle n'est pas possible lorsqu'il y a une action contractuelle ; que la Société AXA CORPORATE SOLUTIONS dispose d'une action contractuelle, qu'elle exerce d'ailleurs cette action contractuelle contre la Société EXEL FREIGHT ; qu'il sera jugé que le fondement de l'action de la Société AXA CORPORATE SOLUTIONS ne peut être que la responsabilité du commissionnaire de transport ;

Sur la faute lourde de la Société HAVRE TRANSPORT SERVICES

Attendu que la Société AXA CORPORATE SOLUTIONS prétend que le chauffeur de la la Société HAVRE TRANSPORTS SERVICE a commis une faute lourde du fait d'un excès de vitesse ; qu'il ressort des procès-verbaux que le véhicule, d'après le feuillet d'enregistrement du chronotachygraphe, tel que lu par l'OPJ rédacteur du procès-verbal, roulait à 75 km/h (vitesse retenue 69 km/h) dans une courbe où la vitesse était réglementée à 50 km/h ; que ce seul fait est constitutif d'une faute lourde ;

Mais attendu que le même procès-verbal précise que la chaussée était sèche, la visibilité bonne et la circulation fluide ; qu'il n'y a pas eu de poursuites judiciaires et que la procédure a été classée le 4 juillet 2002 pour cause de poursuites inopportunes ; que ces circonstances font que la faute commise par le chauffeur ne peut être qualifiée de lourde, l'excès de vitesse n'étant pas suffisant pour caractériser une négligence d'une extrême gravité confinant au dol ; qu'il sera jugé qu'il n'y a pas de faute lourde de la Société HAVRE TRANSPORT SERVICES et par conséquent la limitation de responsabilité prévue à l'article 21 du contrat Type « général » s'applique ;

Sur l'application du plafond d'indemnisation

Attendu que d'après l'article 21 du contrat type applicable en l'espèce, « l'indemnisation ne peut dépasser 14 euros par kilogramme de poids brut de marchandises manquantes ou avariées pour chacun des objets compris dans l'envoi, sans pouvoir dépasser par envoi perdu, incomplet ou avarié, quels qu'en soient le poids, le volume, les dimensions, la nature ou la valeur, une somme supérieure au produit du poids brut de l'envoi exprimé en tonnes multiplié par 2300 euros. » ; que le poids brut de l'envoi était de 12 560,7 kg soit une indemnisation maximum de 28 911 euros ; que le rapport de l'expert ne donne pas le poids des marchandises avariées ; mais qu'il en ressort qu'un total de 87 appareils sur 176 sont irrécupérables, soit 87/176 de l'envoi ; que si l'on applique ce pourcentage au poids total, comme le demandent les défendeurs, cela ferait un poids de marchandises avariées de 6 209 kg soit une indemnisation de 86 926 euros ; cela sans préjudice du fait de savoir si les marchandises récupérables mais légèrement endommagées entrent dans le calcul de l'indemnisation ; que le plafond d'indemnisation joue donc et que celle-ci s'élèvera à 28 911 euros ;

Sur le point de départ des intérêts

Attendu que la première demande des assureurs à la Société EXEL FREIGHT date du 26 avril 2002 (lettre recommandée avec accusé de réception), les intérêts courront à partir de cette date ;

Sur la responsabilité

Attendu que la Société HAVRE TRANSPORT SERVICES est responsable de l'accident ; qu'elle sera condamnée à garantir la Société EXEL FREIGHT de toute condamnation prononcée à son encontre au profit de la Société AXA CORPORATE SOLUTIONS en principal, intérêts, dommages et intérêts, Article 700 du Nouveau Code de Procédure Civile, frais et dépens ;

Attendu que la Société EXEL FREIGHT est considérée comme l'organisateur du transport ; qu'elle est responsable des faits de son substitué, la Société HAVRE TRANSPORT SERVICES ; la Société EXEL FREIGHT sera condamnée à indemniser la Société AXA CORPORATE SOLUTIONS de la somme de 28 911 euros ;

Sur les dépens

Attendu que la partie qui succombe supporte les dépens ; que la Société HAVRE TRANSPORT SERVICES sera condamnée aux pleins et entiers dépens ;

Sur l'application de l'article 700 du Nouveau code de Procédure Civile

Attendu qu'il serait inéquitable de laisser à la charge de la Société AXA CORPORATE SOLUTIONS les frais qu'elle a exposés et qui ne sont pas compris dans les dépens ; qu'à défaut de justification le montant de ces frais sera fixé à la somme de 2 000 euros ; que cette somme devra être payée par la Société EXEL FREIGHT ;

Attendu que l'équité ne commande pas d'attribuer à la Société EXEL LOGISTIQUE une indemnité au titre de l'article 700 du Nouveau Code de Procédure Civile ;

M JPA

Attendu qu'il serait inéquitable de laisser à la charge de la Société EXEL FREIGHT les frais qu'elle a exposés et qui ne sont pas compris dans les dépens ; qu'à défaut de justification le montant de ces frais sera fixé à la somme de 1 000 euros ; que cette somme devra être payée par la société HAVRE TRANSPORT SERVICES ;

Sur les autres demandes

Attendu que les autres demandes, au soutien des prétentions des parties, sont inopérantes ou mal fondées ; qu'il conviendra de les rejeter ;

PAR CES MOTIFS

Le Tribunal, après en avoir délibéré,

Joint les instances enrôlées sous les N° 1 2002 001457, 1 2002 001465, 1 2002 001560 et 1 2002 001562,

Reçoit la Société AXA CORPORATE SOLUTIONS en ses demandes et les déclare partiellement fondées,

Met la Société EXEL LOGISTIQUE hors de cause, et déboute toutes les parties de leurs demandes, fins et conclusions formulées contre elle,

Condamne la Société EXEL FREIGHT à indemniser la Société AXA CORPORATE SOLUTIONS à hauteur de 28 911 euros, avec intérêts au taux légal à compter du 26 avril 2002 et capitalisation desdits intérêts conformément aux dispositions de l'article 1154 du Code Civil,

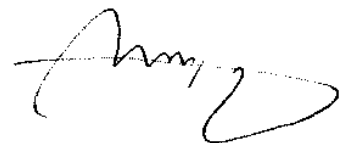
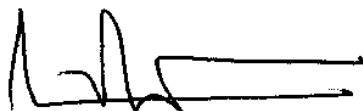
Condamne la Société HAVRE TRANSPORTS SERVICE à garantir la Société EXEL FREIGHT de toutes condamnations prononcées à son encontre,

Déboute les parties de leurs autres ou plus amples demandes,

Condamne la Société HAVRE TRANSPORTS SERVICE aux pleins et entiers dépens, ceux visés à l'article 701 du Nouveau Code de Procédure Civile étant liquidés à la somme de 163,05 euros,

Condamne la Société EXEL FREIGHT à verser à la Société AXA CORPORATE SOLUTIONS la somme de 2000 euros par application de l'article 700 du Nouveau Code de Procédure Civile,

Condamne la Société HAVRE TRANSPORT SERVICES à verser à la société EXEL FREIGHT la somme de 1 000 euros par application de l'article 700 du Nouveau Code de Procédure Civile.



TRIBUNAL DE COMMERCE DE ROUEN

Jugement du 9 décembre 2005

22599.

Rôle 2005 003132

DEMANDEUR :

**SAS AUGER FRERES TRANSPORTS - 27, RUE DE LA REPUBLIQUE - 76250
DEVILLE LES ROUEN** représentée par Me GUENOUX, avocat à Rouen

DEFENDEUR :

**SAM COSMETIC LABORATORIES - 6, AVENUE PRINCE HEREDITAIRE
ALBERT - MONACO** représentée par Me DUBOS, avocat à Rouen

COMPOSITION DU TRIBUNAL :

Lors des débats et du délibéré :

Président : Monsieur PARRAULT
Juges : Madame LEMÉTAIS
Monsieur BOURJEADE

Greffier : Monsieur CLERC

Débats : à l'audience publique du 14 octobre 2005

Jugement : susceptible de contredit, contradictoire

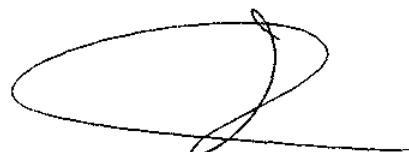
PROCÉDURE :

Par acte du 21 janvier 2005, enregistré à Monaco le 24 janvier 2005, la société AUGER FRERES TRANSPORTS assigne la SAM COSMETIC LABORATORIES d'avoir à comparaître le 29 avril 2005 en l'audience et par-devant les Président et juges composant le tribunal de commerce de Rouen pour s'entendre ,

- condamner à payer à la société AUGER la somme de 6.769,13 € TTC ;
- ordonner la capitalisation des intérêts ;
- condamner à payer à la société AUGER la somme de 1.000 € à titre de dommages-intérêts pour résistance abusive ;
- condamner à payer à la société AUGER la somme de 2.500 € sur le fondement de l'article 700 du NCPC ;
- condamner aux dépens ;
- ordonner l'exécution provisoire de la décision à intervenir.

Par conclusions du 12 juillet 2005, la société COSMETIC LABORATORIES demande au tribunal de :

L



- se déclarer matériellement et territorialement incompétent au profit du tribunal de première instance de Monaco ;
- condamner la société AUGER à la somme de 3.000 € sur le fondement de l'article 700 du NCPC ainsi qu'aux entiers dépens.

LES FAITS :

Fin 2003, début 2004, la société CARVEN confie à la société AUGER des transports routiers à destination de la société COSMETIC LABORATORIES à Monaco, lesquels donnent lieu à 4 factures pour un montant de 5.659,81 €.

Par jugement du 5 avril 2004, la société CARVEN est déclarée en redressement judiciaire par le tribunal de commerce de Paris.

En raison de l'insolvabilité de son donneur d'ordre et sur le fondement de l'article L.132-8 du code de commerce, la société AUGER adresse le 15 avril 2004 une facture N° 0401 pour un montant de 6.769,13 €.

Par courriers recommandés avec accusé de réception des 13 mai et 13 juillet 2004, des mises en demeure sont adressées sans résultat à la société monégasque.

Le 21 janvier 2005, la société AUGER assigne la société COSMETIC LABORATORIES.

MOYENS DES PARTIES :

A l'énoncé de son dispositif, la SAM COSMETIC LABORATORIES rappelle au tribunal que la procédure étant orale, elle n'entend plaider que l'exception d'incompétence du tribunal de commerce de Rouen qu'elle a soulevée, sans plaider sur le fond à l'audience.

En conséquence, elle expose :

- que le transport de marchandises depuis la France vers Monaco doit s'apprécier comme un transport international, régi par la CMR,
- que dès lors, la CMR s'abstenant de dicter des règles de compétence interne aux états concernés, les règles de compétence propres à régler un litige sont celles existant dans le pays où l'action doit être intentée, et en l'espèce Monaco en vertu du code de procédure civile monégasque lequel stipule en son article 2 que : « *les tribunaux de la principauté connaissent de toute action intentée contre un défendeur domicilié dans la principauté sauf l'exception prévue à l'article 4 du même code relative à l'état d'un étranger* » et ce, quel que soit le domicile du défendeur.

Au cas particulier, la compétence internationale des juridictions monégasques s'applique bien aux motifs que la livraison a été effectuée à Monaco, auprès d'une société monégasque appelée en paiement, et le tribunal de commerce de Rouen devra se déclarer matériellement et territorialement incompétent au profit du tribunal de première instance de Monaco.

- que faute de mise en demeure, le tribunal, n'étant saisi que d'une exception d'incompétence, ne saurait en vertu de l'article 76 du NCPC, statuer sur le fond,

Pour sa part, la société AUGER expose :

1) Sur la compétence du tribunal de commerce :

- que si l'article 31-1-B de la convention de Bruxelles du 19 mai 1956 n'a pas en lui-même pour effet de désigner directement comme compétent le tribunal du lieu de la prise en charge, il doit s'interpréter comme permettant la saisine de l'ordre juridictionnel national du lieu de la prise en charge, sans que l'application des règles de compétence territoriale interne puissent avoir pour effet d'écarter la compétence générale expressément voulue par le traité international,

C



- que la cour de cassation et les cours d'appel considèrent ainsi comme compétent le tribunal français dans le ressort duquel s'est effectuée la prise en charge, bien qu'il ne soit pas celui du domicile du défendeur, ni celui de la livraison de la chose ou de l'exécution de la prestation de service,
- qu'en l'espèce, le lieu de prise en charge étant situé en France, il convenait bien de porter le contentieux devant le tribunal de commerce de Rouen, tribunal du domicile du demandeur,
- que par ailleurs aucune convention internationale portant sur la compétence n'a été ratifiée entre la France et Monaco,
- que l'article 14 du code civil prévoit que : *« l'étranger, même non résident en France, pourra être cité devant les tribunaux français pour l'exécution des obligations par lui contractées en France avec un Français ; il pourra être traduit devant les tribunaux de France pour les obligations par lui contractées en pays étranger envers des Français »*,

2) Sur la garantie légale du destinataire COSMETIC LABORATORIES :

- que la garantie de la société COSMETIC LABORATORIES ne fait aucun doute au regard de l'article L 132-8 du code de commerce, et de la jurisprudence constante sur ce principe d'ordre public de l'action directe du voiturier,
- que le caractère non sérieusement contestable du principe d'ordre public de l'action directe du voiturier suffit à qualifier d'abusive la résistance montrée par la société COSMETIC LABORATORIES et justifie l'allocation de justes dommages-intérêts ainsi qu'une juste indemnité sur le fondement de l'article 700 du NCPC, et que l'ancienneté de la dette justifie la capitalisation des intérêts.

MOTIVATION :

Vu la convention de Genève du 19 mai 1956 relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR), articles 1^{er}, 31 et 32, adoptée par l'Etat Français le 5 juillet 1961,
Vu le code de procédure civile monégasque, articles 2 et 3,
Vu l'article 14 du code civil,
Vu l'article L 132-8 du code de commerce,

Attendu que les transports par route -dont question- lesquels ont été effectués par un transporteur français, pour le compte d'un donneur d'ordre français, la société CARVEN, avec prise en charge des marchandises à Paris en vue de leur livraison à Monaco à la société monégasque COSMETIC LABORATORIES, constituent bien un transport international régi par la CMR, ce que les parties ne contestent pas.

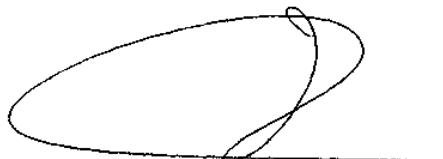
Attendu que la convention de Genève, laquelle régit le CMR, édicte des dispositions de droit international qui se substituent à celles de la loi nationale et exclut donc la législation interne des états participants.

Attendu que l'article 31 de la dite convention énonce :

« 1. pour tous litiges auxquels donnent lieu les transports soumis à la présente convention, le demandeur peut saisir, en dehors des juridictions des pays contractants désignés d'un commun accord par les parties, les juridictions du pays sur le territoire duquel :

- a. Le défendeur a sa résidence habituelle, son siège principal ou la succursale, ou l'agence par l'intermédiaire de laquelle le contrat de transport a été conclu, ou*
- b. Le lieu de la prise en charge de la marchandise ou celui prévu pour la livraison, et ne peut saisir que ces juridictions »*

C



Attendu qu'ainsi, la société AUGER FRERES TRANSPORTS pouvait saisir les juridictions monégasques comme lieu du domicile du défendeur et de la livraison, ou française comme lieu de prise en charge de la marchandise.

Attendu également qu'à défaut de stipulations conventionnelles, c'est la loi des parties qui s'applique et que dans le silence des contractants, au cas d'espèce, la loi du lieu de conclusion du contrat paraît la mieux adaptée pour régir l'ensemble du transport.

Attendu encore qu'en vertu de la convention de Rome de 1980 et de la jurisprudence qui en découle : « la loi du contrat sera celle du pays avec lequel le contrat de transport présente les liens les plus étroits » (article 4 §1), la France en l'espèce, comme lieu de conclusion du contrat entre les sociétés françaises CARVEN et AUGER, lieu de prise en charge de la marchandise et de paiement de la prestation.

Attendu enfin que le motif de l'action en paiement de la société AUGER réside dans les dispositions de l'article L 132-8 du code de commerce lequel autorise l'action directe en paiement du transporteur auprès du destinataire de la marchandise transportée, et qu'il est de jurisprudence constante de la cour de cassation que les tribunaux français peuvent mettre en œuvre la loi Gayssot auprès de débiteurs étrangers lorsqu'en application de la convention de Rome l'opération de transport a le plus de liens avec la France.

Le tribunal jugera que la société AUGER FRERES TRANSPORTS était en droit d'attirer la société COSMETIC LABORATORIES devant une juridiction française et en particulier le tribunal de commerce de Rouen, lieu de son siège social, dans le litige relatif au transport international par route des marchandises dont question, et le tribunal de céans se déclarera compétent pour en connaître « matériellement et territorialement ».

Attendu que la SAM COSMETIC LABORATORIES sera en conséquence déboutée de l'exception d'incompétence soulevée, le tribunal ordonnera à la société COSMETIC LABORATORIES de conclure au fond dans les meilleurs délais et avant le 14 février 2006 pour que le litige soit plaidé à l'audience du tribunal de commerce de 5 mai 2006.

Attendu qu'il conviendra de renvoyer au jugement sur le fond le soin de déterminer si des dommages et intérêts pour résistance abusive de la société COSMETIC LABORATORIES sont justifiés au profit de la société AUGER.

Attendu que la société COSMETIC LABORATORIES est déboutée de son exception et qu'elle n'ignorait nullement l'interprétation des règles de droit international qu'elle expose dans ses dires et la jurisprudence qui en découle, le tribunal la condamnera à payer la somme de 2.500 € à la société AUGER FRERES TRANSPORTS sur le fondement de l'article 700 du NCPC.

Attendu qu'il conviendra de réserver les dépens, dans l'attente du jugement définitif.

PAR CES MOTIFS

Le Tribunal, statuant en audience publique, par jugement contradictoire et susceptible de contredit.

Reçoit la société SAS AUGER FRERES TRANSPORTS en ses demandes, fins et conclusions, les dit partiellement fondées.

L



Reçoit la société SAM COSMETIC LABORATORIES en son exception d'incompétence, la dit non fondée et l'en déboute.


Se déclare compétent matériellement et territorialement pour juger le litige opposant les parties.

Ordonne à la société COSMETIC LABORATORIES de conclure sur le fond avant le 14 février 2006 et aux parties de se présenter à l'audience pour plaider le 5 mai 2006 à 13 heures 45.

Condamne la société COSMETIC LABORATORIES à payer à la SAS AUGER FRERES TRANSPORTS la somme de 2.500 € sur le fondement de l'article 700 du NCPC.

Réserve les dépens.

Signé par Monsieur PARRAULT, Président de Chambre, et Monsieur CLERC, greffier.

The image shows two handwritten signatures in black ink. The signature on the left is more compact and angular, while the signature on the right is larger, more fluid, and features a prominent loop at the end.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE ROUEN
Jugement du 8 janvier 2007

Rôle 2006 002544

DEMANDEUR :

SAS TRANSLOCAUTO - RUE DES LIVRAINDIERES - ZI NORD - 28100 DREUX
 représentée par Me Alexis VALLOIS, avocat à Rouen

DEFENDEUR :

SARL CTM HYGIENE - 13, RUE DE LA CORDERIE - 76190 YVETOT représentée par
 Me JOSSE, avocat à Paris

COMPOSITION DU TRIBUNAL :

Lors des débats et du délibéré :

Président : Monsieur BORNET
 Juges : Monsieur HERBINET
 Monsieur FONTENEAU

Greffier : Monsieur CLERC

Débats : à l'audience publique du 20 novembre 2006

Jugement : en dernier ressort, contradictoire

FAITS ET PROCÉDURE :

Au mois de mai 2005, la société CTM HYGIENE demande à la société TRANSLOCAUTO de transporter, en Belgique, 20 colis d'hydroxyde de sodium, ce produit étant classé « matière dangereuse ».

Le 19 mai 2005, la société TRANSLOCAUTO prend livraison des colis et sous-traite le transport proprement dit à la société MAZET.

Le 23 mai 2005, la société MAZET entreprend le transport et son véhicule est contrôlé en Belgique par la police fédérale belge accompagnée d'agents du service ADR du ministère belge des transports.

Lors de ce contrôle, trois infractions sont constatées, dont deux seulement sont finalement retenues, après intervention sur place d'un dirigeant de la société MAZET qui devra s'acquitter d'une amende de 1.000 € pour permettre le déblocage du véhicule et de son chauffeur qui ont été immobilisés pendant quatre heures.

Considérant que ces infractions n'étaient pas de son fait et qu'elle ne devait pas en subir les conséquences, la société MAZET, en date du 24 mai 2005, a facturé à son donneur d'ordre, la

société TRANSLOCAUTO, le montant de l'amende payée le 23 mai 2005, ainsi que les frais engendrés par les infractions constatées, le tout pour un montant de 1.419,03 €.

Considérant, elle aussi, que les infractions commises n'étaient pas de son fait mais de celui de la société CTM HYGIENE, expéditeur des colis, la société TRANSLOCAUTO s'est alors retournée vers cette dernière en lui refacturant, en date du 9 juin 2005, le montant de l'amende et des frais annexes, facturés par la société MAZET.

Par un courrier en date du 16 juin 2005, la société CTM HYGIENE rejette cette réclamation de la société TRANSLOCAUTO ; puis s'ensuivent un certain nombre de courriers sans qu'un accord soit trouvé entre les parties.

La société TRANSLOCAUTO dépose alors, au tribunal de commerce de Rouen, le 10 juin 2006, une requête en injonction de payer à l'encontre de la société CTM HYGIENE pour un montant en principal de 1.615,13 €.

Le 16 janvier 2006, faisant droit à cette requête, Madame le Président du tribunal de commerce de Rouen rend une ordonnance d'injonction de payer à l'encontre de la société CTM HYGIENE pour la somme principale de 1.615,13 €, assortie des intérêts au taux légal et des frais de greffe.

Le 6 mars 2006, la société CTM HYGIENE fait opposition à cette ordonnance d'injonction de payer qui lui a été notifiée le 21 février 2006.

Suite à cette opposition, Monsieur le Greffier a, par lettre recommandée avec accusé de réception, convoqué les parties afin que l'affaire soit évoquée sur le fond.

Par voie de conclusions, la société TRANSLOCAUTO demande au tribunal de :

- confirmer en toutes ses dispositions l'ordonnance d'injonction de payer précédemment rendue,
- condamner la société CTM HYGIENE aux entiers dépens.

Par voie de conclusions responsives, la société CTM HYGIENE demande au tribunal de :

- dire et juger la société TRANSLOCAUTO mal fondée en ses demandes, et en conséquence, la débouter de celles-ci,
- subsidiairement, fixer la créance de la société TRANSLOCAUTO à la somme de 500 €,
- dire et juger la société TRANSLOCAUTO mal fondée en toute demande plus ample ou contraire et l'en débouter,
- condamner la société TRANSLOCAUTO à payer à la société CTM HYGIENE la somme de 1.000 € au titre de l'article 700 du NCPC,
- condamner la société TRANSLOCAUTO aux entiers dépens.

DROITS ET MOYENS DES PARTIES :

La société TRANSLOCAUTO expose que :

- les infractions constatées et sanctionnées, à savoir l'absence de rédaction des consignes de sécurité en néerlandais et un emballage non conforme, sont de la responsabilité de l'expéditeur, la société CTM HYGIENE, et non du transporteur,

- c'est pourquoi la société TRANSLOCAUTO a dédommagé son sous-traitant, la société MAZET, des conséquences financières de ces infractions, pour un montant de 1.615,13 €, et c'est à bon droit qu'elle en demande le remboursement à la société CTM HYGIENE, responsable desdites infractions.

La société CTM HYGIENE expose que :

- elle a remis à la société TRANSLOCAUTO l'ensemble des documents afférents au transport des marchandises classées « matière dangereuse »,
- la société TRANSLOCAUTO a réceptionné lesdites marchandises, telles que conditionnées, sans réserve, alors que l'absence de rédaction des consignes de sécurité en néerlandais et la non-conformité de l'emballage n'auraient pas dû échapper à la société TRANSLOCAUTO,
- les sociétés TRANSLOCAUTO et MAZET se sont donc exposées, en connaissance de cause, aux amendes prononcées par la police belge, et ne sauraient, dans ces conditions, en demander le remboursement à la société CTM HYGIENE,
- subsidiairement, la société CTM HYGIENE considère que si le tribunal devait retenir sa responsabilité conjointe avec celle des transporteurs, une juste appréciation de sa responsabilité ne devrait pas excéder la moitié de la seule amende, soit la somme de 500 €, à l'exclusion des frais annexés qui doivent rester à la charge des transporteurs.

MOTIFS DE LA DECISION :

Sur la recevabilité de la demande de la société TRANSLOCAUTO :

Attendu que la demande de remboursement de la société TRANSLOCAUTO a pour origine des dépenses consécutives à un transport de marchandises effectué pour le compte et à la demande de la société CTM HYGIENE.

Attendu que, si les dépenses dont la société TRANSLOCAUTO demande le remboursement à la société CTM HYGIENE ont été initialement à la charge de la société MAZET, il n'en demeure pas moins que la société TRANSLOCAUTO a dédommagé la société MAZET desdites dépenses et a versé aux débats les justificatifs de ce dédommagement.

Le tribunal dira que la société TRANSLOCAUTO a un intérêt à agir et que son action à l'encontre de la société CTM HYGIENE est recevable.

Sur le remboursement des dépenses liées aux infractions constatées :

Attendu que l'article 1382 du code civil dispose que : « tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé, à le réparer » et que l'article 1383 du code civil dispose que : « chacun est responsable du dommage qu'il a causé non seulement par son fait, mais encore par sa négligence ou par son imprudence ».

Attendu que les dépenses, objet du litige, résultent de deux infractions constatées au règlement R.T.M.D.R. applicable au transport routier de matières dangereuses, à savoir l'absence de rédaction en néerlandais et la non-conformité de l'emballage.

Attendu qu'en vertu du règlement R.T.M.D.R du 15 avril 1945, les obligations relatives aux consignes de sécurité et à l'emballage sont de la responsabilité de l'expéditeur, et non du transporteur.

Attendu que, lors du chargement des marchandises expédiées par la société CTM HYGIENE, cette dernière a établi une « déclaration de chargement de matières dangereuses, en colis, par voie terrestre, selon le règlement RTMDR », dans lequel elle certifie que « les matières sont admises au transport terrestre selon les dispositions des règlements en vigueur et que leur état, étiquetage et emballage sont conformes aux prescriptions réglementaires ».

Attendu que, si le transporteur a reconnu « avoir pris en charge sans réserve les marchandises dangereuses », cette absence de réserves a trait à l'état apparent des colis chargés, et non au respect d'obligations réglementaires qui ne sont ni de sa compétence, ni de sa responsabilité.

Attendu que la société CTM HYGIENE, expéditeur des matières, est donc responsable des infractions constatées.

Attendu que ces infractions ont causé un dommage au transporteur et que la société CTM HYGIENE doit donc le réparer.

Attendu que la société TRANSLOCAUTO a évalué ce dommage à la somme de 1.615,13 € et versé aux débats les justificatifs de cette évaluation.

Le tribunal condamnera la société CTM HYGIENE à payer à la société TRANSLOCAUTO la somme en principal de 1.615,13 €, assortie des intérêts au taux légal à compter du 16 janvier 2006, date de l'ordonnance d'injonction de payer.

Sur les dépens :

Vu l'article 696 du NCPC,

Attendu que la société CTM HYGIENE succombe.

Le tribunal condamnera la société CTM HYGIENE aux entiers dépens.

PAR CES MOTIFS

Le Tribunal, statuant en audience publique, en dernier ressort et par jugement contradictoire.

Vu les articles 1382 et 1383 du code civil,
Vu l'article 696 du NCPC,

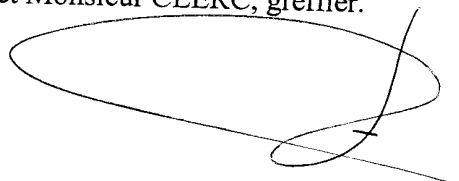
Dit que la société TRANSLOCAUTO a un intérêt à agir, et reçoit ses demandes, fins et conclusions, les dit fondées.

Reçoit la société CTM HYGIENE en ses demandes, fins et conclusions, les dit mal fondées, l'en déboute.

Condamne la société CTM HYGIENE à payer à la société TRANSLOCAUTO la somme en principal de 1.615,13 €, assortie des intérêts au taux légal à compter du 16 janvier 2006.

Condamne la société CTM HYGIENE aux entiers dépens liquidés à la somme de 94,42 €, auxquels il conviendra d'ajouter les frais d'injonction de payer.

Signé par Monsieur BORNET, Président de Chambre, et Monsieur CLERC, greffier.



Annexes B : décisions Cour d'appel

Cour d'appel
Paris
Pôle 5, chambre 4

7 Novembre 2012

N° 10/19576

S.A CHARTIS EUROPE anciennement dénommée AIG EUROPE, SA BEAUTE PRESTIGE INTERNATIONAL
S.A.S. NECOTRANS AATA, SOCIETE ZIM INTEGRATED SHIPPING LTD

Classement :Inédit

Vu le jugement du 28 septembre 2010 par lequel le Tribunal de commerce de BOBIGNY a :

- dit que la société AIG n'avait pas qualité à agir,
- déclaré irrecevables, pour cause de prescription, les actions de BPI à l'encontre des sociétés NECOTRANS et ZIM,
- débouté, en conséquence, BPI de l'ensemble de ses actions en responsabilité en toutes fins qu'elles comportent,
- dit que la responsabilité de NECOTRANS dans son appel en garantie envers ZIM n'est pas engagée et qu'il n'y a pas lieu à dommages et intérêts,
- condamné solidairement AIG et BPI à verser à NECOTRANS et ZIM 6.000 euro chacun au titre de l' article 700 du Code de procédure civile , à charge pour les parties condamnées de s'en répartir la charge, et toute demande en surplus étant rejetée,

Vu l'appel interjeté par la société CHARTIS EUROPE ainsi que par la société BEAUTE PRESTIGE INTERNATIONAL et leurs conclusions du 19 janvier 2011 ;

Vu les conclusions de la société NECOTRANS du 10 septembre 2012 ;

Vu les conclusions de la société ZIM du 5 septembre 2012 ;

SUR CE

Considérant qu'il résulte de l'instruction les faits suivants :

La société BEAUTE PRESTIGE INTERNATIONAL, ci-après dénommée BPI, a vendu à la société DIPACAR (VENEZUELA), divers produits cosmétiques pour un montant total de 214 620,48 US\$.

BPI a confié, par l'intermédiaire de son bureau de transport Deret Logistique, le transport international des produits de bout en bout à la société NECOTRANS AATA. Cette dernière s'est substituée les transports MAUGY PASCAL pour le préacheminement jusqu'au HAVRE et la compagnie ZIM pour le transport maritime jusqu'au VENEZUELA.

Les marchandises représentaient un poids total de 5 795,60 Kgs en 779 colis sur 40 palettes.

A l'ouverture du conteneur le 6 septembre 2006, 409 colis ont été constatés manquants pour une valeur de 177 162,79 US\$. Des réserves ont été alors prises entre les différents intervenants.

La compagnie AIG EUROPE, devenue depuis CHARTIS EUROPE, a partiellement indemnisé son assurée à hauteur de 52 569,31 euro, laissant à charge de celle-ci 76 807,69 euro.

En dépit de différentes demandes amiables, la société NECOTRANS s'est refusée à indemniser les-dits préjudices, ce qui lui incombait en qualité de commissionnaire de transport.

Par acte du 5 septembre 2007, les compagnies AIG EUROPE et BPI ont assigné la société NECOTRANS devant le Tribunal de commerce de BOBIGNY, afin de la voir condamnée au règlement d'une somme de 52 561,31 euros à AIG ainsi qu'une somme de 76 907,69 euros à BPI, outre le remboursement des frais de transport, des dommages et intérêts pour résistance abusive ainsi que 5.000 euros chacune au titre de l'article 700 du Code de procédure civile.

Par acte du 5 octobre 2007, la société NECOTRANS, pour sa part, a assigné la société ZIM afin que celle-ci soit condamnée à la relever et garantir en cas de condamnation.

C'est dans ces conditions de fait et de droit qu'est intervenu le jugement sus-visé présentement déféré.

Sur la recevabilité de l'action engagée par la société CHARTIS EUROPE :

Considérant que si la compagnie AIG EUROPE se prétend légalement subrogée dans les droits de la société BPI, dès lors qu'elle aurait réglé à cette dernière, suivant quittance du 21 décembre 2006, une indemnité de 52.569,31 euro en exécution de la police d'assurance n° 0000507501 80000, il convient de rappeler que l'assureur ne peut prétendre bénéficier de la subrogation légale du fait de son paiement de l'indemnité qu'à charge pour lui de rapporter la preuve qu'il en était contractuellement tenu ; qu'en l'espèce, s'agissant des manquants dans les conteneurs, l'article 11 de la police d'assurance souscrite par la société BPI auprès de la compagnie AIG EUROPE énonce :

' Les manquants dans les conteneurs dont les plombs sont intacts seront indemnisés au titre de la présente police sous réserve que l'assuré apporte la preuve du chargement des marchandises dans le conteneur en vue de l'expédition ' ;

que le conteneur litigieux a été scellé à l'aide de trois plombs numérotés 0090870, 0090874 et DEP17178275, ce dernier étant un plomb NAVALOCK tel que requis par BPI, fournis par la société NECOTRANS et apposé au chargement par la société DERET ; qu'il résulte par ailleurs des constatations effectuées lors de la livraison du conteneur que les plombs apposés au départ étaient intacts à la livraison ; que le transporteur qui a enlevé le conteneur préalablement chargé muni des plombs apposés par la société DERET a respecté sur la lettre de voiture les quantités de palettes qui lui avaient été déclarées ; que la société NECOTRANS, n'ayant pas vérifié la sincérité et l'exactitude des déclarations de la société BPI, a apposé sur le connaissement émis la réserve ' said to contain ' ; qu'il appartient, dès lors, à l'expéditeur BPI de faire la preuve de la sincérité de ses déclarations et de démontrer que le contenu déclaré comme ayant été chargé dans le conteneur était bien conforme ; qu'en l'occurrence la seule présence du Transporteur MAUGY lors du chargement chez DERET Logistique et l'établissement de la lettre de voiture sans réserve ne sont pas en eux-mêmes suffisants comme preuve des quantités effectivement chargées, aucun rapport d'emportage n'étant fourni, et en outre, les mentions de la lettre de voiture excluent la participation du chauffeur au chargement ; que le caractère obligé du paiement pour l'assureur qui est nécessaire à sa subrogation légale n'est ainsi nullement établi, d'autant que l'explication de la différence entre indemnisation et montant du sinistre par l'assiette prix de revient HT de la valeur des marchandises n'est étayée par la production d'aucun décompte justificatif et n'infirme donc pas un caractère purement commercial de l'indemnisation ; que, notamment, aucune pièce n'est produite pour justifier la détermination de ce prix de revient qui serait inférieur de plus de 50 % par rapport au prix de vente ; que le montant de l'indemnité, que CHARTIS EUROPE n'explique pas, ne peut donc correspondre qu'à un règlement commercial qui ne pouvait donner à l'intéressée qualité à agir pour son remboursement qu'à la condition de rapporter la preuve qu'elle se trouvait conventionnellement subrogée dans les droits de la société BPI ; que suivant l'article 1250.1° du Code Civil, la subrogation est conventionnelle ' lorsque le créancier recevant son paiement d'une tierce personne la subroge dans ses droits, actions, privilèges ou hypothèques contre le débiteur : cette subrogation doit être expresse et faite en même temps que le paiement ' ; que la condition de la subrogation conventionnelle tenant à la concomitance de la subrogation avec le paiement fait défaut dès lors que la subrogation a été consentie par

la société BPI à CHARTIS EUROPE le 21 décembre 2006 alors que le paiement avait été effectué le 12 décembre 2006 ; que la différence est supérieure à un simple délai de courrier et exclut que le paiement puisse être regardé comme concomitant à la subrogation ; que, de même, la quittance à régulariser a été envoyée par le courtier MARSH le 14 décembre, soit plusieurs jours après le paiement, et n'a été régularisée que le 21 décembre 2006 et reçue le 26 décembre du même mois par l'assureur ; qu'il y a lieu, par suite, de confirmer le jugement en ce qu'il a déclaré la Compagnie CHARTIS EUROPE irrecevable en sa demande ;

Sur les prescriptions invoquées par les parties :

Sur la prescription de l'action formée contre NECOTRANS :

Considérant que la société BPI confie habituellement à la société NECOTRANS AATA par l'intermédiaire de son département transport DERET LOGISTIQUE ses expéditions à destination, notamment, du VENEZUELA ; que la société NECOTRANS AATA émet pour chaque expédition un connaissement FIATA qu'elle remet à la société DERET représentant la société BPI ; que l'article 17 des conditions générales du connaissement FIATA prévoit une prescription de 9 mois, à compter de la livraison, des actions en responsabilité ; que, la livraison du conteneur ayant été effectuée le 6 septembre 2006, la prescription est donc venue à échéance le 6 juin 2007 ; que l'assignation n'a été délivrée que le 5 septembre 2007, soit postérieurement audit délai de prescription ;

Considérant que si les sociétés CHARTIS EUROPE et BPI soutiennent néanmoins que la clause abrégative de prescription susmentionnée ne leur serait pas opposable faute d'acceptation de leur part, il sera rappelé que la preuve de la connaissance et de l'acceptation des conditions générales d'un prestataire de service ou d'un fournisseur est rapportée lorsque les parties ont été antérieurement en relations habituelles d'affaires ; que la société NECOTRANS AATA produit 10 connaissements FIATA comportant les mêmes conditions générales émis en 2003, 2004, et 2005 pour des expéditions similaires réalisées antérieurement à l'expédition litigieuse ; que les conditions générales de la société NECOTRANS AATA, qui prévoient un délai de prescription de 9 mois des actions en responsabilité, figurent au verso auquel renvoie le recto des connaissements FIATA qu'elle a émis lors de chaque expédition que lui a confiée la société BPI ; que la preuve est ainsi rapportée de l'existence d'un courant d'affaires ancien et stable entre les sociétés NECOTRANS AATA et BPI portant sur des expéditions soumises aux conditions FIATA ; que la société BPI et son assureur ne sauraient donc utilement exciper d'une absence de connaissance des conditions générales de la société NECOTRANS ; que la clause abrégative de prescriptions ainsi insérée dans lesdites conditions générales sera, donc, déclarée opposable à la société BPI et à son assureur ; que ce délai de prescription vise toutes les actions en responsabilité contre le commissionnaire de transport, que la responsabilité de celui-ci soit recherchée à raison d'une faute personnelle ou en sa qualité de garant de ses substitués ; que, de même, ce délai peut déroger à la prescription annale de l'article L 133-6 du Code de commerce, celui-ci ne prohibant pas les clauses dérogatoires ; qu'il y a donc lieu de dire irrecevable comme tardive et prescrite l'action des sociétés BPI et CHARTIS EUROPE à l'égard de la société NECOTRANS AATA, l'appel en garantie de cette dernière à l'encontre de la société ZIM devenant, par voie de conséquence, sans objet ;

Sur la prescription de l'action formée contre la société ZIM :

Considérant qu'aux termes de l'article 10 de la Convention de Bruxelles pour l'unification de certaines règles de connaissement du 25 août 1924 telle que modifiée par le protocole de 1968 et celui de 1979 :

' les dispositions de la présente Convention s'appliqueront à tout connaissement relatif à un transport de marchandises de ports relevant de deux Etats différents quand le connaissement est émis dans un Etat contractant ' ;

que le transport, objet du présent contentieux, rentre dans le champ d'application de ladite Convention étant international et par ailleurs, le connaissement correspondant ayant été émis au HAVRE ; que l'article 3.6 du texte énonce :

' le transporteur et le navire seront déchargés de toute responsabilité à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de leur délivrance ' ;

qu'il ressort du bordereau de livraison de ZIM que la marchandise a été livrée le 4 septembre 2006 au destinataire (la société CSI) ; que, dès cette date, la marchandise se trouvait hors la garde du transporteur maritime ; que la marchandise a donc été livrée au port de destination le 4 septembre 2006 alors que l'assignation date du 5 septembre 2007 ; qu'or l' article 461 du Code de procédure civile dispose :

' Lorsqu'un délai est exprimé en mois ou en années, ce délai expire le jour du dernier mois ou de la dernière année qui porte le même quantième que le jour de l'acte, de l'événement, de la décision ou de la notification qui fait courir le délai. A défaut d'un quantième identique, le délai expire le dernier jour du mois ' ; qu'en l'espèce l'action formée contre la société ZIM a été diligentée plus d'un an après la livraison et est par conséquent prescrite en application des dispositions combinées de la Convention de Bruxelles et de l' article 461 du Code de procédure civile ;

Sur la demande de dommages et intérêts formée par la société ZIM à l'encontre de la société NECOTRANS AATA :

Considérant que si la société ZIM excipe du ' caractère abusif ' de l'appel en garantie formée par la société NECOTRANS AATA pour solliciter le paiement de la somme de 6.000 euro, elle ne justifie aucunement de la réalité du préjudice dont elle fait état à ce titre ; que, par suite, sa demande susvisée ne peut, en tout état de cause, qu'être rejetée ;

Considérant qu'il résulte de l'ensemble de ce qui précède qu'il y a lieu de confirmer le jugement en toutes ses dispositions et de débouter les parties du surplus de leurs conclusions respectives ;

PAR CES MOTIFS

- CONFIRME le jugement en toutes ses dispositions,
- DÉBOUTE les parties du surplus de leurs conclusions respectives,
- CONDAMNE les sociétés BPI et CHARTIS EUROPE aux entiers dépens d'appel avec recouvrement dans les conditions de l' article 699 du Code de procédure civile ,
- CONDAMNE in solidum les sociétés BPI et CHARTIS EUROPE à payer à chacune des sociétés NECOTRANS AATA et ZIM la somme de 4.000 euro au titre des frais hors dépens, le surplus des demandes formées sur ce fondement étant rejeté.

LE GREFFIER LE PRÉSIDENT

Cour d'appel
Paris
Pôle 4, chambre 9

8 Novembre 2012
N° 10/20153

X / SA ECU LINE FRANCE

Le 18 octobre 2005, M Antoine BEATRIX s'est rendu à l'entrepôt de la société ECU LINE FRANCE à Rogerville et a réceptionné vingt-deux tableaux de sa main, après leur transport maritime du port de Charleston aux Etats Unis à celui du Havre.

Le lendemain, de retour à son domicile, il faisait constater par huissier les dégradations subies par les toiles.

Ayant sollicité en vain, une indemnisation de la société ECU LINE FRANCE, il l'a, par acte extra-judiciaire du 6 novembre 2007, attiré devant le tribunal d'instance d'Aulnay sous Bois. Par jugement en date du 27 novembre 2008, ce tribunal écartait les exceptions d'incompétence et de nullité de l'acte introductif d'instance soutenu par la société ECU LINE FRANCE et déboutait M Antoine BEATRIX de l'intégralité de ses demandes, le condamnant au paiement d'une indemnité de procédure de 150euro et aux dépens.

M Antoine BEATRIX a relevé appel de cette décision, le 15 octobre 2010. Dans le dernier état de ses écritures du 5 mars 2012, il demande à la cour, infirmant cette décision en ce qu'elle l'a débouté de ses prétentions, de condamner la société ECU LINE FRANCE à lui payer la somme de 2 014euro représentant la valeur des tableaux endommagés, celle de 2 034,78euro au titre des frais exposés, le tout avec intérêts au taux légal à compter d'août 2005. Il sollicite également une somme de 5 000euro pour préjudice moral, l'allocation d'une indemnité de procédure de 2 000euro et la condamnation de la société ECU LINE FRANCE aux dépens de première instance et d'appel, qui seront recouverts conformément aux dispositions de l'article 699 du code de procédure civile .

Il affirme la compétence de la juridiction saisie, dans le ressort duquel est situé l'un des établissements de la société ECU LINE FRANCE, avec lequel il a d'ailleurs correspondu.

Il explique avoir confié à la société OCÉAN AIR LOGISTICS, ainsi qu'en témoigne le 'booking réservation' du 24 août 2005, le transport de 22 tableaux qui ont été acheminés par la voie maritime en France, au port du Havre, où le conteneur a été déchargé et remis à la société CAREL qui l'a acheminé aux entrepôts de la société ECU LINE FRANCE, qui l'a alors informé de la date d'arrivée et du dépotage de la marchandise prévue le 13 octobre 2005. Il estime avoir conclu deux contrats successifs, un contrat de transport maritime conclu avec OCÉAN AIR LOGISTICS et un contrat de dépôt avec la société ECU LINE FRANCE, pour lequel il a d'ailleurs réglé 107euro. Il affirme suffisamment prouver les dommages subis par ses oeuvres, par le constat d'huissier du 19 octobre 2005 et prétend que la société ECU LINE FRANCE a violé son obligation de conservation des tableaux qui lui étaient confiés, puisqu'elle n'établit pas que ceux-ci ont été endommagés pendant leur transport. Il conteste la qualité de consignataire de la cargaison revendiquée par la société ECU LINE FRANCE, celle-ci ne justifiant pas s'être acquittée du fret et n'ayant fait que stocker les marchandises.

Enfin, il prétend que ses réclamations sont légitimes, puisque modérées, ajoutant qu'il a exposé de nombreux frais pour constituer son dossier et qu'il est fondé à réclamer une somme de 5 760euro compte tenu du préjudice moral subi, explicitant un calcul basé sur la durée de la procédure.

Dans ses conclusions du 18 septembre 2012, la société ECU LINE FRANCE demande à la cour de réformer la décision rendue en ce qu'elle retient la compétence de la juridiction saisie, sollicitant de la cour qu'elle se déclare incompétente au profit de la cour d'appel de Rouen. Subsidièrement, elle lui demande de déclarer l'action de M Antoine BEATRIX irrecevable comme prescrite. Très subsidiairement, elle conclut au rejet des prétentions de M Antoine BEATRIX. En tout état de cause, elle réclame sa condamnation au paiement d'une

indemnité de procédure de 3 500euro et aux dépens de première instance et d'appel, qui seront recouvrés conformément aux dispositions de l' article 699 du code de procédure civile .

Elle affirme que M Antoine BEATRIX ne pouvait pas saisir le tribunal d'Aulnay Sous Bois, son établissement secondaire du Tremblay étant totalement étranger au litige en cours. Elle affirme sa qualité de consignataire de la cargaison, expliquant avoir été requise par le transporteur maritime et en déduit que l'action engagée plus d'un an après la reprise de la marchandise est prescrite en vertu de l'article L5413-5 du code des transports. Elle ajoute qu'elle doit également être mise hors de cause, l'article L5422-20 du même code le privant d'action directe contre ce consignataire.

Subsidiairement, elle nie toute faute en lien avec les dommages constatés par M Antoine BEATRIX, relevant que le bon d'enlèvement ne comporte aucune réserve et affirme tout à la fois, que M Antoine BEATRIX ne fait pas la preuve que les dommages existaient avant l'enlèvement et que ceux-ci seraient en lien avec un défaut d'emballage ou à tout le moins d'un emballage des tableaux inadaptés à un transport maritime.

Enfin, elle relève l'absence de tout justificatif quant à la valeur des toiles et de toute pertinence d'une réclamation au titre du préjudice moral, fondée sur la durée d'une procédure.

SUR CE, LA COUR

Considérant que l' article 43 du code de procédure civile dispose que le lieu où demeure le défendeur, s'entend pour une personne morale 'du lieu où elle est établie' ; que ce lieu peut être son siège social ou une agence ou une succursale ayant une activité de relation avec la clientèle ;

Que la société ECU LINE FRANCE, société de droit étranger a son siège social à Anvers, qu'au jour de l'assignation, son principal établissement était à ROGERVILLE mais elle disposait également, ainsi que le mentionne son papier commercial de trois autres établissements, dont l'agence de ROISSY CDG située dans le ressort du tribunal d'instance d'Aulnay sous Bois ; que contrairement aux allégations de la société ECU LINE FRANCE, cet établissement n'était pas totalement étranger au litige entre les parties, puisqu'il a notamment avisé M Antoine BEATRIX de l'arrivée de la marchandise au port du Havre, le 13 octobre 2005 ;

Que dès lors, M Antoine BEATRIX pouvait assigner la société ECU LINE FRANCE au lieu de cet établissement, étant par ailleurs relevé qu'aucun texte ne permet à la cour de renvoyer l'examen d'une décision rendue par une juridiction de son ressort à l'examen d'une autre cour d'appel, et que l'effet dévolutif de l'appel l'oblige à examiner le litige, qu'elle annule ou réforme la décision critiquée ;

Considérant que le 'booking confirmation' du 24 août 2005 émis par OCÉAN AIR LOGISTICS désigne comme transporteur DIRECT CONTAINER, la marchandise devant être remise au port du Havre à M Antoine BEATRIX (désigné comme consignee c'est à dire réceptionnaire) les documents devant être présentés à la société ECU LINE FRANCE ; qu'il n'est pas contesté que la société ECU LINE FRANCE a pris livraison de la marchandise et a procédé au dépotage ; qu'il apparaît que, conformément aux dispositions de l'article L5413-3 du code des transports, la société ECU LINE FRANCE est intervenue comme mandataire salarié de l'ayant droit de la cargaison et l'absence de règlement du fret par ses soins est indifférente puisque celui-ci avait été réglé à l'embarquement (ainsi que l'affirme M Antoine BEATRIX dans ses écritures) ;

Qu'enfin, l'obligation de conservation de la marchandise dont a pris livraison la société ECU LINE FRANCE s'inscrit dans le cadre du mandat qui lui était confié, dont elle reste l'accessoire, la société ECU LINE FRANCE n'ayant eu la mission d'entreposer la marchandise que pendant la courte période qui s'est écoulée entre le déchargement, le 13 octobre 2005 et la prise de possession par M Antoine BEATRIX le 18 octobre suivant ;

Considérant que l'article L5413-5 du code des transports dispose que l'action en responsabilité contre le consignataire se prescrit par un an et dès lors M Antoine BEATRIX a tardivement saisi la juridiction de première instance, par un acte extra-judiciaire du 6 novembre 2007 ; que la cour doit donc infirmer le jugement entrepris en ce qu'il a débouté M Antoine BEATRIX de ses demandes et constater que l'action engagée était irrecevable ; que dès lors, la cour n'a pas à examiner comme le sollicite, la société ECU LINE FRANCE, si M Antoine BEATRIX avait qualité à agir ;

Considérant enfin, la société ECU LINE FRANCE qui a tardivement invoqué la prescription de l'action engagée et M Antoine BEATRIX qui succombe en ses demandes, conserveront chacun, les dépens et frais irrépétibles qu'ils ont exposés en cause d'appel ;

PAR CES MOTIFS

INFIRME le jugement du tribunal d'instance d' Aulnay Sous Bois du du 27 novembre 2008 en ce qu'il a débouté M Antoine BEATRIX de ses demandes ;

Statuant à nouveau ;

DÉCLARE l'action engagée par M Antoine BEATRIX irrecevable comme prescrite ;

DIT n'y avoir lieu à application de l' article 700 du code de procédure civile ;

DIT que chacune des parties conservera la charge des dépens qu'elle a exposés en cause d'appel.

LE GREFFIER LE PRÉSIDENT

Cour d'appel
Paris
Pôle 5, chambre 4
12 Décembre 2012

N° 10/14292

S.A.S. STEF-TFE TRANSPORT 'TFE'

ALLOGA FRANCE anciennement dénommée S.A.S. DEPOLABO, SOCIETE HDI-GERLING INDUSTRIE VERSICHERUNG AG, venant aux droits de la Compagnie GERLING KONZERN ALLGEMEINE VERSICHERUNGS AKTIENGESELLSCHAFT, Maître Hervé DECHRISTE, mandataire judiciaire, pris en sa qualité de liquidateur judiciaire de la SOCIETE EUROPE FRUITS, Maître Pascal GUIGON, mandataire judiciaire, pris en sa qualité de liquidateur judiciaire de la SOCIETE TRANSPORTS ET ENTREPOSAGE CHARITE PATRICE TECP, S.A. AXA FRANCE IARD, S.A. COVEA FLEET

Décision déferée à la Cour : Jugement du 17 Juin 2010 -Tribunal de Commerce de PARIS 17ème Chambre - RG n° 2006085715

Vu le jugement rendu le 17 juin 2010 par lequel le Tribunal de commerce de PARIS a débouté la société STEF-TFE TRANSPORT de son exception d'irrecevabilité dirigée contre l'action engagée à son encontre par la société DEPOLABO, condamné, sous le régime de l'exécution provisoire, la société HDI GERLING, venant aux droits de la société GERLING KONZERN ALLGEMEINE VERSICHERUNG AKTIENGESELLSCHAFT à verser à la société DEPOLABO, au titre de l'indemnisation du sinistre du 13 décembre 2005, une somme de 185.437 euro, majorée des intérêts au taux légal à compter du 12 décembre 2006, lesdits intérêts capitalisés, condamné la société STEF-TFE TRANSPORT, in solidum, à garantir la société HDI GERLING des condamnations en principal, intérêts et frais mises à sa charge au profit de la société DEPOLABO, débouté la société STEF-TFE TRANSPORT de sa demande de dommages et intérêts à l'encontre de la société HDI GERLING, débouté la société DEPOLABO et la société STEF-TFE TRANSPORT de leurs demandes à l'encontre de Maître Pascal GUIGON, ès qualités de mandataire judiciaire liquidateur de la société TECP TRANSPORTS ET ENTREPOSAGE CHARITE FRANCE, et Maître Hervé DECHRISTE, ès qualités de mandataire liquidateur de la société EUROPE FRUITS, débouté la société DEPOLABO de sa demande de garantie à l'encontre de la Compagnie AXA France IARD et de sa demande de dommages et intérêts pour résistance abusive, condamné la société COVEA FLEET à garantir la société STEF-TFE TRANSPORT de sa condamnation au profit de la société DEPOLABO à hauteur d'une somme de 21.790,89 euro, et enfin condamné solidairement les sociétés HDI GERLING, STEF-TFE TRANSPORT et COVEA FLEET à payer la somme de 8.000 euro à la société DEPOLABO au titre de l' article 700 du Code de procédure civile ;

Vu l'appel formé le 9 juillet 2010 par la société STEF-TFE TRANSPORT et ses conclusions enregistrées le 18 septembre 2012, dans lesquelles elle demande à la Cour l'infirmerie du jugement entrepris et la limitation de sa responsabilité à la somme de 1 341,55 euros (ou à titre subsidiaire, 3 000 euros) et de se voir garantir par les sociétés AXA et COVEA FLEET et enfin condamner tout succombant à lui payer la somme de 8 000 euros au titre de l'article 700 du Code procédure civile ;

Vu les conclusions de la société HDI GERLING enregistrées le 31 août 2012, dans lesquelles elle demande l'infirmerie du jugement entrepris en ce qu'il l'a condamnée à garantir la société DEPOLABO et condamner cette société à lui payer la somme de 8 000 euros au titre de l' article 700 du Code de procédure civile ;

Vu les conclusions de la société ALLOGA FRANCE (nouvelle dénomination de la société DEPOLABO), enregistrées le 18 septembre 2012 et sollicitant la confirmation du jugement entrepris, sauf en ce qu'il a mis la société AXA France IARD hors de cause et condamner cette société, solidairement avec les sociétés HDI GERLING, STEF-TFE TRANSPORT et COVEA FLEET à lui payer la somme de 185 437 euros, outre intérêts ainsi que la somme de 8 000 euros sur le fondement de l'article 700 du Code procédure civile ;

Vu les conclusions de la société AXA FRANCE IARD enregistrées le 11 octobre 2012, dans lesquelles elle demande la confirmation du jugement entrepris et la condamnation des sociétés ALLOGA FRANCE, STEF-TFE

TRANSPORT et COVEA FLEET à lui payer, solidairement la somme de 8 000 euros au titre de l'article 700 du Code procédure civile ;

Vu les conclusions de la société COVEA FLEET (assureur de TECP), enregistrées le 23 novembre 2011, tendant à infirmer le jugement déféré, et demandant à la Cour de débouter la société STEF-TFE TRANSPORT de toutes ses demandes à son égard, sa garantie n'étant pas acquise, condamner la société STEF-TFE TRANSPORT à payer à la société DEPOLABO la somme de 2 000 euros et tout succombant à payer à la société COVEA FLEET la somme de 6 000 euros au titre de l'article 700 du Code procédure civile ;

SUR CE

Considérant qu'il résulte de l'instruction les faits suivants :

Le 9 décembre 2005, la société DEPOLABO (dont la nouvelle dénomination est ALLOGA FRANCE), qui exerce une activité de dépositaire pharmaceutique, a confié à la société STEF-TFE TRANSPORT (ci-après TFE) le transport en remorque frigorifique de quatre palettes contenant 121 colis de produits pharmaceutiques (insuline et hormones de croissance) au départ de son site de CHAPONNAY (69) et à destination de son site d'ARRAS (62).

Il était convenu, dans le cahier des charges du 13 juin 2003 signé entre les sociétés DEPOLABO et TFE, que les produits devaient voyager sous une température comprise entre 2° et 8° C.

La société TFE, en qualité de commissionnaire de transport, a sous-traité le transport des produits à la société EUROPE FRUITS, qui l'a elle-même sous-traité à la société TECP TRANSPORTS ET ENTREPOSAGE CHARITE FRANCE (ci-après TECP), selon lettre de voiture n° 002533 à en-tête TECP, émise le 12 décembre 2005.

Lors de la livraison intervenue le 13 décembre 2005, les enregistreurs de température, placés par la société DEPOLABO sur les colis à l'intérieur de la remorque, ont révélé que les produits avaient subi des températures négatives et des réserves ont été immédiatement portées sur la lettre de voiture par la société DEPOLABO, en ces termes : «'excursion des courbes de température pendant le transport après lecture des enregistreurs T < 0 ° C'».

Ces réserves ont fait l'objet d'un courrier de confirmation du même jour adressé par DEPOLABO à TECP.

La commercialisation des produits n'a pas eu lieu en raison des risques sanitaires encourus.

La société DEPOLABO a déclaré le sinistre auprès de son assureur, la compagnie HDI GERLING (ci-après GERLING), dans le cadre de la police d'assurance «'marchandises transportées'» conclue entre les parties le 9 janvier 2003. Mais GERLING a refusé la prise en charge du sinistre le 12 janvier 2006, faisant valoir que le dommage était couvert par une clause de déchéance et une clause d'exclusion de garantie, la déchéance tenant à l'absence d'enregistreur de température dans le camion et l'exclusion au défaut d'entretien du camion de TECP.

Une expertise a été diligentée à l'initiative de l'assureur. Le montant du sinistre a été évalué à 185.437 euro. L'expert, le cabinet LEVESQUE, identifiait «'le dysfonctionnement de la vanne modulante de l'unité frigorifique de la remorque comme cause de ce préjudice'» et de «'nombreux points de manque de maîtrise des risques en cours de transport'». Il pointait, en outre, «'une forte présomption argumentée d'un défaut d'entretien de l'unité frigorifique à l'origine de ce préjudice'».

Les sociétés TECP et EUROPE FRUITS ont été respectivement mises en liquidation judiciaire les 4 mai et 21 septembre 2006.

Par assignation des 12 et 13 décembre, la société DEPOLABO a demandé au Tribunal de commerce de PARIS de condamner in solidum les sociétés TFE, GERLING, EUROPE FRUITS, TECP et AXA au paiement de la somme de 185.437 euro.

Par jugement du 17 juin 2012, le Tribunal de commerce de PARIS a condamné la société GERLING à indemniser le préjudice subi par la société DEPOLABO, et considérant que le commissionnaire TFE avait commis une faute personnelle à l'origine du sinistre, le privant du bénéfice de clauses limitatives de responsabilité, l'a condamnée à garantir la société GERLING de l'indemnité versée à DEPOLABO, soit la somme de 185.437 euro. Il a par ailleurs condamné la société COVEA FLEET à garantir la société TFE de sa condamnation à hauteur d'une somme de 21.790,89 euro, plafond de responsabilité du transporteur.

Sur la garantie de la société GERLING à l'égard de son assuré DEPOLABO :

Considérant que la police d'assurances «'marchandises transportées'» (n° 20.695/82-28185) a été signée le 9 janvier 2003 entre les sociétés GERLING et DEPOLABO ; que la société GERLING a refusé la prise en charge du sinistre, le 12 janvier 2006, faisant valoir que le dommage était couvert par une clause de déchéance et une clause d'exclusion de garantie, la déchéance tenant à l'absence d'enregistreur de température dans le camion et l'exclusion au défaut d'entretien du camion de TECP ;

Sur la clause de déchéance :

Considérant que l'article 2.5.D de la police prévoit que «'L'Assuré s'engage en outre à donner ou faire donner toutes instructions et mettre en oeuvre tous moyens afin :

-d'aviser tous intermédiaires et transporteurs des obligations de température (minima et maxima) auxquelles sont soumises les marchandises durant le voyage,

-et plus généralement, de choisir tous moyens aptes à maintenir la chaîne de froid ou de température adéquate au long du voyage assuré ;

et à en apporter la preuve sur demande aux assureurs.

L'inobservation de ces engagements entraînera la déchéance du droit à l'indemnité'» ;

Considérant qu' un avenant a été signé entre les parties le 23 janvier 2004 (n° 45471), modifiant l'article 2.5.D de la police et qui dispose : «'Outre les obligations prévues à l'article 2.5.D des conditions particulières, l'Assuré s'engage pour les transports inter sites sous température dirigée par véhicules dédiés, à respecter les conditions techniques imposées par le cahier des charges remis aux transporteurs à savoir : véhicules dédiés à température dirigée +2° C/+8° C, avec enregistrement des températures'» ;

Considérant que la société DEPOLABO expose qu'elle a satisfait à l'obligation prescrite à peine de déchéance en indiquant à son commissionnaire TFE qu'il avait obligation d'avoir recours à un véhicule approprié muni d'un enregistreur et que seule l'analyse d'un frigoriste lui aurait permis de constater l'absence d'un tel enregistreur ; que, «'s'agissant d'une obligation contractuelle sanctionnée par une déchéance, le lien de causalité entre le manquement de l'assuré et la réalisation du risque doit être établi'» ; que, «'au visa de l'article L.113-2 du Code des assurances , (') l'assureur ne peut se prévaloir d'une déchéance en pareille circonstance que s'il démontre l'existence d'un grief'» ;

Mais considérant qu'il résulte de l'article L.112-4 du Code des assurances que les clauses des polices édictant des nullités, des déchéances ou des exclusions ne sont valables que si elles sont mentionnées en caractères très apparents ; que la nouvelle obligation prévue par l'avenant du 23 janvier 2004 n'était pas rédigée en termes très apparents ; qu'ainsi, l'attention de l'assuré n'était pas spécialement appelée sur ce texte ; qu'au surplus, compte tenu de l'imprécision de son libellé et de sa place dans l'article 2.5.D, soulignées par les Premiers Juges, l'assuré ne pouvait savoir si le non respect de cette obligation était assortie, comme les autres obligations de l'article 2.5.D, de déchéance ; qu'enfin, à supposer même qu'elle le fut, elle ne constituait qu'une obligation de moyens, au même titre que les autres obligations de l'article 2.5.D, ainsi que les Premiers Juges l'ont à bon droit estimé et déduit de la phrase introductive de l'article : «'L'Assuré s'engage en outre à donner ou faire donner toutes instructions et mettre en oeuvre tous moyens afin : (...)'» ; que la société DEPOLABO avait bien, en l'espèce, précisé, dans le cahier des charges du 12 juin 2003, que TFE devait respecter les limites minima et maxima de 2 et 8 ° C et assurer la «'traçabilité des conditions de température'» (article 6.1 du cahier des charges), ce qui se rapportait bien à la présence d'un enregistreur de

température dans l'unité frigorifique ; qu'ayant dûment appelé l'attention de TFE sur cette exigence, cette société n'encourt donc pas de déchéance du fait de l'absence d'enregistreur de température ;

Sur la clause d'exclusion :

Considérant que la société GERLING se prévaut aussi, pour écarter sa garantie, de la clause d'exclusion de l'article 2.5.B aux termes de laquelle sont exclus «les dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids et de quantités subis par les facultés lorsque les variations de température (sont) dues à un mauvais entretien des appareils frigorifiques» ;

Considérant que la société DEPOLABO expose que cette clause ne couvre pas les appareils frigorifiques utilisés pendant les transports, ce qui viderait l'assurance de son objet même, celle-ci visant précisément à couvrir «les variations survenues en cours de transport, s'agissant d'une police marchandise transportée», mais seulement les appareils frigorifiques utilisés en cours d'entreposage ; qu'elle relève qu'elle n'a aucune maîtrise sur les moyens de transport utilisés ; qu'au moins, la clause n'étant pas claire, il y a lieu à interprétation en faveur de celui qui a contracté l'obligation ; qu'enfin, la preuve du mauvais entretien du matériel n'est pas rapportée, l'assureur ayant volontairement renoncé à démontrer le mauvais entretien de la remorque en se désistant de son action en référé contre le transporteur afin que celui-ci produise son cahier d'entretien ;

Considérant que si l'exclusion de certains des dommages de l'article 2.5.B porte sur la phase antérieure à la prise de risques, la garantie de GERLING porte sur les détériorations des produits pharmaceutiques dues à toutes causes de rupture dans la chaîne du froid, à l'exception du mauvais entretien des appareils de réfrigération utilisés pendant le transport, ce qui constitue une exclusion assez fréquente de ce genre de police, même si aucune mention de cet article ne se réfère explicitement à la phase du transport, mais bien à la phase antérieure ; qu'ainsi, cet argument de la société DEPOLABO, selon laquelle seul le défaut d'entretien des appareils utilisés avant le transport serait visé, doit être écarté ;

Considérant, surtout, qu'il convient d'approuver le Jugement déferé, d'avoir, par une motivation que la Cour fait sienne, estimé que la preuve n'était pas rapportée d'un mauvais entretien de l'unité frigorifique à l'origine du dommage ; que les premiers symptômes de dysfonctionnement de la vanne modulante, à l'origine du dommage selon l'expert, n'étaient pas prévisibles, «cette pièce n'étant pas prévue à un changement programmé à échéance régulière dans l'entretien de l'unité frigorifique» (cf rapport de l'expert, page 55) ; qu'aucun mauvais entretien de cette unité n'a pu être établi, la copie du carnet d'entretien n'ayant pas été communiquée à l'expert (page 25) et aucune présomption de défaut d'entretien ne pouvant découler de l'absence de contrôle de l'unité frigorifique depuis le transport litigieux du 13 décembre 2005 ; que l'expert ne peut induire de l'absence de correction immédiate de la vanne, par un frigoriste, après détection de l'anomalie, elle-même postérieure aux faits litigieux, un défaut d'entretien antérieur au sinistre ; que ce moyen sera donc écarté ;

Sur la responsabilité des intervenants de la chaîne de transport :

Considérant qu'il résulte d'une part des dispositions de l'article L.133-1 du Code de commerce que le transporteur est présumé responsable des pertes ou avaries survenues en cours de transport et, d'autre part, des dispositions de l'article L.132-4 du Code de commerce, que le commissionnaire de transport assume lui aussi une obligation de résultat et répond du fait du transporteur qu'il s'est substitué ; que le cas de force majeure exonère tant le transporteur que le commissionnaire de toute responsabilité ; que la faute lourde du transporteur le prive, autant que le commissionnaire de transport responsable de son fait, du bénéfice d'une quelconque limitation de responsabilité ;

Sur les causes du sinistre :

Considérant que l'expert a conclu que l'exposition des produits pharmaceutiques à des températures négatives, était due au blocage de la vanne modulante de l'unité frigorifique en position de froid ; «que cette anomalie a conduit à la production en excès de froid dans la remorque et au passage de la marchandise sous cette atmosphère incompatible avec la bonne conservation de la marchandise» ;

Sur la responsabilité des transporteurs :

Sur les circonstances de force majeure :

Considérant qu'il convient de rappeler que ne constitue un tel cas que l'événement qui serait à la fois imprévisible au moment de la conclusion du contrat et irrésistible dans son exécution ; que les circonstances de la cause sont exclusives d'un tel cas ;

Sur la faute :

Considérant que si la société GERLING impute, à titre subsidiaire, aux sociétés sous-traitantes, TECP et EUROPE FRUITS, une faute lourde dans la réalisation du dommage, il convient de rappeler que cette faute suppose, pour être caractérisée, de rapporter la preuve d'une négligence d'une extrême gravité, confinante au dol et dénotant l'inaptitude du transporteur, maître de son action, à l'accomplissement de la mission contractuelle qu'il a acceptée ; qu'en l'espèce, le sinistre est dû au dysfonctionnement d'une vanne de réfrigération, inconnue des sociétés de transport ; que le chauffeur de TECP a conduit sans interruption et sans ouvrir la remorque, celle-ci étant scellée, ayant chargé les marchandises à + 5 ° C ; qu'aucune faute n'a ainsi été commise par lui dans la conduite du camion ; que le chauffeur a déclaré que la seule instruction qui lui avait été transmise par la société EUROPE FRUITS était orale et consistait à indexer l'unité frigorifique à un froid positif en continu sans indication de température ; qu'il a bien exécuté ces instructions ; qu'aucun défaut d'entretien du camion n'a, par ailleurs, comme vu plus haut, été formellement établi à la charge du transporteur ; qu'il n'est pas davantage démontré que la société TFE ait convenablement informé ses sous-traitants des précautions à prendre ; qu'il convient, en conséquence, de dire que la société TECP, transporteur et la société EUROPE FRUITS, son commissionnaire de transport, sont tenues à hauteur des clauses limitatives de responsabilité ; qu'il y a donc lieu de confirmer le jugement entrepris sur ce point et d'appliquer la clause 20 du contrat-type de responsabilité, limitant le préjudice réparable à la somme de 23 euros par kilo de poids brut de marchandises, soit à la somme de 21 790 euros (23 euros X 947 kg) ;

Sur la garantie des assureurs :

Considérant que le jugement déféré a justement écarté la condamnation de ces deux sociétés, celles-ci ayant été placées en liquidation et faute de déclaration de leurs créances, les sociétés DEPOLABO et TFE ne peuvent solliciter la condamnation de leur mandataire liquidateur ;

Considérant toutefois que leurs assureurs devront en principe les garantir ; que l'assureur de la société EUROPE FRUITS, la société AXA démontre que la police de son assurée était résiliée au moment des faits litigieux, et depuis le 4 septembre 2005, à la suite d'un arrêt du paiement des primes et d'une mise en demeure restée infructueuse du 4 août 2005, conformément à l'article L.113-3 du Code des assurances ; que la société AXA sera donc mise hors de cause et le jugement déféré confirmé sur ce point ;

Considérant que, concernant la police d'assurance souscrite le 10 février 2005 par la société TECP auprès de la société COVEA FLEET, l'assureur soutient que sa garantie n'est pas due, en raison du défaut d'instructions précises données à TECP et en raison du défaut d'entretien de l'unité frigorifique ;

Mais considérant que la société TECP avait reçu instruction de maintenir la température à 6 ° C (lettre de voiture) et qu'aucun défaut d'entretien de l'unité frigorifique n'a été prouvé ; que le jugement entrepris sera donc également confirmé en ce qu'il a déclaré que la garantie de COVEA FLEET était due à son assurée ;

Considérant, cependant que le dommage indemnisé par la société COVEA FLEET sera de 21.790 euros, moins une franchise de 20 %, selon l'article 17 du contrat d'assurances (soit le montant plafonné de 1 500 euros), soit la somme de 20.290 euros ; que le jugement sera donc infirmé sur ce point et la société COVEA FLEET sera condamnée à garantir la société TFE à hauteur de cette somme ;

Sur la responsabilité du commissionnaire à titre personnel dans le sinistre :

Considérant que le commissionnaire de transport, responsable de son propre fait mais aussi de ceux des transporteurs qu'il s'est substitué, n'engage sa responsabilité pour son fait personnel que lorsque celui-ci est

à l'origine des avaries ou pertes de marchandises ; que le commissionnaire s'engage envers le commettant à accomplir pour le compte de celui-ci tous les actes juridiques nécessaires au déplacement d'une marchandise d'un lieu à un autre ; que la commission de transport se caractérise par la latitude laissée au commissionnaire d'organiser librement le transport par les voies et les moyens de son choix, sous son nom et sa responsabilité ;

Considérant que la société TFE soutient avoir scrupuleusement respecté le cahier des charges du 13 juin 2003 en transmettant ses instructions à la société EUROPE FRUITS et qu'ainsi, elle ne saurait être tenue qu'à hauteur des clauses limitatives de responsabilité de ce cahier, soit à la somme de 1.341,55 euro ;

Mais considérant que le cahier des charges signé entre DEPOLABO et TFE, intitulé «'cahier des charges des spécifications de DEPOLABO pour le transport à température dirigée 2 à 8 ° C'», avait «'pour objet de préciser les spécifications et les aspects techniques de la prestation demandée par la société DEPOLABO aux transports TFE afin de garantir que les opérations confiées respectent les bonnes pratiques de distribution prévues par l'article L. 5136-1 du Code de la santé publique'» ; que les obligations de ce cahier des charges lui sont personnelles ; qu'il doit, en vertu de l'article 5 du cahier des charges, mettre «'en place des instructions de travail documentées'», «'utilise(r) des équipements appropriés'», «'maîtrise(r) toutes les étapes du processus concourant au maintien de la chaîne du froid'», «'a(voir) recours à du personnel formé'» et «'défini(r) des critères d'exécution précis permettant de mesurer le taux de service réellement rendu'» ; que, selon l'article 6.1, les véhicules dans lesquels s'effectue le transport des colis de produits pharmaceutiques doivent être «'équipés conformément à la réglementation en vigueur (...)'», «'en bon état mécanique'», «'dont les installations de réfrigération sont qualifiées », dont l'intérieur est propre (...)'» ; qu'il doit, en vertu de l'article 7 «'désigner (...) au sein de son organisation une personne chargée de vérifier si les dispositions adaptées sont mises en oeuvre pour garantir que les obligations relatives au transport des médicaments édictées dans les bonnes pratiques de distribution réglementairement rattachées au code de la santé publique sont respectées » ;

Considérant que si l'expert a estimé que les dysfonctionnements de la vanne de l'unité frigorifique n'étaient pas prévisibles, une expérimentation de cette vanne ou de l'unité frigorifique avant le transport litigieux aurait permis d'éviter le sinistre, si l'attention du transporteur avait été appelée sur ce point par le commissionnaire de transport ; que celui-ci ne justifie de l'accomplissement d'aucun des devoirs mis à sa charge et rappelés plus haut ; qu'aucun enregistreur de température n'était installé dans la remorque, rendant impossible la traçabilité des conditions de température à laquelle il s'était personnellement engagé ; qu'il ne justifie pas avoir signalé à la société EUROPE FRUITS ou TECP d'indication de température de régulation en cours de transport ; qu'il ne justifie pas davantage s'être assuré lui-même du bon fonctionnement des camions, avoir désigné une personne responsable à cet effet, ou avoir dispensé une formation quelconque aux chauffeurs ;

Considérant que la confirmation d'affrètement émise le 19 décembre 2005 par la société TFE à la société EUROPE FRUITS est postérieure à l'avarie en cause et le transporteur affrété n'a pu en avoir connaissance, qu'il fait référence à 6 palettes au lieu de 4 et que les conditions générales qui y sont stipulées sont orientées vers un transport de denrées, ainsi que le relève l'expert, faisant douter qu'il soit relatif au transport litigieux ; que la société TFE verse aux débats le même devis, portant la date du 8 décembre, soit une date antérieure au bon de remise de DEPOLABO du 9 décembre, et comportant les mêmes anomalies ; qu'en toute hypothèse, il n'y est pas stipulé l'obligation du transporteur de disposer d'une unité frigorifique dotée d'un enregistreur et aucune instruction spécifique à un chargement de produits pharmaceutiques sous température dirigée n'est stipulée, la mention y figurant mentionnant que le «'frigo doit être impérativement sur marche continue à plus 8 ° C'», alors que cette température correspondait, ainsi que l'ont relevé les Premiers Juges, au maximum admissible de la fourchette, fixée impérativement entre 2 et 8 ° C ;

Considérant que la lettre de voiture n° 002533 à en-tête TECP émise le 12 décembre 2005 confiant à la société TECP TRANSPORTS ET ENTREPOSAGE CHARITE FRANCE (ci-après TECP), le transport litigieux, n'indique pas clairement la température de régulation demandée ; que le bon de remise ou de livraison ne contient pas d'instruction de température ; que le chauffeur a déclaré que la seule instruction qui lui avait été transmise par la société EUROPE FRUITS était orale et consistait à indexer l'unité frigorifique à un froid positif en continu sans indication de température ; qu'il déclarait aussi n'avoir reçu aucune formation

concernant le transport spécifique des produits pharmaceutiques en cause et qu'avant ce transport, il n'avait transporté qu'une seule fois des produits pharmaceutiques mais ne provenant pas d'un site de DEPOLABO ;

Considérant en définitive que la société TFE n'a pas rempli les obligations essentielles du cahier des charges ; qu'ainsi que l'ont relevé les Premiers Juges, elle n'a pas, « en sa qualité de commissionnaire, rempli son obligation essentielle de communiquer de façon complète et explicite les instructions nécessaires pour que les sous-traitants successifs puissent exécuter leur prestation de façon satisfaisante » et « n'a pas plus rempli son obligation de suivi de l'opération de transport qui lui était confiée chez les sous-traitants successifs » ; que ces carences sont révélatrices de fautes démontrant l'inaptitude du commissionnaire à l'accomplissement de sa mission contractuelle et, donc, de la commission d'une faute lourde ; que celles-ci ont eu un rôle dans la réalisation du préjudice, car le sinistre aurait pu être limité ou évité si le commissionnaire avait bien averti les intervenants de la chaîne de veiller à la qualité des unités frigorifiques utilisées ; qu'elle est donc mal fondée à se prévaloir des clauses limitatives du cahier des charges, pour limiter sa responsabilité contractuelle à la somme de 1.341,55 euros ;

Considérant qu'il y a donc lieu de confirmer le jugement entrepris en ce qu'il a condamné la société TFE à garantir la société GERLING de sa condamnation en principal, et intérêts ;

PAR CES MOTIFS

- CONFIRME le jugement entrepris, sauf en ce qu'il a condamné la société COVEA FLEET à payer à la société TFE la somme de 21.790, 89 euros,

-et, statuant à nouveau,

-CONDAMNE la société COVEA FLEET à payer à la société STEF TFE TRANSPORT la somme de 20.290 euros,

- CONDAMNE la société STEF TFE TRANSPORT aux dépens d'appel qui seront recouverts selon les dispositions de l'article 699 du Code de procédure civile,

- DÉBOUTE les parties de leurs demandes fondées sur l'article 700 du Code de procédure civile .

LE GREFFIER P/ Le Président Empêché

Cour d'appel
Lyon
Chambre 6
14 Novembre 2013
N° 12/05154

SAS ARCELORMITTAL DISTRIBUTION SOLUTIONS FRANCE
La société LA PARISIENNE ASSURANCES, SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE
FER FRANCAIS SNCF
Classement :Inédit
Contentieux Judiciaire

R.G : 12/05154

Décision du

Tribunal de Grande Instance de LYON

Au fond

du 04 juin 2012

RG : 12/01140

ch n°

SAS ARCELORMITTAL DISTRIBUTION SOLUTIONS FRANCE

C/

Compagnie d'assurances LA PARISIENNE ASSURANCES

Etablissement Public SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS SNCF

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

COUR D'APPEL DE LYON

6ème Chambre

ARRET DU 14 Novembre 2013

APPELANTE :

SAS ARCELORMITTAL DISTRIBUTION SOLUTIONS FRANCE

Représentée par Me Christophe RAMBAUD,

avocat au barreau de LYON

INTIMES :

La société LA PARISIENNE ASSURANCES

Représentée par Me Laure MATRAY, avocat au barreau de LYON

Assistée de Me TRILLAT Avocat au barreau de Paris

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS SNCF

Représentée par la SCP JURI - EUROP,

avocats au barreau de LYON

INTERVENANTE VOLONTAIRE

Société DURBESSON ILE DE FRANCE SAS

Représentée par Me Laure MATRAY, avocat au barreau de LYON

Assistée de Maître TRILLAT Avocat au barreau de Paris

* * * * *

Date de clôture de l'instruction : 11 Décembre 2012

Date des plaidoiries tenues en audience publique :

24 Septembre 2013

Date de mise à disposition : 14 Novembre 2013

Composition de la Cour lors des débats et du délibéré :

- Françoise CUNY, président

- Olivier GOURSAUD, conseiller

- Danièle COLLIN-JELENSPERGER, conseiller

assistés pendant les débats de Martine SAUVAGE, greffier

A l'audience, Olivier GOURSAUD a fait le rapport, conformément à l' [article 785 du code de procédure civile](#) .

Arrêt Contradictoire rendu publiquement par mise à disposition au greffe de la cour d'appel, les parties en ayant été préalablement avisées dans les conditions prévues à l' [article 450 alinéa 2 du code de procédure civile](#) ,

Signé par Françoise CUNY, président, et par Martine SAUVAGE, greffier, auquel la minute a été remise par le magistrat signataire.

* * * *

FAITS, PROCÉDURE, MOYENS ET PRÉTENTIONS DES PARTIES

Le 13 avril 2006, un camion de l'entreprise de transport PRUDENT, assuré auprès de la société LA PARISIENNE ASSURANCES, qui effectuait le transport de marchandises pour le compte d'une société PUM EST aux droits de laquelle vient aujourd'hui la société ARCELORMITTAL, après avoir livré une première commande, a perdu une partie de son chargement en sortie de courbe lors du franchissement d'un pont passant au-dessus des voies SNCF, ce qui a entraîné des dommages à la SNCF.

Suivant exploits d'huissier en date des 28 et 17 septembre 2010, la SNCF a fait assigner la société LA PARISIENNE ASSURANCES, assureur du véhicule, et la société DURBESSON ILE DE FRANCE, courtier, en indemnisation de son préjudice.

La société LA PARISIENNE ASSURANCES et la société DURBESSON ILE DE FRANCE ont par acte d'huissier du 3 mars 2011, fait appeler en intervention forcée la société ARCELORMITTAL DISTRIBUTION SOLUTIONS FRANCE, ci-après société ARCELORMITTAL, en garantie des condamnations susceptibles d'intervenir contre elles.

Par jugement en date du 4 juin 2012 auquel il est expressément référé pour un exposé plus complet des faits, des prétentions et des moyens des parties, le Tribunal de Grande Instance de LYON a :

- constaté qu'il n'était pas saisi d'une assignation délivrée à l'encontre de la personne propriétaire de l'entreprise de transport PRUDENT,
- débouté la SNCF de ses demandes dirigées contre la société DURBESSON ILE DE FRANCE,
- condamné la société LA PARISIENNE ASSURANCES à payer à la SNCF en réparation de l'accident du 13 avril 2006 la somme de 148.907,78 euro, celle de 2.000 euro à titre de dommages et intérêts pour résistance abusive et celle de 1.500euro sur le fondement de l'[article 700 du Code de Procédure Civile](#),
- rejeté la fin de non-recevoir tirée de la prescription opposée à la société LA PARISIENNE ASSURANCES par la société ARCELORMITTAL,

- dit que la société ARCELORMITTAL avait commis un manquement à son obligation contractuelle,

- condamné la société ARCELORMITTAL à relever et garantir la société LA PARISIENNE ASSURANCES du tiers de la condamnation prononcée contre cette dernière de payer la somme de 148.907,78 euro à la SNCF,

- condamné la société ARCELORMITTAL à payer à la société LA PARISIENNE ASSURANCES la somme de 800 euro sur le fondement de l' [article 700 du Code de Procédure Civile](#) ,

- débouté la société ARCELORMITTAL de sa demande au titre de l' [article 700 du Code de Procédure Civile](#) ,

- ordonné l'exécution provisoire du jugement,

- condamné la société LA PARISIENNE ASSURANCES aux dépens exposés par la SNCF et condamné la société ARCELORMITTAL aux dépens exposés par la société LA PARISIENNE ASSURANCES au titre du seul appel en garantie.

Par déclaration remise au greffe le 6 juillet 2012, la société ARCELORMITTAL a interjeté appel de cette décision, son appel étant dirigé seulement contre la société LA PARISIENNE ASSURANCES et la SNCF.

Dans le dernier état de ses conclusions déposées le 7 novembre 2012, la société ARCELORMITTAL demande à la cour de :

- la déclarer recevable et bien fondée en son appel et y faisant droit,

- Infirmer le jugement rendu le 4 juin 2012 par le Tribunal de Grande Instance de LYON en ce qu'il a rejeté la fin de non-recevoir tirée de la prescription opposée à la SA LA PARISIENNE ASSURANCES,

- déclarer irrecevable comme prescrite l'action engagée par la société LA PARISIENNE ASSURANCES à son encontre, tant sur le fondement des alinéas 1 et 2 de l'article L 133-6 du Code de Commerce, que sur le fondement de l'alinéa 4,

- subsidiairement, infirmer la décision entreprise en ce qu'elle a dit qu'elle a commis un manquement à son obligation contractuelle et a mis à sa charge 1/3 des condamnations

prononcées,

Et statuant à nouveau,

- constater que l'assuré de la société LA PARISIENNE ASSURANCES est présumé responsable des avaries et dommages survenus au cours du transport litigieux en application de l'article L 133-1 du Code de Commerce,

- constater que la société LA PARISIENNE ASSURANCES ne rapporte pas la preuve formelle d'un manquement de sa part à son obligation contractuelle,

- constater subsidiairement que la société de TRANSPORTS PRUDENT a manqué à son obligation de contrôle du chargement sous l'angle de la sécurité de la circulation et a modifié les conditions de chargement après rupture de charge et qu'elle a reconnu sa responsabilité,

- par conséquent, mettre purement et simplement hors de cause la société ARCELORMITTAL,

- débouter la société LA PARISIENNE ASSURANCES de toutes ses demandes, fins et conclusions à son encontre,

- ordonner la restitution des sommes versées par elle au titre de l'exécution provisoire,

- condamner la société LA PARISIENNE ASSURANCES à lui payer la somme de 5.000 euro par application des dispositions de l' [article 700 du Code de Procédure Civile](#),

- condamner la société LA PARISIENNE ASSURANCES en tous les dépens de première instance et d'appel,.

Sur la prescription, la société ARCELORMITTAL se prévaut de la prescription annale édictée par le 2ème alinéa de l' article L 133-6 du Code du Commerce , fait valoir que la prescription a commencé à courir le 13 avril 2006, date du transport, et que l'action est prescrite.

Elle soutient que le 2ème alinéa de l' article L 133-6 du Code du Commerce concerne toutes les actions contre l'expéditeur auquel le contrat de transport peut donner lieu et non seulement celles relatives aux avaries, pertes ou retard concernant la livraison de la marchandise y compris en ce qu'elles sont fondées sur des faits se rattachant accessoirement à l'exécution du contrat de transport et qu'en l'espèce, l'action de la société LA PARISIENNE ASSURANCES

est fondée sur l'exécution du contrat de transport.

Elle écarte également le moyen selon lequel la société LA PARISIENNE ASSURANCES n'aurait pu agir avant le 28 septembre 2010 car elle n'avait pas connaissance des griefs ni de l'action engagée à son encontre avant cette date, en relevant qu'il ne s'agit pas d'un empêchement résultant de la loi, de la convention ou d'un cas de force majeure et qu'une expertise en 2006 démontre que l'assureur connaissait l'intervention de l'expéditeur des marchandises et n'ignorait pas le préjudice de la SNCF et sa réclamation.

A titre surabondant, elle soutient que l'action est également prescrite par application de l'alinéa 4ème de l'article L 133-6 du Code du Commerce car l'action récursoire aurait dû être intentée dans le délai d'un mois de l'action principale.

Subsidiairement et au fond, elle soutient :

- que le tribunal n'a pas tenu compte de la présomption de responsabilité du transporteur édictée par l'article L 133-1 du Code du Commerce et que le rapport d'expertise de la société TEXA mandatée par l'intimée n'a pas réalisé de constatations contradictoires, notamment sur le défaut d'arrimage, et ne caractérisant aucune faute,
- il n'a pas non plus caractérisé un manquement de sa part à son obligation contractuelle,
- au contraire, le transporteur a manqué à sa double mission de contrôle du chargement sous l'angle de la sécurité du chargement et de la conservation de la marchandise,
- enfin, la société de transport PRUDENT a expressément reconnu sa responsabilité en indemnisant l'expéditeur PUM du montant des avaries subies par les marchandises transportées.

Dans le dernier état de leurs écritures déposées le 20 septembre 2012, la société LA PARISIENNE ASSURANCES, intimée et la société DURBESSON ILE DE FRANCE demandent à la cour de :

- mettre hors de cause la société DURBESSON ILE DE FRANCE en sa qualité de courtier,
- déclarer recevable car non prescrite l'action engagée par la société LA PARISIENNE ASSURANCES à l'encontre de la société ARCELORMITTAL,

- réduire le préjudice subi par la SNCF à de plus justes proportions et dans la limite de la somme de 126.951 euro,

- dire et juger que la responsabilité de la société ARCELORMITTAL doit être retenue dès lors qu'une défectuosité dans le chargement des marchandises est à l'origine du dommage de la SNCF,

- condamner la société ARCELORMITTAL à garantir l'entreprise TRANSPORT PRUDENT et son assureur la Compagnie LA PARISIENNE ASSURANCES des condamnations susceptibles d'être prononcées à leur encontre,

- condamner la société ARCELORMITTAL à régler à la société LA PARISIENNE ASSURANCES la somme de 2.500 euro au titre de l' [article 700 du Code de procédure civile](#)

La société LA PARISIENNE ASSURANCES soutient que :

- le moyen tiré de la prescription annale issue du contrat de transport ne peut lui être opposé car avant le 28 septembre 2010, date de l'assignation, elle n'avait pas connaissance des griefs et d'une action engagée à son encontre et n'était donc pas en mesure d'exercer un recours en garantie,

- le moyen tiré de la prescription mensuelle de l'action récursoire issue du contrat de transport ne peut non plus lui être opposé car il manque une des conditions prévues par l' article L 133-6 du Code du Commerce pour que cette disposition s'applique, à savoir que l'action principale doit être fondée sur un contrat de transport ou de commission de transport, ce qui n'est pas le cas en l'espèce,

- en application du [Décret du 6 avril 1999](#) et dès lors qu'une défectuosité dans le chargement des marchandises est à l'origine du dommage de la SNCF, la responsabilité de la société ARCELORMITTAL doit être retenue,

- il est établi en effet que les dommages résultent d'un défaut de calage non apparent du donneur d'ordre lors du chargement de la cargaison.

Elle fait valoir également qu'il existe sur le montant du préjudice, une différence entre les réclamations formulées par la SNCF devant son expert et celles formulées dans le cadre de l'instance judiciaire qui n'est pas justifiée, notamment une somme de 30.703,73 euro de main d'œuvre au titre de l'année 2007.

Dans le dernier état de ses écritures déposées le 6 décembre 2012, la SNCF, intimée, demande à la Cour de :

- lui donner acte de ce qu'elle s'en rapporte à justice sur le moyen de prescription de l'appel en garantie et sur l'éventuelle mise hors de cause de la société ARCELORMITTAL,

- débouter la SA PARISIENNE de ses fins, moyens et conclusions,

- confirmer le jugement du Tribunal de Grande Instance de Lyon du du 4 juin 2012 en ce qu'il a fixé son préjudice à 148.907,78 euro et condamné la SA PARISIENNE ASSURANCES à lui payer cette somme outre 2.000 euros à titre de dommages et intérêts pour procédure abusive et 1.500 euros au titre de l' [article 700 du Code de Procédure Civile](#) ainsi qu'aux dépens de première instance,

- Y ajoutant, condamner solidairement la SA PARISIENNE ASSURANCES et la société ARCELORMITTAL, ou qui mieux le devra, à lui payer la somme de 2.500 euros au titre de l' [article 700 du Code de procédure civile](#) ,

- condamner solidairement la SA PARISIENNE ASSURANCES et la société ARCELORMITTAL aux dépens d'appel.

L'ordonnance de clôture est intervenue le 11 décembre 2012 et l'affaire a été fixée à plaider à l'audience du 24 septembre 2013.

MOTIFS DE LA DÉCISION

Il convient au préalable de constater que la société DURBESSON ILE DE FRANCE n'a pas été intimée et que cette société ne justifie d'aucun intérêt à intervenir en cause d'appel pour demander sa mise hors de cause alors que le jugement de première instance a précisément débouté la SNCF de ses demandes vis à vis de cette société.

1° Sur l'action principale de la SNCF à l'encontre de la société LA PARISIENNE ASSURANCES :

Il ressort des pièces produites que le 13 avril 2006, au cours du transport de marchandises, effectué par la société de Transports PRUDENT, transport pour le compte de la société PUM SUD EST aux droits de laquelle vient aujourd'hui la société ARCELORMITTAL, le véhicule a perdu une partie de sa cargaison lors de son passage sur un pont SNCF en sortie de courbe, qu'une pile de tôles du chargement a été expulsée du camion et a chuté sur la voie ferrée en contrebas et que dans leur chute, les tôles ont endommagé les installations de la voie ferrée

ainsi que des protections de sécurité.

Ainsi que l'a relevé à juste titre le premier juge, les dommages subis par la SNCF, tiers au contrat de transport, doivent être indemnisés sur le fondement de la loi du 5 juillet 2005 et ce droit à indemnisation n'est pas discuté.

Le premier juge a évalué le préjudice de la SNCF à 148.907,78 euro, ce que cette dernière accepte, et cette somme se décompose comme suit :

- réparation des dégâts matériels : 88.280,34 euro

- frais de personnel exposés pour

effectuer les réparations : 41.468,44 euro

- pertes subies du fait des retards de train 19.159,00 euro

La Cour constate que le montant des réparations retenu par le tribunal et accepté par la SNCF est justifié par les factures produites aux débats.

De même, les frais de personnel exposés pour la remise en état de l'infrastructure ferroviaire sont justifiés par les pièces produites et la contestation de la société LA PARISIENNE ASSURANCES sur les frais de personnel pour l'année 2007 a été justement écartée par le tribunal.

En effet, le rapport d'expertise TEXA qu'elle produit selon lequel à la date du 21 décembre 2006 la voie ferrée avait été réparée, n'a aucune valeur contradictoire et ce rapport a été utilement contredit par les explications de la SNCF qui précise que cette intervention tardive est due au fait que la remise en état du pont n'est intervenue qu'en octobre 2007 et qu'ayant été réalisée par une entreprise extérieure, elle avait néanmoins nécessité des frais de personnel pour l'encadrement et la surveillance de ces travaux.

Enfin, la somme retenue par le tribunal au titre des pertes subies du fait des retards de train, soit 19.159,00 euro, correspond à l'évaluation de ce rapport TEXA produit par l'appelante et ne fait pas l'objet de contestations.

Le jugement du tribunal sera en conséquence confirmé en ce qu'il a condamné la société LA PARISIENNE ASSURANCES à payer à la SNCF la somme de 148.907,78 euro.

Le refus d'indemnisation opposé par la société LA PARISIENNE ASSURANCES à la demande de la SNCF, qualifié de fautif par le tribunal, ne peut toutefois suffire à établir la mauvaise foi de cette compagnie d'assurances au regard de la spécificité du sinistre qui était susceptible d'engager la responsabilité d'une autre entreprise.

Il convient en conséquence d'infirmier le jugement en ce qu'il a condamné la société LA PARISIENNE ASSURANCES à payer la SNCF la somme de 2.000 euro à titre de dommages intérêts pour résistance abusive.

Par contre, c'est à bon droit que le premier juge a évalué à 1.500 euro le montant de la somme à allouer à la SNCF au titre des frais exposés par cette dernière et non compris dans les dépens.

2° Sur l'action en garantie de la société LA PARISIENNE ASSURANCES à l'encontre de la société ARCELORMITTAL :

L' article L 133-6 du Code du Commerce dispose en son premier alinéa que les actions pour avaries, pertes ou retards, auxquelles peut donner lieu contre le voiturier le contrat de transport, sont prescrites dans le délai d'un an, sans préjudice des cas de fraude ou d'infidélité et le 2ème alinéa ajoute que toutes les autres actions auxquelles ce contrat peut donner lieu, tant contre le voiturier ou le commissionnaire que contre l'expéditeur ou le destinataire, aussi bien que celles qui naissent de l' [article 1269 du Code de Procédure Civile](#) , sont prescrites dans le délai d'un an.

En l'espèce, l'action en garantie engagée par la société LA PARISIENNE ASSURANCES, assureur du transporteur, à l'encontre de l'expéditeur des marchandises ne peut être qualifiée d'action subrogatoire dès lors que cette société ne justifie pas, ni ne soutient d'ailleurs, avoir réglé l'indemnité d'assurance à la victime.

Il n'est pas contestable par contre que cette action engagée par la société en charge du transport et son assureur à l'encontre de l'expéditeur des marchandises et fondée sur les règles applicables en matière de transport de marchandises constitue une action à laquelle le contrat de transport a donné lieu, au sens de l'article L 133-6 2ème alinéa du Code du Commerce sus visé, peu important que l'action principale de la victime ait eu un fondement différent.

La règle édictée par l'article L 133-6 2ème alinéa du Code du Commerce sus visé, est donc bien applicable et elle est d'ordre public.

La société LA PARISIENNE ASSURANCES n'est pas fondée à se prévaloir d'une impossibilité à agir et ce alors même qu'elle a été destinataire dès le 2 mai 2006, soit moins d'un mois après le sinistre, d'une réclamation de la SNCF et a ainsi été parfaitement en mesure

d'agir à l'encontre de la société ARCELORMITTAL.

L'accident ayant eu lieu le 13 avril 2006, la société LA PARISIENNE ASSURANCES aurait du agir au plus tard le 13 avril 2007.

Son action engagée à l'encontre de la société ARCELORMITTAL par une assignation du 3 mars 2011 est donc manifestement prescrite.

Il convient en conséquence d'infirmer le jugement sur ce point et de déclarer irrecevable l'action engagée par la société LA PARISIENNE ASSURANCES à l'encontre de la société ARCELORMITTAL.

Il n'y a pas lieu d'ordonner la restitution des sommes versées par la société ARCELORMITTAL au titre de l'exécution provisoire, celle-ci s'opérant de plein droit par l'effet de l'arrêt infirmatif.

La Cour estime que l'équité commande d'allouer aux parties intimées une somme au titre de l'[article 700 du Code de Procédure Civile](#), à la charge de la société LA PARISIENNE ASSURANCES, qui sera fixée à 2.000 euro en ce qui concerne la société ARCELORMITTAL pour l'ensemble de la procédure et à 1.000 euro en cause d'appel, pour la SNCF.

PAR CES MOTIFS

La Cour, statuant publiquement par arrêt contradictoire,

Constate que la société DURBESSON ILE DE FRANCE n'a pas été intimée et que les dispositions du jugement dont appel ne sont pas remises en cause en ce qui la concerne.

Confirme le jugement entrepris en ce qu'il a condamné la société LA PARISIENNE ASSURANCES à payer à la SNCF en réparation de l'accident du 13 avril 2006 la somme principale de 148.907,78 euro et celle de 1.500 euro sur le fondement de l'[article 700 du Code de Procédure Civile](#).

L'infirme pour le surplus et statuant à nouveau,

Déboute la SNCF de sa demande à titre de dommages intérêts pour résistance abusive.

Déclare irrecevable comme prescrite l'action engagée par la société LA PARISIENNE ASSURANCES à l'encontre de la société ARCELORMITTAL..

Condamne la société LA PARISIENNE ASSURANCES à payer en cause d'appel à la SNCF la somme de MILLE EUROS (1.000 euro) par application de l' [article 700 du Code de Procédure Civile](#) en cause d'appel.

Condamne la société LA PARISIENNE ASSURANCES à payer à la société ARCELORMITTAL la somme de DEUX MILLE EUROS (2.000 euro) par application de l' [article 700 du Code de Procédure Civile](#) .

Rejette toute autre demandes.

Condamne la société LA PARISIENNE ASSURANCES aux dépens de première instance et d'appel et accorde aux avocats qui en fait la demande pour les dépens d'appel, le bénéfice des dispositions de l' [article 699 du Code de Procédure Civile](#) .

LE GREFFIER LE PRESIDENT

Décision Antérieure

..Tribunal de grande instance Lyon du 4 juin 2012 n° 12/01140

R.G : 12/01951

COUR D'APPEL DE ROUEN
CHAMBRE CIVILE ET COMMERCIALE
ARRET DU 14 FEVRIER 2013

DÉCISIONS DÉFÉRÉES :

TRIBUNAL DE GRANDE INSTANCE DE DIEPPE du 29 Février 2012 et 29 septembre 2011

APPELANT :

Monsieur Jean-Joseph DELABY

né le 14 Février 1979 à DIEPPE (Seine-Maritime)

542, Boulevard du Général Sizaine

80410 CAYEUX SUR MER

représenté par la SCP RIDEL STEFANI DUVAL, avocats au barreau d'EVREUX, postulant
assisté de Me Jean-Michel SOURDIN, avocat au barreau de SAINT MALO, plaidant

INTIME :

Monsieur Fabrice MONTASSINE

270, Allée des Pêcheurs

LE HOURDEL

80410 CAYEUX SUR MER

représenté et assisté par Me MARGUET de la SELARL MARGUET LEMARIE, avocats au barreau
du HAVRE

COMPOSITION DE LA COUR :

En application des dispositions de l'article 786 du Code de procédure civile, l'affaire a été plaidée et débattue à l'audience du 04 Décembre 2012 sans opposition des avocats devant Monsieur FARINA, Président, en présence de Madame BERTOUX, Conseiller

Le magistrat rapporteur a rendu compte des plaidoiries dans le délibéré de la Cour composée de :

Monsieur FARINA, Président

Madame PRUDHOMME, Conseiller

Madame BERTOUX, Conseiller

GREFFIER LORS DES DEBATS :

Mme WERNER, Greffier, en présence de monsieur Thibaut GRENTE, greffier stagiaire

DEBATS :

A l'audience publique du 04 Décembre 2012, où Madame le Conseiller BERTOUX a été entendue en son rapport oral et l'affaire mise en délibéré au 31 Janvier 2013, délibéré prorogé au 07 février 2013 puis au 14 février 2013

ARRET :

CONTRADICTOIRE

Prononcé publiquement le 31 Janvier 2013, par mise à disposition de l'arrêt au greffe de la Cour, les parties en ayant été préalablement avisées dans les conditions prévues au deuxième alinéa de l'article 450 du Code de procédure civile,

signé par Monsieur FARINA, Président et par Mme WERNER, Greffier

*

* *

EXPOSE DU LITIGE

Le 10 février 2008, le navire de pêche 'Audrey Maria' a été heurté en pleine mer par le navire de pêche 'Antarès'.

A la suite d'une saisine de M. Delaby, une expertise a été ordonnée par le juge des référés du tribunal de grande instance de Dieppe le 18 juin 2008 pour que soient déterminées les conditions dans lesquelles l'abordage avait eu lieu, ainsi que les préjudices qui en étaient résultés, confiée à M. Claude Roy.

L'expert a déposé son rapport le 6 octobre 2009.

Par acte extrajudiciaire du 5 février 2010, M. Delaby agissant en qualité d'armateur gérant du navire 'Audrey Maria', a fait assigner M. Fabrice Montassine, pris en qualité d'armateur du navire 'Antarès', devant le tribunal de grande instance de Dieppe aux fins de solliciter sa condamnation.

Par jugement en date du 29 septembre 2011, le tribunal de grande instance de Dieppe a :

- ordonné la réouverture des débats et renvoyé l'affaire à l'audience de plaidoiries du 18 janvier 2012 ;
- invité M. Delaby à justifier, avant le 20 décembre 2011, de sa qualité de gérant de la copropriété du navire 'Audrey Maria' ou de l'accord des autres copropriétaires concernant son action en justice ou à défaut, appeler en la cause les autres copropriétaires du navire ;
- invité M. Fabrice Montassine à faire connaître par écrit et contradictoirement ses observations, le cas échéant, avant le 11 janvier 2012 ;
- réservé toutes autres dispositions.

Par jugement en date du 29 février 2012, le tribunal de gande instance de Dieppe a :

- écarté des débats les conclusions signifiées tardivement, le 17 janvier 2012 pour M. Delaby et le même jour pour M.Montassine ;

- dit irrecevable, pour défaut de qualité à agir, l'action formée par M. Delaby dans la présente instance ;

En conséquence :

- débouté M. Delaby de l'ensemble de ses demandes ;

- condamné M. Delaby à régler à M. Montassine au titre de l'article 700 du code de procédure civile, la somme de 3.000 €;

- condamné M. Delaby aux entiers dépens de l'instance devant comprendre les frais de l'expertise.

M. Delaby a interjeté appel de ces deux décisions.

Dans ses dernières conclusions en date du 29 juin 2012 auxquelles il convient de se référer pour l'exposé des faits, moyens et des prétentions soulevées, **M. Delaby** demande à la cour de le déclarer recevable et bien fondé en son appel, en conséquence de retenir la faute inexcusable de l'armateur du chalutier 'Antarès', M.Montassine, dans l'abordage de l'"Audrey Maria", de le déclarer responsable des préjudices en résultant et de le condamner à verser à M. Delaby ès-qualités d'armateur-gérant de l'"Audrey Maria", les sommes suivantes :

- valeur du navire 900.000,00 €

- perte d'exploitation 281.448,00 €

- rupture des contrats des salariés 6.600,00 €

- préjudice fiscal 19.500,00 €

soit un préjudice total de 1.207.548,00 €

sauf recours subrogatoire de la compagnie d'assurances à hauteur de 419.872,45 €

Il sollicite en outre sa condamnation à lui verser la somme de 25.000 € au titre de son préjudice moral personnel outre celle de 10.000 € sur le fondement de l'article 700 du code de procédure civile, dépens d'instance et d'appel en sus.

M. Delaby, se prévalant de l'effet dévolutif de l'appel, soutient être recevable et bien fondé à agir en justice en sa qualité d'armateur gérant du navire l'"Audrey Maria", en vertu de la convention de copropriété du navire en date du 7 février 2003 aux termes de laquelle il a été désigné en qualité de gérant pour une durée de 10 ans et tous pouvoirs lui ont été donnés à l'égard des tiers pour agir dans l'exercice de sa mission de gestion au nom de la copropriété et en toute circonstance.

M. Delaby, en réponse à M. Montassine qui lui oppose la nullité de l'expertise en raison de l'existence d'un lien contractuel entre l'expert et lui-même, réplique que celui-ci qui remonte à 2002 est ancien et ponctuel, que M. Roy avait été missionné par M. Tachet, ancien du propriétaire du navire Cap Pilar II en vue de sa vente pour un rapport de visite concernant l'état matériel du navire, que le litige actuel qui concerne un problème de navigation survenu en février 2008 est totalement indépendant.

M. Delaby, à la limitation de responsabilité à hauteur de 83.500 DTS que lui oppose à titre

subsidaire M. Montassine, fait valoir que cette limitation s'appliquerait à concurrence de 500.000 DTS, en application de l'article 6 de la convention de Londres du 19 novembre 1976 ratifiée par la France portant sur la limitation de responsabilité pour les créances maritimes, modifiée par l'article 3 du protocole de 1996. Cette limitation de responsabilité ne trouve pas à s'appliquer en raison de deux fautes inexcusables commises par M. Montassine, à savoir le dépassement habituel du temps de travail par l'équipage de l'"Antarès" et l'absence de formation du personnel sur l'utilisation du radar installé à bord.

Sur le préjudice lié à la perte du navire, pour solliciter une valeur à neuf du navire, M. Delaby se prévaut de la remise à neuf, avant l'abordage, de son bateau, équipé d'un pas variable lui permettant d'avoir une consommation extrêmement réduite en carburant, et de la construction d'un navire neuf correspondant aux caractéristiques de l'"Audrey Maria" à laquelle il a dû se résoudre contraint. Expliquant qu'il n'a pu trouver un navire d'occasion équivalent à celui perdu lors du naufrage, il invoque une perte d'exploitation qui devrait être évaluée sur 27 mois, correspondant à la période de privation de navire puisque le nouveau navire ne lui a été livré que le 22 mai 2010, mais indique limiter cette perte à hauteur d'une année à laquelle s'ajoute la charge fiscale liée aux subventions dont il avait bénéficié pour l'achat de l'"Audrey Maria" puisqu'il s'agissait pour lui d'une première installation en qualité de pêcheur, qui ont été imputées sur son bénéfice industriel et commercial pour une durée de 7 ans, et les frais liés à la rupture des contrats des salariés. Il ajoute qu'il a subi un préjudice moral personnel puisqu'il a perdu son emploi de patron-pêcheur, qu'il a dû retrouver un emploi comme salarié pour vivre et régler ses dettes, qu'il n'a retrouvé un navire que le 22 mai 2010.

Dans ses dernières conclusions en date du 06 août 2012, auxquelles il convient de se référer pour l'exposé des faits, moyens et des prétentions soulevées, M. Montassine demande à la Cour de :

- dire qu'à défaut d'avoir respecté les obligations posées par l'article 954 du code de procédure civile, les conclusions d'appel sont irrecevables et qu'en conséquence l'appel est caduc,
- subsidiairement sur ce point, constater l'irrégularité desdites écritures,
- constater que M. Delaby n'avait pas qualité pour agir en son nom seul, aux lieu et place de la copropriété du navire 'Audrey Maria' et en conséquence, le déclarer irrecevable en son action,
- constater que le propriétaire du navire a été indemnisé à hauteur de 609.800 € par l'assureur corps et que dès lors, M. Delaby est de plus fort irrecevable à agir,
- à titre subsidiaire, au cas où par impossible, l'action de M. Delaby serait déclarée recevable, constater que M. Roy aurait dû être récuser et dans ces conditions, dire et juger son rapport d'expertise nul et en tout cas inopposable au concluant,
- constater que M. Delaby a commis un défaut de veille et n'a pas allumé ses feux de navigation et de pêche,
- en conséquence, dire et juger qu'à supposer qu'il y ait eu un défaut de veille momentané de M. Anquier à bord du navire 'Antarès', les défauts de veille sont équivalents à bord des deux navires, ce qui entraîne un partage de responsabilités équivalentes,
- dire et juger M. Delaby totalement mal fondé en ses prétentions d'indemnisation des préjudices matériel, de perte d'exploitation, fiscal et moral,
- l'en débouter,
- le débouter également de sa demande d'indemnité sur le fondement de l'article 700 du code de procédure civile,

- subsidiairement, constater que le seul préjudice éventuellement réparable, sous réserve de l'exception d'irrecevabilité et de tout partage de responsabilité, portant sur des pertes d'exploitation, ne pourrait dépasser un montant se trouvant dans une fourchette de 17.704,83 € à 29.508,05 €, débouter de plus fort M. Delaby de toute autre prétention,

- le condamner à payer au concluant une indemnité qui ne saurait être inférieure à 20.000 € sur le même fondement,

- dire et juger qu'en tout état de cause, en l'absence de toute faute inexcusable de la part du concluant, celui-ci est recevable et fondé à opposer une limitation de responsabilité égale à 83.500 DTS à toute réclamation qui par impossible serait jugée recevable et fondée,

- constater que le fonds de limitation de responsabilité constitué, par ordonnance de M. Le président du tribunal de commerce de Boulogne sur Mer, en date des 6 août et 13 décembre 2010, n'a pas été contesté dans les 30 jours de la publicité,

- condamner M. Delaby aux entiers dépens de première instance et d'appel.

M. Montassine, se prévalant des dispositions de l'article 954 du code de procédure civile, fait valoir que le lien entre les pièces et les moyens n'apparaît nulle part dans les conclusions de l'appelant, rendant celles-ci difficiles à lire, voire irrecevables puisque non notifiées en la forme régulière dans le délai légal de trois mois à compter de l'acte d'appel, ce qui entraîne la caducité de ce recours.

Il expose que la double irrecevabilité des demandes de M. Delaby, au titre de l'absence de qualité à agir et au titre de l'absence d'intérêt, qu'il lui opposait en première instance, demeure en appel. En première instance, M. Delaby s'est présenté à tort comme le seul propriétaire du chalutier 'Audrey Maria' alors qu'il appartient à une copropriété dans laquelle M. Delaby détient 50,32 % de participation. En appel, il continue dans la formulation de ses demandes, d'ignorer cette copropriété et de demander pour lui seul, l'indemnisation en raison de la perte du navire et diverses sommes additionnelles. Seule la copropriété instituée pour l'exploitation des navires dispose de la personnalité morale qui lui donne la capacité d'ester en justice, le gérant peut avoir le pouvoir d'agir mais au nom de la copropriété, M. Delaby ne peut agir ès-qualités de propriétaire de l' 'Audrey Maria', comme si la copropriété n'existait pas. Il ne peut davantage prétendre agir en sa qualité de gérant de la copropriété, au motif que conformément à la loi, la convention de copropriété lui aurait reconnu tous les pouvoirs, et s'obstine en appel à ne pas révéler qu'il agirait non pas dans son seul intérêt mais au nom et dans l'intérêt de la copropriété, avec pour conséquence que celle-ci n'est pas présente dans la procédure.

M. Delaby est irrecevable faute d'intérêt à agir. A supposer que sa qualité de copropriétaire lui donne qualité à agir, il n'aurait d'intérêt à le faire qu'à concurrence de 50,325% et non pour 100%. M. Delaby ne prétend diminuer ses prétentions qu'à hauteur de 419.872,45 € au profit de la SAMAP, assureur corps, alors que celle-ci a réglé une indemnité d'assurance de 609.800 € en réparation de la perte totale du navire. M. Delaby a indiqué à l'expert que la valeur vénale du navire au moment du sinistre était de 450.000 €, soit moins que ce que la copropriété a perçu de l'assureur corps.

M. Montassine soutient que la demande de M. Delaby est mal fondée. Il fait tout d'abord valoir la nullité du rapport d'expertise, expliquant que l'expert Roy aurait dû se récuser en raison de l'existence d'un lien contractuel antérieur. Il reproche également à ce dernier une analyse partielle puisque trop favorable à M. Delaby à l'égard duquel il ne retient que 10% de responsabilité dans l'abordage, erronée et inacceptable des circonstances de l'événement, car elle ne respecte pas les prescriptions du Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM). L'expert ne pouvait se substituer au juge en décidant à sa place des responsabilités. Il n'a tiré des constatations qu'il a faites du non respect des règles propres à éviter les abordages ou partie d'entre elles par les deux patrons les conclusions qui s'imposaient.

Pour M.Montassine, contrairement à ce que l'expert a retenu, la cause principale de la collision réside dans l'absence de veille à bord de l' 'Audrey Maria' à équivalence de gravité du fait pour M. Anquier (capitaine de l'Antarès) d'être descendu une minute en machine, sans personne à la passerelle pour le remplacer, et pas le fait que l' 'Antares' faisant route, devait s'écarter de l' 'Audrey Maria' en train de pêcher. Il ajoute que M. Anquier, quand bien même serait il resté constamment à la passerelle, il n'aurait pu voir l' 'Audrey Maria' dont les feux de route et de pêche étaient éteints, comme l'a révélé l'enquête de gendarmerie. Il y a en fait, tout à la fois, un défaut de veille sur le long terme par M. Delaby, très momentané par M. Anquier, le défaut de surveillance du radar ARPA par M. Delaby, le défaut de manoeuvre du navire privilégié (navire en action de pêche) faute d'avoir assuré une veille de la part de M. Delaby et le défaut de respect des règles relatives aux feux de navigation et de pêche, de la part de M. Delaby, ayant entraîné l'impossibilité pour l' 'Antarès' de respecter à la lettre la règle a) III. Il se prévaut de l'article 4 de la loi 67-545 du 7 juillet et considère qu'il y a une situation de faute commune, le défaut de veille momentané sur l' 'Antarès' et le défaut de veille prolongé sur l' 'Audrey Maria' avec pour conséquence soit une responsabilité plus grande pour l' 'Audrey Maria', soit une responsabilité équivalente entre les deux navires, en aucun cas une répartition 90/10.

M.Montassine conteste toute faute lourde de sa part invoquée à son encontre par M. Delaby qui l'empêcherait de se prévaloir d'une limitation de responsabilité. Il se prévaut pour ce faire du procès verbal de visite de la commission de sécurité du 8 février 2008 avant le naufrage. En ce qui concerne le temps de navigation et de travail, il oppose à M.Delaby son absence de lien de causalité avec le naufrage. S'agissant de l'abandon fugitif de la passerelle par M.Anquier, celui-ci n'est pas constitutif d'une faute inexcusable de l'armateur, précisant que ce dernier n'était nullement en état de fatigue. En ce qui concerne l'absence de formation à l'utilisation du radar anti-collision, il n'est pas établi la conscience que M.Montassine aurait eu qu'un dommage résulterait probablement d'un temps éventuellement trop court de formation à l'utilisation du radar, alors que la veille à la passerelle d'un navire est d'abord assurée visuellement et auditivement, le radar n'étant qu'un outil complémentaire et qui n'est nullement obligatoire à bord des navires de moins de 12 mètres.

M.Montassine est fondé à se prévaloir du principe de limitation de responsabilité qui constitue la règle en matière maritime, et à opposer le fonds de limitation qu'il a régulièrement constitué, qui n'a pas été contesté et qui s'impose à tous et notamment M.Delaby. Le principe comme le calcul de la limitation de responsabilité résultent de l'application des dispositions de la loi française n°67-5 du 3 janvier 1967, qui en l'état actuel de la procédure, tant du point de vue de la date de l'événement que de celui de l'époque de la constitution du fonds, et plus particulièrement l'article 61, qui aboutit à une limitation pour des navires dont la jauge est inférieure à 300 tonneaux, égale à la moitié de 167.000 unités de compte, soit 83.500 DTS. Les deux navires sont français ainsi que les armateurs et l'abordage n'a pas eu lieu dans des eaux internationales. Or la convention de Londres du 19 novembre 1976 modifiée par le protocole de 1996, avec ces nouvelles limites (500.000 DTS) invoquées par M. Delaby n'est prévue que pour les situations internationales.

Sur le préjudice résultant de la perte du navire, M.Delaby ne peut prétendre obtenir la valeur d'un navire neuf et ne justifie pas de l'existence d'un préjudice dépassant le montant de la valeur du navire indemnisée en perte totale. Il faut prendre en compte la valeur de marché du navire, l'existence d'un coefficient de vétusté et l'âge de celui-ci. La valeur de l' 'Audrey Maria', au vu du feuillet fiscal 2033C, s'élève 470.565 €. Les travaux qui auraient été effectués par M. Delaby ne changent rien à cette valeur. Il considère également que cette valeur a été surévaluée par l'expert. M. Delaby pouvait trouver rapidement à acheter des navires d'occasion de mêmes caractéristiques que le sien pour un prix égal à l'indemnité d'assurance reçue de l'assureur corps de 419.872 €.

S'agissant de la perte d'exploitation, il appartenait à M.Delaby de limiter son dommage en mettant tout en oeuvre pour trouver un navire de remplacement. Or il ne justifie pas de recherches de navires d'occasion alors que l'indemnité d'assurance a été réglée deux mois après l'événement. Le délai de 5 mois à compter de l'événement retenu par l'expert n'est donc pas critiquable. En toute hypothèse, il y

aurait lieu d'appliquer d'une part une limitation de responsabilité telle qu'indiquée ci-dessus et d'autre part d'appliquer le partage de responsabilités.

M.Delaby ne justifie pas davantage en quoi il aurait droit à la perception d'un revenu mensuel de 23.454 € au lieu des 11.727 € retenus par l'expert ni d'un préjudice fiscal en relation avec l'événement, ni d'un préjudice moral.

SUR CE

- sur le non respect des obligations posées par l'article 954 du code de procédure civile et ses conséquences sur la recevabilité des conclusions d'appel, sur la caducité de l'appel, et sur la régularité des conclusions

L'article 954 du code de procédure civile dispose que 'les conclusions d'appel doivent formuler expressément les prétentions des parties et les moyens de fait et de droit sur lesquels chacune de ses prétentions est fondée avec indication pour chaque prétention des pièces invoquées. Un bordereau récapitulatif des pièces est annexé.'

En l'espèce, à la lecture des conclusions de M. Delaby, celles-ci ne laissent subsister aucune incertitude sur ses prétentions qui y sont exposées en des termes clairs et précis dans le dispositif, ou sur les moyens de fait et de droit présentés à leur appui, de manière compréhensible, de sorte que M. Montassine n'a pu se méprendre sur leur portée et sur leur fondement comme le démontrent d'ailleurs la teneur des conclusions prises par ses soins en réponse.

Par ailleurs les pièces, si elles ne font pas l'objet d'un bordereau récapitulatif, elles sont listées en suite des conclusions. Le contenu des conclusions de M.Montassine démontre qu'il a su les mettre en lien avec les moyens invoqués.

Il s'ensuit que les conclusions d'appel de M.Delaby remplissent les conditions de l'article 954 sus visé, et sont donc recevables.

Elles ne présentent par ailleurs aucune irrégularité au regard de ce texte.

M.Montassine argue de l'irrecevabilité des conclusions de l'appelant qui n'ont pas été notifiées en la forme régulière dans le délai légal de trois mois à compter de l'acte d'appel, ce qui entraîne la caducité de ce recours.

L'article 908 du code de procédure civile dispose à peine de caducité de la déclaration d'appel, relevée d'office par ordonnance du conseiller de la mise en état, que l'appelant dispose d'un délai de trois mois à compter de la déclaration d'appel pour conclure.

Toutefois selon l'article 911-1 alinéa 2 du même code la caducité de la déclaration d'appel des articles 902 et 908 ou l'irrecevabilité des conclusions en application des articles 909 et 910 sont prononcées par ordonnance du conseiller de la mise en état qui statue après avoir sollicité les observations écrites des parties, de sorte que M. Montassine n'est pas fondé à se prévaloir auprès de la cour de la caducité de l'appel pour non respect du délai prévu à l'article 908.

La déclaration d'appel de M. Delaby n'est donc pas caduque.

- sur la fin de non recevoir tirée du défaut de qualité pour agir de M.Delaby

Il résulte de la fiche matricule du navire 'Audrey Maria' par les services de la Direction Régionale des Douanes de Dunkerque, bureau des douanes de Boulogne sur Mer, en 2008 que ce bateau était et est la propriété d'une copropriété constituée de : - Acanor, à hauteur de 0,68% des parts

- Sofipêche Côte d'Opale à hauteur de 49%

- M. Jean Delaby pour 50,32%;

M. Delaby verse par ailleurs aux débats une convention de copropriété du navire en date du 7 février 2003 qui désigne en son article 7 relatif à la gérance, M. Jean Delaby en qualité de gérant pour une durée de 10 ans, et lui donne à l'égard des tiers, tous pouvoirs pour agir dans l'exercice de sa mission de gestion au nom de la copropriété en toutes circonstances.

Il s'ensuit que M. Delaby, en sa qualité de gérant, a le pouvoir d'ester en justice au nom et pour le compte de la copropriété.

De sa présentation en tant qu'armateur gérant de l' 'Audrey Maria', il y a lieu de déduire qu'il agit en tant que gérant au nom et pour le compte de la copropriété.

Cette fin de non recevoir doit par conséquent être écartée.

- sur la fin de non-recevoir tirée du défaut d'intérêt à agir de M. Delaby

M. Delaby, ès qualités d'armateur gérant de l' 'Audrey Maria', sollicite la réparation d'un préjudice résultant non seulement de la perte du navire mais également de la perte d'exploitation, de la rupture des contrats des salariés et d'un préjudice fiscal.

L'indemnité d'assurance corps versée au titre de la perte du bateau, sur le montant de laquelle les parties s'opposent d'ailleurs, ne suffit donc pas à remplir la copropriété de l'intégralité du droit à indemnisation dont elle se prévaut, de sorte que que M. Delaby, ès qualités d'armateur gérant de l' 'Audrey Maria' justifie d'un intérêt à agir.

Cette fin de non recevoir doit également être écartée.

- sur la nullité de l'expertise judiciaire

** du fait de l'existence d'un moyen sérieux de récusation*

M. Montassine soutient que M. Roy aurait dû se récuser en raison du lien contractuel qu'il a eu avec M. Delaby en 2002.

Il résulte du document intitulé '*Visite de constatation*' en date du 13 février 2002 que M. Roy a été requis par M. Tachet et M. Descarles pour constater l'état de la coque du bateau 'Cap Pilar', qui sera rebaptisé plus tard l' 'Audrey Maria'.

Il ne s'agit donc nullement d'une expertise privée que M. Roy aurait réalisée pour le compte de M. Delaby qui n'est même pas cité, mais d'une simple visite limitée à l'état de la coque, de sorte que la preuve d'un lien contractuel entre M. Roy, désigné pour réaliser une expertise judiciaire à la suite de l'abordage et du naufrage de ce navire, qui aurait dû conduire l'expert à se récuser, selon M. Montassine, n'est pas établie.

De surcroît, dans sa lettre au magistrat chargé du contrôle des expertises en date du 11 juin 2009, M. Roy confirme cette visite mais précise qu'il s'est rendu compte fin octobre 2008, à la réception des pièces demandées lors de la réunion d'expertise judiciaire du 23 septembre 2008 au conseil du demandeur, que le chalutier 'Audrey Maria' était en fait le 'Cap Pilar', sans être démenti sur ce point. L'expert, qui pouvait légitimement penser qu'il ne s'agissait pas du même navire, objet de ses constatations en 2002, n'avait donc pas à se récuser.

La nullité de l'expertise de ce chef n'est donc pas encourue.

** du fait de la partialité de l'expertise dans l'analyse des circonstances de l'événement*

M.Montassine estime à bon droit qu'il relève de l'office du juge de dire les responsabilités et non à l'expert qui a décidé en l'espèce de partager entre les parties les responsabilités à raison de 90% pour le navire 'Antarès' et 10% seulement pour le navire 'Audrey Maria', excédant ainsi les limites de sa mission.

Cependant, il est utile de rappeler que le juge n'est nullement lié par le partage ainsi fait par l'expert, l'appréciation de la responsabilité relevant de son pouvoir juridictionnel.

Dès lors la nullité de l'expertise ne saurait être encourue du seul fait que l'expert a outrepassé sa mission.

M.Montassine estime que l'expert n'a pas tiré des constatations faites par lui du non respect des règles propres à éviter les abordages ou partie d'entre elles par les deux patrons les conclusions qui s'imposaient, caractérisant ainsi sa partialité et son manque d'objectivité.

La technique de l'analyse des circonstances de la collision par référence à certaines règles du RIPAM n'est cependant pas remise en cause par M. Montassine. Il en tire en revanche d'autres conclusions.

Or si l'expertise judiciaire est une mesure d'instruction qui permet d'éclairer le juge sur une question de fait, les parties au litige peuvent en avoir une analyse différente qui est susceptible d'être admise par le juge dès lors qu'elle est étayée par des éléments objectifs, l'appréciation de la portée du rapport d'expertise relevant du pouvoir souverain du juge. A cet égard, M. Montassine se prévaut notamment des témoignages recueillis par les gendarmes maritimes.

Le seul fait que l'expert ait considéré que M. Delaby n'avait pas respecté les règles mais dans une moindre mesure ne suffit pas à qualifier de partielle l'expertise.

Rien n'établit dès lors que M.Roy aurait fait preuve de partialité au bénéfice de M. Delaby.

Dès lors la nullité de l'expertise ne saurait être encourue de ce chef.

Il revient donc à la cour de statuer au vu de l'expertise judiciaire mais également des autres éléments de preuve invoqués par M. Montassine.

- sur les fautes et la responsabilité

Avant de procéder à l'examen des fautes et de déterminer les responsabilités des protagonistes, il convient de procéder à un rappel des circonstances de l'accident telles qu'elle résulte de l'expertise, qui n'est pas contredite sur ce point.

L' 'Audrey Maria' et l' 'Antarès' sont deux bateaux armés à la petite pêche, pour la campagne de coquilles St Jacques et possèdent un permis de navigation en 3ème catégorie.

'L'Audrey Maria' a pris la mer le 8 février 2008 dans la soirée, du Tréport, avec comme équipage, le patron, M. Delaby et deux matelots, M. Johnny Marseille et Jérôme Noël...

Le 9 février 2008 à 3 h 30, l' 'Audrey Maria' se trouvant à 15 milles dans le NW du Tréport, s'est mis en pêche. Les conditions météorologiques étaient bonnes : mer belle, le vent de sud est faible, visibilité bonne (plus de 15 milles, les feux de terre étant en vue).

Toute la journée du samedi 9 février 2008, les conditions météorologiques restent les mêmes, l'"Audrey Maria" reste en pêche et à 23 h 45, le travail du poisson étant achevé sur le pont, les deux matelots partent se reposer dans leurs couchettes, le patron Jean-Joseph Delaby reste seul de quart à la timonerie pour gérer sa pêche avec l'ordinateur et le sondeur, cap au 180°.

Le dimanche 10 février 2008, à 00 h 10, Jean-Joseph Delaby ressent un choc violent, le chalutier 'Antarès' vient d'aborder l'"Audrey Maria" sur tribord près du maître bau, au niveau de la machine à virer, Jean-Joseph Delaby donne un coup de barre sur babord et les deux bateaux se retrouvent bord à bord sur le tribord de l'"Audrey Maria".'

Les deux matelots...arrivent à la timonerie et Jean-Joseph Delaby enclenche l'hydraulique afin de virer le chalut, mais le local machine et le poste de repos sont déjà envahis par l'eau et le moteur entraînant la pompe hydraulique a stoppé...

L'équipage de l'"Audrey Maria" embarque sur l'avant de l'"Antarès"...

Quelques minutes plus tard, l'"Audrey Maria" prend une gîte importante sur tribord et il continue à s'enfoncer, puis il coule rapidement....

L'abordage s'est produit à la position suivante : 50° 11,641' Nord; 00° 58,361' Est, soit à 16 miles de la côte.

L'"Antarès" avait quitté le Tréport le vendredi 8 février à 12 h 00 avec à son bord, le patron M.Cédric Anquier et deux matelots, M. Geoffrey François et Franck Lepreux....

Au moment de l'abordage, l'"Antarès" faisait route au 120 vers le Tréport, vitesse 10 noeuds environ. Un nouveau radar venait d'être installé dans la timonerie, mais l'équipage n'était pas encore habitué à son utilisation. M. Cédric Anquier, de quart au moment de l'abordage a indiqué qu'il avait à ce moment là, quitté la timonerie pour se rendre à la salle moteur. Il n'y avait donc personne en veille à la passerelle au moment de l'événement..'

Pour l'expert, il est évident que 'L'Antarès', en route au 120 a abordé l'"Audrey Maria" qui était en pêche au 180. L'"Audrey Maria" s'est bien fait aborder sur son arrière tribord par un navire à propulsion mécanique en route à une vitesse de 10 noeuds.'

Aucun avis technique ou élément objectif produit par l'une ou l'autre des parties ne vient démentir ces constatations.

M. Delaby soutient que deux fautes inexcusables à l'origine de la collision seraient imputables à M. Montassine pour s'opposer à la demande de ce dernier de limitation de sa responsabilité.

M. Delaby fait tout d'abord valoir le dépassement habituel pour l'équipage du temps légal de navigation qui doit être inférieur ou égal à 24 heures.

Pour l'expert, les deux bateaux avaient au moment de l'abordage dépassé le temps autorisé, 'L'Audrey Maria...était en mer depuis 26 heures...son retour au port était prévu une dizaine d'heures plus tard. Il se serait donc absenté du port pendant 36 heures environ, soit un dépassement de 12 heures.

L'"Antarès" a quitté le Tréport le 8 février 2008 à 12 h 41...,au moment de l'abordage, il avait encore 01h 30 de route environ avant son arrivée au port, il serait donc arrivé le 10 février 2008 à 01 h 30, 36 h 49 mn après son départ, soit un dépassement de 12 heures 49 mn.'

Cependant, l'expert n'a pas imputé la collision, même en partie, à une perte de vigilance de M.Anquier liée à son état de fatigue en raison du dépassement de la durée de navigation.

Aucun élément objectif n'est versé par M.Delaby qui viendrait l'établir.

Il n'y a donc aucun lien de causalité entre le temps de navigation et de travail, et, l'abandon pendant quelques instants de la passerelle par M. Anquier, comme l'observe à juste titre M. Montassine.

Par ailleurs, aucun reproche de dépassement du temps de travail n'a été formulé à l'encontre de l' 'Antarès' par la gendarmerie maritime qui a, en revanche relevé l'infraction à l'encontre de M. Delaby.

Aucune faute inexcusable de cette nature ne peut donc être reprochée à M.Montassine par M. Delaby.

M. Delaby oppose également à M. Montassine l'absence de formation de son équipage à l'utilisation du radar par manque de temps.

Il est exact que l'expert relève la présence à bord d'un radar en état de marche dont l'utilisation n'était pas maîtrisé par l'équipage.

Ceci est confirmé par les déclarations de M.Anquier à la gendarmerie maritime selon lesquelles il utilisait comme d'habitude le radar, il n'avait pas réglé l'alarme anti collision. Il a également précisé en ce qui concerne l'usage du radar qu'il s'agissait d'un équipement récemment installé qu'il ne connaissait pas très bien et que lors des faits il faisait confiance plus à sa veille et qu'il ne l'avait pas utilisé.

Cependant, même si la formation de l'équipage à l'utilisation du radar était insuffisante, ce manquement de la part de l'armateur à son obligation de formation ne peut toutefois être considéré comme une faute inexcusable qui peut être définie comme *'un acte téméraire accompli sans raison valable nonobstant la conscience qu'un dommage en résultera probablement'* puisqu'il existait d'autres possibilités pour éviter la collision que l'utilisation du radar, la veille à la passerelle d'un navire étant d'abord assurée visuellement et auditivement (règle 5 du RIPAM) le radar n'étant qu'un outil complémentaire, comme le relève à juste titre M. Montassine.

L'absence de formation par l'armateur de son équipage à l'utilisation du radar anti-collision ne constitue donc pas davantage une faute inexcusable de sa part.

Aucune faute inexcusable ne peut donc être reprochée à M. Montassine.

L'expert a relevé divers manquements aux règles du RIPAM imputables à M. Delaby et à M. Montassine.

- à la règle 5 'veille' qui prévoit : *' Tout navire doit en permanence assurer une veille visuelle et auditive appropriée, en utilisant également tous les moyens disponibles qui sont adaptés aux circonstances et conditions existantes, de manière à permettre une pleine appréciation de la situation et du risque d'abordage.'* l'expert a considéré que tous deux avait failli à cette obligation.

Selon M. Roy : l' 'Antarès' n'avait pas d'homme de quart au moment de la collision; sur l' 'Audrey Maria' le patron de quart à la timonerie et en pêche au moment de la collision, surveillant son ordinateur et son sondeur, pouvait alerter l'équipage de l' 'Antarès' et éviter ainsi la collision en usant d'un avertissement sonore en VHF ou à l'aide de la corne de brume.

- à la règle 7 b° 'risque d'abordage' qui prévoit : *'S'il y a à bord un équipement radar en état de marche, on doit l'utiliser de façon appropriée en recourant, en particulier, au balayage à longue portée afin de déceler à l'avance un risque d'abordage, ainsi qu'au plotting radar ou à toute autre observation systématique équivalente des objets détectés.'*

Pour l'expert, 'L''Antarès' n'a pas respecté cette règle, il y avait à bord un nouveau radar dont ml'utilisation n'était pas encore maîtrisée par l'équipage....Dans le cas contraire la collision aurait peut-être pu être évitée.'

- à la règle 17 b) 'Manoeuvre du navire privilégié' qui édicte 'Quand, pour une cause quelconque, le navire qui est tenu de maintenir son cap et sa vitesse se trouve tellement près de l'autre que l'abordage ne peut être évité par la seule manoeuvre du navire qui doit laisser la route libre, il doit de son côté faire la manoeuvre qui est la meilleure pour aider à éviter l'abordage.'

L'expert précise que l' 'Audrey Maria' étant en pêche au moment de la collision peut être considéré comme navire privilégié et relève que 's'il avait respecté la règle 5 il aurait pu appliquer la règle 17 b) et peut être ainsi, éviter la collision.'

- à la règle 18 a) III 'Responsabilité réciproque des navires' : 'Un navire à propulsion mécanique faisant route, doit s'écarter de la route d'un navire en train de pêcher.'

Pour l'expert, l''Antarès' n'a pas respecté cette règle, c'est la cause principale de la collision.

A cet égard, M. Montassine se prévaut du défaut de respect des règles relatives aux feux de navigation et de pêche, du fait de M.Delaby, ayant entraîné l'impossibilité pour l''Antarès' de respecter à la lettre 18 a) III s'appuyant sur les témoignages de M. Anquier et M. Lepreux qui ont indiqué aux services de gendarmerie que les feux de pêche de l''Audrey Maria' n'étaient pas allumés.

Il résulte toutefois du procès verbal de synthèse de gendarmerie que l'équipage de ce navire a affirmé qu'il naviguait tous feux allumés, de pêche, de navigation ainsi que les néons dans les coursives de chaque côté, derrière et devant, de sorte que la preuve de cette faute ne peut résulter du seul témoignage des marins de l''Antarès' contredit par celui des marins de l''Audrey Maria', qu'elle ne peut donc être prise en compte.

Pour M. Roy, 'Au moment de l'abordage, M.Delaby se sachant en situation de navire privilégié, puisqu'il était en pêche, surveillait ses alignements de pêche sur son ordinateur et contrôlait son sondeur, il n'a pas appliqué la règle 5 et de ce fait il n'a pas été en mesure d'appliquer la règle 17. Selon lui, 'en tant que professionnel maritime, j'estime que cette faute est bien moins lourde que celle commise par l'homme de veille d'un navire faisant route, qui abandonne la timonerie sans au préalable avoir vérifié sur son radar (qu'il ne savait d'ailleurs pas utiliser, non respect de la règle 7 b)) si un danger n'allait pas se trouver sur sa route pendant, selon ses dires, sa courte absence.'

Force est de constater au vu de l'expertise que la règle qui impose une veille visuelle et auditive appropriée en permanence n'a été respectée par aucun des deux hommes qui étaient de quart lors de la collision. Ainsi M.Anquier est descendu quelques instants dans la salle des machines, il n'y avait donc plus personne sur le pont, tandis que pour M.Delaby, le respect de cette règle lui aurait permis de contrôler la présence d'autres navires faisant éventuellement route de collision avec le sien, comme le remarque justement M.Montassine, et partant d'avertir de sa présence le navire qui approchait et de tenter une manoeuvre pour éviter la collision.

Cependant, si l'absence de veille à bord de l''Audrey Maria' doit être prise en considération dans l'appréciation de la responsabilité, elle ne peut être considérée à équivalence de gravité avec celle à bord de l''Antarès' où aucune surveillance visuelle et auditive n'a plus été assurée pendant quelques instants, du fait de l'absence du personnel de quart et de la non activation du radar anti-collision, alors que n'étant plus en action de pêche, il n'était plus privilégié, et devait donc redoubler de vigilance et de prudence.

Pour les mêmes raisons, une équivalence de gravité dans les manquements commis de part et d'autre s'agissant de la surveillance du radar, que M. Montassine revendique, estimant que le croquis fait par

M. Delaby montre '*que son angle de vue était strictement ouvert de l'avant bâbord sur le côté bâbord sur le radar, le sondeur et les deux traceurs, à l'exclusion du radar ARPA situé sur son bâbord arrière,*' n'est pas davantage admissible.

S'il y a effectivement une situation de faute commune, comme le souligne M. Montassine, à savoir un défaut de veille, au vu de ces développements, la responsabilité dans la survenance de la collision de M. Montassine est néanmoins plus importante que celle de M. Delaby est doit être retenue à hauteur de 75 %.

- sur les préjudices

** sur les dommages matériels*

M. Delaby ès qualités soutient que l'"Audrey Maria" avait, avant l'abordage, entièrement été refait à neuf (coque renforcée avec des plaques inox, motorisation, treuils, poste d'équipage, enrouleurs de chalutier, machine à virer les filets, matériel électronique), qu'il était équipé d'un pas variable ce qui permettait de réduire la consommation en carburant qui ne représentait que 8% des charges au lieu de 20 à 25%, qu'il a cherché un bateau similaire en vain, qu'il a donc décidé d'opter pour la construction d'un navire à neuf. Il s'estime bien fondé à être indemnisé à hauteur de 869.000 € plus les frais électroniques, soit un total arrondi à 900.000 €, sauf recours subrogatoire de la compagnie d'assurances à hauteur de 480.127,55 €

Toutefois, l'expert a estimé la valeur vénale au moment du sinistre, à la somme de 450.000 €, rappelant que l'"Audrey Maria" a été acheté le 25 juillet 2002, hors permis de mise en exploitation d'un montant de 60.000 €, pour le prix de 504.000 €, le navire a été perdu en 2008 mais ce document administratif a été conservé et pourra être utilisé sur un prochain bateau.

Par ailleurs, il n'est pas contesté qu'il s'agit d'un navire d'occasion construit en 1990, donc vieux de 18 ans au moment du naufrage, de sorte que même s'il a été bien entretenu en faisant l'objet de travaux de rénovation et d'améliorations, M. Delaby ne peut toutefois prétendre à une indemnisation de la perte du bateau valeur à neuf alors que malgré les aménagements, il reste un bateau d'occasion et ne peut être revendu au prix d'un bateau neuf, qu'il convient effectivement, comme l'indique M. Montassine, de prendre en compte la valeur marchande du navire,

Il convient dans ces conditions de retenir l'évaluation de la valeur vénale faite par l'expert à hauteur de la somme de 450.000 €

De plus, il est établi que la SAMAP, assureur, a accepté de payer la perte totale du navire, retenant une valeur agréée du navire de 609.800 €, montant supérieur à la valeur d'achat du navire, ce qui tend à démontrer que les aménagements et améliorations apportés au navire sont pris en compte, qu'une somme de 480.127,55€ a été réglée après déduction d'une somme due à L'ENIM et du montant des hypothèques restantes.

Force est donc de constater que la copropriété de l'"Audrey Maria" a été indemnisée de son préjudice au titre de la perte de ce navire.

Se référant au prix d'un navire à neuf auquel elle ne peut prétendre pour les motifs ci-avant, elle ne justifie pas de l'existence d'un préjudice qui dépasserait le montant de la valeur du navire indemnisé en perte totale, de sorte qu'elle doit être déboutée de sa demande de ce chef.

** sur les pertes d'exploitation, la rupture des contrats des salariés et le préjudice fiscal*

M. Delaby explique qu'il a été impossible de trouver un navire d'occasion équivalent à l'"Audrey Maria", qu'il a fallu se résoudre à en faire construire un qui n'a été livré que le 22 mai 2010, que la

perte d'exploitation devrait être évaluée sur 27 mois, correspondant à la période de privation du navire, qu'il limite cependant sa réclamation à hauteur d'une année, que la perte d'exploitation mensuelle de 11.727€ retenue par l'expert ne correspond qu'aux 50,325 % des parts détenues par M. Delaby, qu'elle s'élève en réalité au double, que le préjudice de la copropriété s'élève donc à 23.454 € x 12 mois soit 281.448 €

L'expert a chiffré la perte d'exploitation annuelle à la somme de 140.721 € au vu des éléments en sa possession, bilans, achats de carburants 2007. Il indique effectivement que la perte mensuelle de l'armateur peut être estimée au 1/12ème des 140.721 €, soit 11.727 €

Force est de constater que les bilans remis à l'expert concernent effectivement M. Delaby pris en qualité d'artisan pêcheur. Il n'est versé aux débats aucun autre document comptable permettant de considérer que les pertes d'exploitation subies par la copropriété sont du double, de sorte qu'il convient de retenir l'estimation mensuelle de l'expert, soit 11.727 €

Par ailleurs, d'une part la copropriété a fait le choix de la construction d'un autre navire plutôt que de faire l'acquisition d'un bateau d'occasion, elle ne peut donc faire supporter les conséquences de ce choix en termes de pertes d'exploitation à M. Montassine, d'autre part, elle ne justifie pas de démarches sérieuses en vue de faire l'acquisition d'un navire d'occasion équivalent à celui qu'elle venait de perdre.

Il convient dans ces conditions de retenir l'estimation faite par l'expert du temps nécessaire, en 2008, pour rechercher et acquérir un chalutier dont les caractéristiques se rapprochent de l'"Audrey Maria" soit 5 mois de perte d'exploitation. Ainsi la perte d'exploitation de la copropriété s'élève à la somme de 58.635€.

M. Delaby ès qualités réclame une somme de 6.600 € au titre du coût de la rupture de contrat des employés suite au naufrage, telle que retenue par l'expert. Celle-ci ne fait l'objet d'aucune critique sérieuse. Il convient donc de la prendre en compte.

M. Delaby explique avoir bénéficié pour l'achat de l'"Audrey Maria" de subventions, s'agissant d'une première installation en qualité de pêcheur, considérées par l'administration fiscale comme des revenus imposables imputées sur le bénéfice industriel et commercial pour une durée de 7 ans, soit une charge fiscale de 19.500 € pour 2008 alors qu'il était sans navire.

L'expert a estimé la perte d'exploitation à 5 mois, de sorte que le préjudice fiscal doit être ramené à la somme de 8.125 € [(19.500 : 12 mois) x 5].

Au vu de ces éléments, le préjudice de la copropriété de l'"Audrey Maria" doit être fixé à la somme de 523.360 €, soit à la charge de M. Montassine la somme de 392.520 € après partage de responsabilité, étant précisé que la copropriété a perçu une somme de 480.127,55 €, répartie selon les parts de propriété respective, soit 241.624,18 € à M. Delaby avant compensation des primes pour 2008 de 6.266,36 €, 235.262,49 € à la société Sofipêche avant compensation des primes pour 6.101,38 €, 3.240,86 € à la coopérative Acanor avant compensation des primes ainsi qu'il résulte d'une lettre de la SAMAP du 2 février 2011, de sorte que la copropriété ne justifie plus d'aucun préjudice.

** sur le préjudice moral personnel subi par M. Delaby*

M. Delaby argue de l'existence d'un préjudice moral important puisqu'il a perdu son emploi de patron-pêcheur, qu'il a dû retrouver un emploi comme salarié pour vivre et régler ses dettes, qu'il n'a retrouvé un navire que le 22 mai 2010.

Ainsi M. Delaby prétend subir un préjudice moral du fait d'un changement de statut social pendant deux ans, étant passé de patron-pêcheur à salarié.

Comme l'observe à juste titre M. Montassine, le relevé de ses services établit qu'il a été considéré comme patron mécanicien de l'"Audrey Maria" jusqu'au 9 février 2008 puis comme patron mécanicien à bord du navire 'Le Noddi' le 17 juillet 2008 puis du 14 au 28 septembre 2008 puis à compter du 28 septembre 2008 sans précision pour la suite, il n'a donc pas été déclassé. De plus le fait d'être patron salarié d'un navire n'est pas déshonorant comme l'indique également pertinemment M.Montassine

Il convient en conséquence de débouter M. Delaby de ce chef de demande.

- sur la limitation de responsabilité

Pour M. Montassine, pour un navire français, c'est la loi n°67-5 du 3 janvier 1967 relative au statut des navires et autres bâtiments de mer, qui, au moment de l'événement, comme au moment de la constitution du fonds de limitation, qui s'applique, et selon son article 61, la limitation pour des navires, dont la jauge est inférieure à 300 tonneaux, est égale à la moitié de 167.000 unités de compte, soit 83.500 DTS, somme qui correspond à un peu plus de 96.000 €.

Pour M. Delaby, la limitation de responsabilité pour les navires d'une jauge inférieure à 300 tonneaux est calculée selon les dispositions du protocole de 1996 (article 3) qui a modifié la convention de Londres du 9 novembre 1976. A compter de l'entrée en vigueur du protocole, la seule formulation de l'article 6 de la Convention qui trouve à s'appliquer en France est celle introduite par l'article 3 du protocole et donc en appliquant la loi 86-1272 on doit se référer à l'article 6 dans sa rédaction en application aujourd'hui. La moitié visée par la loi de 1986 s'applique aujourd'hui aux limites introduites dans le protocole, et dans le cas de l'"Audrey Maria" à 500.000 DTS au lieu de 83.500 DTS.

Il n'est pas contesté que les limites de la responsabilité en droit interne et en droit international sont celles établies par la Convention de Londres du 19 novembre 1976 relative à la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, que cette convention a fait l'objet d'un protocole de modification signé à Londres le 2 mai 1996, entré en vigueur le 13 mai 2004, ratifié par la France le 24 avril 2007.

Il est par ailleurs admis que conformément à l'article 15 de la Convention de 1976, la France, en 1986, a fixé dans des dispositions expresses de sa législation nationale des limites de responsabilités spécifiques aux navires d'une jauge inférieure à 300 tonneaux.

Ainsi selon l'article 61 de la loi n°67-5 du 3 janvier 1967 : '*Loi n°86-1272 du 15 décembre 1986...Toutefois, en ce qui concerne les navires d'une jauge inférieure à 300 tonneaux, les limites générales de la responsabilité sont égales à la moitié de celles fixées à l'article 6 de la convention de Londres du 19 novembre 1976 précitée pour les navires dont la jauge ne dépasse pas 500 tonneaux.*'

Le protocole de 1996, qui est entré en vigueur en France le 23 juillet 2007, accroît sensiblement le montant des limitations prévues par la convention de Londres de 1976. Ainsi s'agissant d'une créance pour dommages matériels pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 2 000 tonneaux, la limitation est fixée à 1 million DTS.

Toutefois, pour que ces nouvelles limites soient introduites et applicables en France pour les navires français d'une jauge inférieure à 300 tonneaux, elles doivent être introduites dans les textes de lois en vigueur par un nouveau texte législatif.

Or, il est établi que le changement de la loi interne tendant à se référer expressément à l'application en droit français des dispositions de la convention de 1976 modifiée par le protocole de 1996 est intervenu par suite de la création du code des transports par ordonnance n°2011-635 du 9 juin 2011. Ainsi l'article L.5121-3 dispose...'*Toutefois, les limites de la responsabilité du propriétaire du navire*

dont la jauge est inférieure ou égale à 300 sont égales à la moitié de celles fixées par les dispositions de l'article 6 de la convention, pour les navires dont la jauge est inférieure ou égale à 2 000.'

Dès lors, l'événement étant survenu en 2008, les dispositions applicables au sinistre sont celles de l'article 61 de la loi du 3 janvier 1967, soit pour un navire dont la jauge est inférieure à 300 tonneaux, 83.500 DTS.

M.Montassine est donc fondé à se prévaloir de la limitation de responsabilité à hauteur de 83.500 DTS, soit 96.000 € environ.

Il est établi par ailleurs qu'en vertu des dispositions de la loi 67-5 du 3 janvier 1967 et du décret 67-957 du 27 octobre 1967 et de la convention de Londres du 19 novembre 1976 modifiée, une procédure de constitution du fonds de limitation a été ouverte par ordonnance du 6 août 2010 par M. Le président du tribunal de commerce de Boulogne sur Mer qui a donné acte à M. Montassine de ce qu'il proposait de constituer le fonds unique de limitation de responsabilité sous la forme d'une garantie émise par la compagnie d'assurance Groupama Transport, s'élevant pour les dommages matériels à 83.500 DTS en principal, que par ordonnance du 13 décembre 2010, ce magistrat a constaté que la limitation de responsabilité du navire 'Antarès' se montait pour les dommages matériels à 83.500 DTS, que les fonds de limitation de responsabilité de l'armateur avaient été constitués conformément aux dispositions légales et réglementaires par la remise entre les mains du greffier en chef de la lettre de garantie émise par Groupama.

Faute de justification de l'absence de contestation dans les 30 jours de la publicité de la constitution du fonds de limitation dans un journal d'annonces légales, il convient de débouter M. Montassine de sa demande en constatation de ce chef.

- sur les autres demandes

Il ne paraît pas inéquitable de laisser à chacune des parties la charge de ses frais irrépétibles non compris dans les dépens, exposés en première instance comme en appel.

PAR CES MOTIFS

Déclare recevables les conclusions d'appel de M.DELABY sur le fondement de l'article 954 du code de procédure civile,

Rejette la demande de caducité de l'appel,

Infirmes les décisions entreprises,

Et statuant à nouveau,

Rejette la fin de non recevoir tirée du défaut de qualité pour agir de M. Delaby, es-qualités d'armateur gérant du navire 'Audrey Maria',

Y ajoutant,

Rejette la fin de non recevoir tirée du défaut d'intérêt à agir de M. Delaby, ès qualités d'armateur gérant du navire 'Audrey Maria',

Déboute M. Montassine de sa demande en nullité de l'expertise de M.Claude Roy,

Déclare M. Montassine responsable des préjudices subis par M. Delaby, ès qualités d'armateur-gérant de l'"Audrey Maria', à concurrence de 75 %,

Fixe le préjudice de la copropriété de l'"Audrey Maria' à la somme de 523.360 €, soit à la charge de M.Montassine la somme de 392.520 € après partage de responsabilité, étant précisé que la copropriété a perçu une somme de 480.127,55€,

Fait droit à la demande de limitation de responsabilité de M. Montassine à hauteur de 83.500 DTS,

Déboute M. Delaby de sa demande de dommages et intérêts pour préjudice moral personnel,

Déboute M. Montassine de sa demande en constatation que le fonds de limitation de responsabilité constitué n'a pas été contesté dans les 30 jours de la publicité,

Déboute M. Delaby et M. Montassine de leur demande respective sur le fondement de l'article 700 du code de procédure civile,

Fait masse des dépens et dit qu'ils seront supportés par moitié par les parties, en ce compris les frais d'expertise.

LE GREFFIER LE PRESIDENT

R.G : 12/01600

COUR D'APPEL DE ROUEN
CHAMBRE CIVILE ET COMMERCIALE
ARRET DU 21 FEVRIER 2013

DÉCISION DÉFÉRÉE :

TRIBUNAL DE COMMERCE DU HAVRE du 13 Janvier 2012

APPELANTE :

Société MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

chez son agent la société MSC France, sise CHCI - 182 Quai George V - 76600 LE HAVRE

12-14 Chemin Rieu

1208 Genève

SUISSE

représentée et assistée par Me LEMARIE de la SELARL MARGUET LEMARIE, avocats au barreau du HAVRE

INTIMEES :

SAS AMATRANS

16, rue Pierre Brossolette

Immeuble Wall Sreet

76600 LE HAVRE

représentée par Me Marie Christine COUPPEY LEBLOND, avocat au barreau de ROUEN, postulant

assistée de Me François-Xavier LE COZ, avocat au barreau du HAVRE, substitué par Me Anne-France PETIT, avocat au barreau de ROUEN, plaidant

SARL GLOBAL TRADING INTERNATIONAL

Impasse des Tullières

69360 SEREZIN DU RHONE

représentée par la SCP DE BEZENAC ET ASSOCIES, avocats au barreau de ROUEN, postulant

assistée de Me Jean-Marie CHANON de la SCP CHANON, avocats au barreau de LYON, plaidant

COMPOSITION DE LA COUR :

En application des dispositions de l'article 786 du Code de procédure civile, l'affaire a été plaidée et débattue à l'audience du 13 Décembre 2012 sans opposition des avocats devant Monsieur FARINA, Président, en présence de Madame BERTOUX, Conseiller

Le magistrat rapporteur a rendu compte des plaidoiries dans le délibéré de la Cour composée de :

Monsieur FARINA, Président

Madame PRUDHOMME, Conseiller

Madame BERTOUX, Conseiller

GREFFIER LORS DES DEBATS :

Mme WERNER, Greffier

DEBATS :

A l'audience publique du 13 Décembre 2012, où Madame le Conseiller BERTOUX a été entendue en son rapport oral et l'affaire mise en délibéré au 07 Février 2013, délibéré prorogé au 21 février 2013

ARRET :

CONTRADICTOIRE

Prononcé publiquement le 07 Février 2013, par mise à disposition de l'arrêt au greffe de la Cour, les parties en ayant été préalablement avisées dans les conditions prévues au deuxième alinéa de l'article 450 du Code de procédure civile,

signé par Monsieur FARINA, Président et par Mme WERNER, Greffier

*

* *

EXPOSE DU LITIGE

Suivant contrat n° A-ON012009 du 15 février 2009, la société GLOBAL TRADING INTERNATIONAL, ci-après dénommée GTI, a vendu à la société A-ONE-Trading Co Fzc, Sharjah (Emirats Arabes Unis), un lot de 1.000 tonnes de déchets de ferraille (HMS SCRAP) pour un prix de 260.000 USD.

Le lot était à expédier à destination de Nhava Sheva (Inde), et le contrat précisait que le délai de livraison depuis la date du contrat était de 45 jours, maximum 60 jours.

La facture définitive porte sur un envoi de 995.400 tonnes de ferraille à 260 USD la tonne, soit 258.804 USD CIF Nhava Sheva.

Par télécopie du 19 février 2009, la société Amatrans a adressé à la société GTI une confirmation de réservation de fret auprès de la compagnie maritime Méditerranéen Shipping Company (ci-après dénommée MSC) pour 40 conteneurs de 20 pieds prévus sur le MSC Don Giovanni le 07 mars 2009 du Havre, à destination du port de Nhava Sheva (Inde), en précisant une date d'arrivée prévue le 06 avril 2009, et un enlèvement chez Gardet & Bézenac à partir du 23 février 2009.

Par télécopie du 23 février 2009, la société GTI a adressé à la société Amatrans ses instructions pour l'établissement des connaissements devant mentionner chargeur : la société A-One Trading Co, Sharjah, consigne : to order, notify : la société Adhunik Niryat Ispat Ltd, Dehli, Inde, port de destination : Nhava Sheva (Inde), et destination finale ICD Ludhiana (Inde).

Le transporteur maritime MSC a établi sous entête MSC, 4 connaissements de 10 conteneurs chacun, avec mention d'une date de chargement on board du 12 mars 2009.

Les conteneurs ont été chargés au Havre sur des navires feeder le 12 mars 2009 à destination d'Anvers où ils sont arrivés le 14 mars 2009, puis ont été transbordés le 18 avril 2009 sur le MSC Stella, et sont arrivés à Nhava Sheva le 28 mars 2009.

Considérant que les marchandises n'avaient pas été livrés dans les délais impartis par le contrat de vente, et indiquant avoir dû se fournir sur un autre marché à un prix supérieur, la société A-One Trading Co a opéré une réduction de 107.804 USD sur la facture de la société GTI qu'elle a acceptée.

Par acte extra-judiciaire du 1er février 2010, la société GTI a fait assigner la société Amatrans en réparation de son préjudice de 107.804 USD.

La société Amatrans a, par acte extra-judiciaire du 30 avril 2010, assigné en garantie la société MSC.

Par jugement du 13 janvier 2012, le tribunal de commerce du Havre a :

- joint les instances enrôlées sous les n° 1 2010 000162 et 1 2010 000521,
- reçu la société Global Trading International GTI en ses demandes, les a déclarées partiellement fondées,
- condamné la société Amatrans à payer à la société Global Trading International GTI la somme de 107.804 USD, ou son équivalent en euros au jour du jugement, outre les intérêts de droit à compter du 1er février 2010, avec capitalisation des intérêts par année entière,
- dit que la société Amatrans a, en l'espèce, la qualité de commissionnaire de transport, et déclaré son action en garantie contre la société Mediterranean Shipping Company recevable et bien fondée,
- condamné la société Mediterranean Shipping Company MSC à relever et garantir la société Amatrans de la condamnation ci-dessus intervenue à son encontre,
- ordonné l'exécution provisoire du présent jugement,
- débouté les parties de leurs autres ou plus amples demandes,
- condamné la société Amatrans aux entiers dépens et à payer à la société GTI la somme de 4.000 € par application de l'article 700 du code de procédure civile,
- condamné la société MSC à relever et garantir la société Amatrans des condamnations prononcées à son encontre au titre des dépens et de l'article 700 du code de procédure civile,
- condamné la société MSC à payer à la société Amatrans la somme de 1.000 € par application de l'article 700 du code de procédure civile.

La société MSC a interjeté appel de cette décision.

Dans ses dernières conclusions du 29 novembre 2012, auxquelles il est fait expressément

référence pour l'exposé des faits, moyens et prétentions soulevés, **la société MSC** conclut à titre principal, au visa des articles 31 et 32 du code de procédure civile et des connaissements, au défaut de qualité et d'intérêt à agir de la société GTI, à la réformation du jugement en ce qu'il a jugé que GTI était recevable à agir, et demande à la cour de la déclarer irrecevable en ses demandes et de dire sans objet l'appel en garantie d'Amatrans contre MSC.

A titre subsidiaire, elle demande à la cour, au visa du contrat de vente, de constater qu'aucun retard de délivrance n'est imputable à GTI, au visa de la clause n°8 des connaissements, de constater qu'Amatrans ne conteste pas qu'elle lui est opposable, juger que cette clause est opposable à Amatrans et que MSC n'est pas responsable du délai d'acheminement des marchandises, réformer le jugement entrepris en ce qu'il a condamné MSC à garantir Amatrans, débouter la société Amatrans de son appel en garantie dirigé contre MSC.

A titre infiniment subsidiaire, vu notamment la clause n°8 des connaissements, l'article 4-5è de la convention de Bruxelles, l'article 1315 du code civil et 56 du décret du 31 décembre 1966, elle demande à la cour de constater qu'Amatrans ne conteste pas que les clauses du connaissement lui sont opposables, constater que la preuve d'un préjudice certain n'est pas rapportée, qu'il n'est pas prouvé une faute dolosive ou inexcusable, réformer le jugement entrepris en ce qu'il a évalué le préjudice de GTI à la somme de 107.804 USD, juger que la garantie de MSC ne peut excéder le montant du fret maritime payé, soit 14.220 €, de débouter GTI de ses demandes et en conséquence Amatrans de sa demande de garantie dirigée contre MSC.

En tout état de cause, elle sollicite la condamnation de GTI à rembourser à MSC la somme de 85.516,99 € versée au titre de l'exécution provisoire, la condamnation solidaire de GTI et Amatrans, ou l'une plutôt que l'autre, à lui payer la somme de 10.000 € sur le fondement de l'article 700 du code de procédure civile, dépens en sus.

La société MSC estime que la société GTI n'a ni qualité ni intérêt à agir en responsabilité sur le fondement du contrat de transport maritime. Elle expose que les premiers juges se sont focalisés sur la qualité d'Amatrans, et n'ont pas tranché le moyen qu'elle soulevait tiré du défaut de qualité à agir de la société GTI, qui n'est pas partie au contrat de transport, car les connaissements ont été émis pour les besoins des transports maritimes litigieux, selon les instructions d'Amatrans et indiquent comme chargeur la société A-One Trading Co, qu'ils sont à ordre et qu'il n'est pas justifié du dernier endossataire. Elle indique que si on admet que GTI est intéressée au transport, elle ne justifie pas avoir personnellement subi un préjudice du fait du transport maritime, que ce préjudice du fait d'un prétendu retard a été subi par le chargeur qui doit avoir été obligé de se fournir en ferraille sur un marché local à un prix défavorable, qu'il est très hypothétique, que la compensation opérée par A-One Trading entre le prix de vente convenu et le surcoût que cette dernière a prétendu avoir été contrainte d'exposer, n'a aucune justification puisque dans le cadre d'une vente CIF les risques afférents au transport maritime sont à la charge du vendeur et de l'acquéreur, qu'en réalité ce préjudice n'est pas né du fait du contrat de transport mais du refus de l'acheteur d'exécuter les termes du contrat de vente. Elle ajoute que le choix effectué par la société GTI d'agir en France contre un intermédiaire et un transport maritime ayant leurs sièges en France et en Suisse plutôt que d'exercer une action contre une société émiratie ne pouvait être faite qu'à condition que GTI soit subrogée ou cessionnaire des droits à agir d'A-One Trading, transmission dont il n'est pas justifiée.

A titre subsidiaire, sur le fond, sur le retard à livrer et à transporter, en premier lieu, la société MSC soutient qu'il n'existe aucun retard au regard du contrat de vente liant GTI à A-One Trading car il n'est pas établi que par le fait de MSC, GTI n'aurait pas rempli ses obligations à l'égard de son acheteur, que les stipulations du contrat de vente signifient que GTI devait conclure le contrat de transport maritime pour le compte de l'acheteur et payer le fret jusqu'à Nhava Sheva et que la livraison des marchandises vendues devait s'opérer, non à Nhava Sheva, mais au jour de l'embarquement des marchandises à bord du navire au port de chargement, que cet embarquement devait intervenir au plus tard 60 jours après la conclusion du contrat, soit le 15 avril 2009, que la

marchandise voyage aux risques de l'acheteur à compter de cet embarquement, soit au Havre à bord du navire Clipper le 12 mars 2009 et que le vendeur n'a aucune obligation contractuelle quant à la date d'arrivée des marchandises au port de destination, que dès lors il s'en déduit que GTI ne peut rendre responsable MSC d'un manquement à ses obligations de vendeur puisque précisément elle a livré les marchandises, par chargement à bord du Clipper, avant l'expiration des délais qui lui étaient impartis par le contrat de vente.

En second lieu, elle fait valoir qu'il n'existe aucun retard au regard du contrat de transport maritime. En effet il est de jurisprudence constante que les dates de départ et d'arrive des navires n'ont qu'une valeur indicative. Elle se prévaut de la clause n°8 '*Etendue du transport, retard, dommages consécutifs*' qui interdit à Amatrans de rechercher la responsabilité de MSC pour les conséquences relatives au délai d'acheminement des marchandises. Elle indique que le transporteur maritime ne supporte aucune présomption de responsabilité dans les hypothèses de retard et que la preuve d'une faute de MSC, et notamment que le délai d'acheminement aurait été particulièrement anormal eu égard aux circonstances de la cause, n'est pas rapportée par les intimés : nul n'a attiré son attention sur le caractère urgent de la livraison dans tel délai plutôt qu'un autre,- la ferraille n'est pas une marchandises périssable et n'est donc susceptible d'avarie si le transport dure trop longtemps,- le caractère anormalement long du transport eu égard au fort remplissage des navires sur la liaison Europe/Inde à cette époque n'est pas démontré.

A titre infiniment subsidiaire, sur l'indemnisation sollicitée, elle estime tout d'abord que la preuve du préjudice prétendument souffert par A-One Trading n'est pas rapportée. En effet GTI a livré les marchandises à A-One Trading au port de chargement en temps et en heure, l'acheteur ne pouvait donc lui faire le reproche d'un quelconque manquements à ses obligations en matière de délivrance de la chose vendue. Elle précise qu'il appartenait à GTI de contester la responsabilité qui lui était imputée, qu'elle a payé à tort et ne peut donc ensuite se retourner contre d'éventuelles tiers responsables pour se faire rembourser une indemnité indue. Par ailleurs, A-One Trading ne rapporte pas la preuve de son préjudice et de son étendue. Elle ajoute qu'Amatrans lui a confié à MSC le transport de 4 autres conteneurs de scrap entre les mêmes parties, dans les mêmes conditions de transit time (chargés le 21 mars 2009 au Havre, ayant subi le même délai à Anvers et arrivés le 18 mai à Nhava Sheva) sans qu'elles subissent '*curieusement*' la même dépréciation, ce qui permet de douter de l'existence d'un préjudice bien réel.

Elle invoque par ailleurs la clause exonératoire et limitative de responsabilité n°8 des conditions générales de MSC, qui ne peut dépasser le fret maritime payé à MSC au titre des expéditions litigieuses, la preuve de la commission d'une faute lourde voire inexcusable par MSC n'étant pas rapportée par GTI.

Elle ajoute que la demande incidente de condamnation solidaire de MSC avec Amatrans est irrecevable car prescrite aucune action en responsabilité n'ayant été engagée par elle à son encontre dans le délai d'un an à compter de la livraison des marchandises prescrit à l'article 3-6 de la convention de Bruxelles.

Dans ses dernières conclusions du 27 août 2012, auxquelles il est fait expressément référence pour l'exposé des faits, moyens et prétentions soulevés, **la société Amatrans** conclut à la confirmation du jugement entrepris qui l'a qualifiée de commissionnaire de transport, déclaré son action en garantie contre la société MSC recevable et bien fondée et condamné MSC à la garantir de toutes les condamnations en principal, intérêts et frais prononcées à son encontre, et à la condamnation de la société MSC à lui payer la somme de 4.000 € par application des dispositions de l'article 700 du code de procédure civile, entiers dépens d'appel en sus.

La société Amatrans conteste être intervenue en qualité de mandataire de GTI, et par conséquent de transitaire, et indique être intervenue en qualité de commissionnaire de transport. Elle avait la maîtrise des voies et moyens et le libre choix de ses substitués. L'immixtion de l'expéditeur, en

l'occurrence GTI, par des instructions précises de date, jour, lieu de livraison ne lui fait pas perdre cette qualité.

Elle soutient que le 16 février 2009, lors de sa demande de cotation pour un transport de ferraille à destination de Nava Sheva, à MSC, celle-ci connaissait le type de marchandise à charger, le transbordement à Anvers et la situation de ce port en raison d'une forte demande mondiale de ferraille à destination de l'Inde ou du Pakistan qui engendreraient des difficultés, qu'elle n'en a jamais averti Amatrans, qu'elle était consciente de cette situation ainsi qu'il résulte d'un courriel du 14 avril 2009, qu'un retard de plus de 50 jours sur les prévisions pour un transport qui en temps normal se fait en 30 jours constitue une faute de la part du transporteur maritime.

Dans ses dernières conclusions du 26 novembre 2012, auxquelles il est fait expressément référence pour l'exposé des faits, moyens et prétentions soulevés, **la société Universal Stock Metal (USM) anciennement GTI**, demande à la Cour de dire et juger que la société Amatrans, commissionnaire de transports, et la société MSC, transporteur, sont responsables du retard de livraison et des préjudices subis par elle, dire et juger que la société MSC ne peut bénéficier d'aucune limitation de responsabilité, confirmer le jugement entrepris en ce qu'il a condamné la société Amatrans à payer à la société GTI devenue USM la somme principale de 107.804 \$ US, ou son équivalent en €, au jour du jugement, outre intérêts de droit à compter du 1er février 2010, avec capitalisation des intérêts par année entière.

Elle sollicite par ailleurs la condamnation solidaire de la société Amatrans et MSC au paiement desdites sommes, la confirmation du jugement en ce qu'il a condamné la société Amatrans à régler la société GTI, devenue USM, une indemnité de 4.000 € au titre de l'article 700 du code de procédure civile, et y ajoutant, la condamnation solidaire ou in solidum, ou qui d'entre elles mieux le devra, de la société Amatrans et la société MSC à lui payer une indemnité complémentaire de 8.000 € au titre de l'article 700 du code de procédure civile, tous les frais d'instance et d'appel en sus.

La société USM anciennement GTI soutient qu'elle a demandé à la société Amatrans d'organiser le transport, ce qu'elle a accepté en qualité de commissionnaire de transport, que celle-ci s'est engagée expressément pour une livraison le 6 avril 2009, que le retard de livraison, qui a été de 52 jours, est la cause d'un préjudice économique et financier pour la société USM de 107.804 \$ US, que la société Amatrans n'a pris aucune mesure pour éviter et en tout cas limiter le retard de la livraison, et a engagé en conséquence sa totale responsabilité pour son propre fait.

Elle fait valoir que si ce retard relève de l'organisation de la société MSC, Amatrans, en sa qualité de commissionnaire de transport, est garante de son affrété.

Elle estime que son préjudice financier est justifié, que la société MSC ne peut invoquer à son encontre une quelconque limitation de réparation ou de responsabilité, aucune clause ou disposition législative ou réglementaire ne lui étant opposable, ce d'autant plus que l'importance du retard et le comportement des transporteurs constituent une faute lourde, voire inexcusable, qu'en effet lorsqu'elle a accepté d'effectuer le transport, la société MSC avait une conscience totale des problèmes de saturation sur la ligne de l'Inde et en conséquence de l'impossibilité de réaliser le transport dans le délai contractuel et même dans un délai normal.

La clôture des débats a été prononcée par ordonnance en date du 11 décembre 2012.

SUR CE

- sur les fins de non recevoir invoquées par la société MSC tirées du défaut de qualité et d'intérêt pour agir de la société GTI devenue USM sur le fondement du contrat de transport maritime

La société MSC reproche aux premiers juges de s'être focalisés sur la qualité d'Amatrans sans trancher le moyen qu'elle avait soulevé du défaut de qualité et d'intérêt à agir de la société GTI sur le fondement du contrat de transport maritime qu'elle entend faire à nouveau valoir en appel.

Deux contrats ont été conclus, à savoir un contrat de vente de marchandises entre la société GTI, vendeur, et la société A-One Trading Co., acheteur, en date du 15 février 2009, et un contrat de transport entre la société A-One Trading et la société MSC.

Un lien contractuel existe par ailleurs entre la société GTI et la société Amatrans dont l'intervention en qualité de commissionnaire de transport retenue par tribunal n'est pas remise en cause en appel par la société MSC qui la lui contestait en première instance estimant qu'elle n'avait agi que comme mandataire de GTI.

Il est exact, comme l'indique la société MSC, que l'action en responsabilité née du contrat de transport maritime appartient aux parties au contrat de transport, qu'il peut s'agir du chargeur, du dernier endossataire du connaissement émis à ordre.

Force est d'observer en l'espèce, avec la société MSC, que sur les quatre connaissements émis à l'occasion du transport maritime litigieux, figurent, la société A-One Trading Co, désignée en qualité de 'Shipper', c'est-à-dire de chargeur-expéditeur, et la société MSC, le transporteur, qu'ils sont par ailleurs établi 'à ordre' sans davantage de précision, qu'il n'est pas justifié de l'identité du dernier endossataire.

A aucun moment, la société GTI n'y est mentionnée.

Il s'ensuit qu' au vu de ces connaissement qui établissent la preuve du contrat de transport conclu entre la société A-One Trading Co et la société MSC, la société GTI qui n'y figure pas n'a pas la qualité pour agir sur le fondement du contrat de transport.

Toutefois, le droit d'action en responsabilité est également ouvert à tout intéressé au transport maritime dès lors qu'il justifie avoir personnellement subi un préjudice du fait de la mauvaise exécution du contrat de transport maritime.

En l'espèce, la société A-One Trading Co, arguant de l'existence d'un retard dans la livraison de ses marchandises, qui l'aurait contrainte de se fournir sur un autre marché à un prix supérieur, entraînant un préjudice, a déduit une somme de 107.804 USD de la facture de la société GTI qui s'élevait à 258.804 USD.

La société GTI, qui n'a pas été entièrement réglée du coût des marchandises qu'elle a vendues à l'acheteur chargeur lui opposant un retard dans la livraison, justifie ainsi d'un préjudice économique et financier personnel et doit être admise à agir contre le transporteur.

La société GTI, qui justifie d'un intérêt à agir sur le fondement du contrat de transport maritime, est par conséquent recevable.

L'appel en garantie de la société MSC par Amatrans, commissionnaire de transport, n'est donc pas sans objet.

Le jugement sera par conséquent confirmé en ce qu'il a jugé que l'action de GTI et l'appel en garantie d'Amatrans recevables.

- sur le retard à livrer et à transporter

** sur le retard au regard du contrat de vente liant GTI à A-One trading Co*

Pour la société MSC, il n'est pas établi que par le fait de MSC, la société GTI, vendeur, n'aurait pas rempli ses obligations à l'égard d'A-One Trading, son acheteur.

Le contrat de vente du 15 février 2009 produit stipule un prix en USD par tonne CIF Nhava Sheva, Inde, un règlement par virement bancaire à réception des BL (connaissance) pour la totalité de la marchandise.

Par ailleurs, figurent sur les connaissements, en qualité de chargeur-expéditeur, la société A-One Trading Co.

Ces éléments permettent de considérer qu'il s'agit d'une vente CIF (cost, insurance, freight - coût, assurance, fret) , comme l'indique la société MSC, ce qui n'est d'ailleurs pas sérieusement contesté par aucune des autres parties.

Dans le cadre d'un tel contrat, le transfert de propriété des marchandises s'opère au moment de leur embarquement, de sorte que l'acquéreur, soit en l'espèce la société A-One Trading Co supporte les risques de toute nature, dès lors qu'ils sont postérieurs à l'embarquement.

En vertu de ce contrat, le vendeur a l'obligation de conclure pour le compte de l'acheteur le contrat de transport des marchandises vendues.

L'exécution de cette obligation par la société GTI est démontrée par l'établissement des connaissements à l'en-tête de MSC au nom de la société A-One Trading Co, son acheteur.

Par ailleurs, les marchandises ont été embarquées à bord du navire Clipper au Havre, le 12 mars 2009, le transfert de propriété de celle-ci s'est donc opéré à cette date, et elle a voyagé aux risques de l'acheteur, la société A-One Trading Co, la société GTI, n'ayant aucune obligation contractuelle quant à la date d'arrivée.

De plus, aucun manquement à son obligation d'embarquer les marchandises selon les termes du contrat de vente, n'est opposé par l'acheteur à sa co-contractante.

Force est donc de constater avec la société MSC que GTI ne peut la rendre responsable d'un manquement à ses obligation en qualité de vendeur puisque les marchandises ont été livrées, par chargement à bord, dans les conditions du contrat de vente.

** sur le retard de livraison au regard du contrat de transport maritime*

En l'espèce, il est établi que par la confirmation de réservation de fret envoyée à GTI le 19 février 2009 par Amatrans, celle-ci s'est engagée à embarquer les marchandises sur un navire prévu le 7 mars 2009, pour une livraison à Nhava Sheva prévue le 6 avril 2009, que les marchandises ont été embarquées au Havre le 12 mars 2009 et n'ont été livrées à Nhava Sheva que le 28 mai 2009, entraînant ainsi un retard de 52 jours, par rapport à la date initialement prévue, comme l'a justement relevé le tribunal.

La société GTI reproche à la société Amatrans de n'avoir pris aucune mesure pour éviter en tout cas limiter le retard de livraison, de sorte que sa responsabilité est engagée pour son propre fait.

Toutefois, dans la mesure où, comme le relève à juste titre le Tribunal, la société GTI ne justifie pas d'avoir donné des instructions spécifiques à la société Amatrans relatives à une date de livraison déterminée, où celle-ci a envoyé le 19 février 2009 à GTI une confirmation de réservation de fret auprès de MSC, pour un chargement prévu le 07 mars 2009 et une livraison prévue le 06 avril 2009, ce qui constitue une prévision d'expédition, que les connaissements ont été établis sur les instructions données par GTI le 23 février 2009 à Amatrans, où les marchandises ont été chargées 'on board' au

Havre le 12 mars 2009, ce qui constitue un délai normal de chargement, la société Amatrans n'a commis aucune faute personnelle.

Par contre, en qualité de commissionnaire de transport, elle doit répondre vis à vis de GTI des fautes de son substitué, la société MSC, comme l'a également, à bon droit, décidé le tribunal.

La décision entreprise sera par conséquent également confirmée sur ces points.

Le jugement n'est pas critiqué en ce qu'il a considéré que la société Amatrans avait agi en qualité de commissionnaire de transport, mais en ce qu'il a estimé que la société MSC devait répondre du délai d'acheminement à l'égard de la société Amatrans, ce que l'appelante conteste.

Le transport maritime étant un mode de transport aléatoire, comme le souligne, à juste titre, la société MSC, le transporteur, à moins d'une date convenue, n'est tenu d'acheminer les marchandises à destination que dans un délai normal eu égard aux circonstances de fait, que les dates de départ et d'arrivée des navires n'ont qu'une valeur indicative. Sa responsabilité ne peut être recherchée au titre du délai d'acheminement que si sa faute est prouvée.

La société MSC expose que c'est pour ces raisons que ses conditions générales comportent une clause n°8 intitulée *'étendue du transport, retard, dommages consécutifs'*, qui dispose :

' Le transporteur ne promet ni ne s'engage à charger, transporter ou décharger les marchandises sur ou par un navire, à une date ou dans un temps déterminé. Départs et arrivées annoncés sont uniquement des estimations, ces prévisions peuvent être avancées, retardées ou annulées sans préavis. En aucun cas, le transporteur ne sera responsable des dommages indirects ou de tout retard dans les départs ou les arrivées prévues de tout navire ou d'autre moyens utilisés pour transporter les marchandises par mer ou autrement... [traduction libre de 'scope of voyage, delay, consequential damage' non contestée] ;

Il est exact, comme le souligne la société MSC, que son attention n'a pas été attirée sur une quelconque urgence qu'il pourrait y avoir à livrer dans tel délai plutôt qu'un autre, que la ferraille n'est pas une marchandise périssable susceptible d'avarie en cas d'une durée trop longue de transport.

Néanmoins, en l'absence d'urgence mentionnée, la société MSC devait assurer un acheminement dans un délai normal eu égard aux circonstances de fait, à savoir la nature de la marchandise à transporter et la distance à parcourir pour parvenir à destination.

Certes les marchandises embarquées ne présentaient aucun caractère périssable, il n'en demeure pas moins que le transporteur doit faire toute diligence pour les acheminer dans un délai normal.

Or, comme le souligne à juste titre le tribunal, la société MSC a chargé les conteneurs au Havre sur un navire le 12 mars 2009 et a établi les quatre connaissements datés 'Shipped on board' à cette date, qu'elle a ainsi fixé la date d'embarquement et a par conséquent pris l'engagement d'acheminer la marchandise à compter de cette date dans un délai normal, soit une trentaine de jours.

Il n'est pas contesté qu'au moment du transport litigieux, il existait une forte affluence de marchandises à transporter d'Europe vers l'Inde.

Toutefois, la société MSC ne justifie pas d'avoir averti la société Amatrans que celle-ci induisait nécessairement un allongement des délais de transport, et notamment de transbordement, eu égard à la capacité des navires.

En effet, la société MSC, alors qu'elle avait embarqué les marchandises le 12 mars 2009 et que les containers étaient arrivés à Anvers depuis le 14 mars 2009, n'a informé la société Amatrans de cette

situation que dans son courriel du 14 avril 2009 adressé en réponse à celui du même jour de cette société, soit 4 jours avant le transbordement prévu pour le 18 avril 2009, lui indiquant qu'elle était consciente de la situation qu'engendrait le manque d'espace sur les navires exports vers l'Inde à Anvers, qu'elle reconnaissait par là son retard anormal de livraison, comme l'a, à juste titre, retenu le tribunal.

Ainsi, si les conteneurs chargés le 18 avril 2004 sont arrivés à Nhava Sheva le 28 mai 2009, soit un mois après leur transbordement, leur transport a toutefois enregistré un retard de plus de 50 jours par rapport aux prévisions, étant rappelé qu'ils ont été embarqués par la société MSC le 12 mars 2009, qu'un tel retard constitue une faute du transporteur maritime dont ce dernier doit répondre à l'égard de la société Amatrans.

Le jugement déféré sera par conséquent confirmé en ce qu'il a déclaré la société MSC entièrement responsable du préjudice subi par la société GTI.

- sur le préjudice et l'application d'une clause exonératoire et limitative de responsabilité

Contrairement à ce que soutient la société MSC, les sommes réclamées par la société GTI constituent bien un préjudice économique et financier personnel, dans la mesure où la société A-One Trading Co a, se prévalant du retard dans l'acheminement des marchandises, imputable au transporteur, comme cela vient d'être démontré, la société GTI a supporté une diminution du prix de vente des marchandises.

Il importe peu que la société A-One Trading Co ne rapporte pas la preuve de la réalité de son préjudice dès lors que la société GTI, par les pièces produites, à savoir un courrier de son acheteur du 10 septembre 2009 l'avisant d'une perte de 150 000 \$ pour sa société mais d'une réduction de sa réclamation à 107.804 \$, et une attestation de son expert comptable du 26 novembre 2009 d'un avoir accordé par la société GTI du même montant, justifie de la réalité de son préjudice personnel.

C'est donc à bon droit que le tribunal a retenu un préjudice d'un montant de 107.804 USD et a condamné la société Amatrans en sa qualité de commissionnaire au paiement de ladite somme.

En appel, la société MSC se prévaut de l'existence de la clause n°8 figurant au dos des connaissements évoquée ci-dessus pour soutenir que sa garantie due à la société Amatrans ne peut excéder la somme de 14.220 €.

Selon la clause n°8 in fine : *' Si le transporteur devrait néanmoins être tenu légalement responsable de toute perte directe ou indirecte ou dommage causé par le retard présumé, une telle responsabilité ne peut en aucun cas dépasser le fret payé pour le transport.'* [traduction libre non contestée].

La société Amatrans ne conteste pas sérieusement, d'une part, qu'elle connaît cette clause en qualité de professionnelle de l'organisation de transports internationaux et utilisateur fréquent des lignes de la société MSC, d'autre part, qu'elle lui soit opposable, comme le soutient Le transporteur.

Par ailleurs, la société Amatrans ne fait état de l'existence d'aucune faute lourde voire inexcusable imputable à la société MCS qui l'empêcherait de se prévaloir de la clause limitative de responsabilité.

En tout état de cause, dans la mesure où les échanges de courriels montrent que le retard est lié à l'accroissement du trafic à destination de l'Inde que les capacités de transport n'ont pas permis d'assumer, soit à une situation extérieure au transport maritime, et où lors de l'embarquement le 12 mars 2009, alors que des marchandises prises en charge par la société MSC les 9 et 13 février 2009 avaient été déchargées à Nhava Sheva les 9 et 16 mars 2009, soit 31 jours plus tard, ce qui n'est pas contesté, il ne peut être considéré que la société MSC a, en acceptant de réaliser le transport dans ces conditions, commis une négligence d'une extrême gravité confinant au dol, caractéristique de la faute

lourde, ou agi témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait nécessairement, ce qui serait constitutif d'une faute inexcusable.

En conséquence, en l'absence de preuve d'une faute lourde voire inexcusable commise par la société MSC, celle-ci est fondée à se prévaloir de la clause de limitation de responsabilité.

La société MSC indique que le fret maritime qui lui a été payé au titre des expéditions litigieuses s'élève à la somme de 14.220 € et en verse pour preuve quatre factures adressées à Amatrans, sans être contesté sur ce point.

Dans ces conditions, il convient de condamner la société MSC à garantir la société Amatrans à hauteur de la somme de 14.220 €.

La société MSC sollicite la condamnation de la société GTI à lui rembourser la somme de 85.516,99 € versée au titre de l'exécution provisoire.

Il n'est toutefois versé aux débats aucune pièce justificative d'un règlement intervenu au titre de l'exécution provisoire directement au profit de GTI par la société MSC, de sorte que celle-ci doit être déboutée de cette demande.

- sur la demande de la société MSC tendant à obtenir la condamnation solidaire d'Amatrans et MSC

Aucune assignation, ni signification de conclusions formulant des demandes à l'encontre de la société MSC n'a été délivrée à la requête de la société GTI jusqu'à ses écritures d'appel du 14 août 2012.

Or la prescription de l'action en responsabilité contre le transporteur est d'une année, de sorte que la demande de GTI formée pour la première fois en cause d'appel tendant à obtenir la condamnation solidaire de MSC est irrecevable, comme prescrite.

- sur les autres demandes

Si l'équité justifiait l'octroi aux sociétés GTI et Amatrans d'une indemnité de procédure en première instance, qui sera confirmée, il ne paraît pas inéquitable, en revanche, de laisser à chacune des parties la charge de ses frais irrépétibles, non compris dans les dépens, exposés en cause d'appel.

PAR CES MOTIFS

Confirme le jugement entrepris sauf en celle de ses dispositions ayant condamné la société MSC à relever et garantir la société Amatrans de la condamnation au paiement de la somme de 107.804 USD, ou son équivalent en euros au jour du jugement, outre les intérêts de droit à compter du 1er février 2010, avec capitalisation des intérêts par année entière,

et statuant à nouveau sur le chef infirmé,

Condamne la société MSC à relever et garantir la société Amatrans des condamnations prononcées à son encontre en réparation du préjudice de la société GTI à hauteur de la somme de 14.220 €,

Déclare irrecevable la demande de la société Universal Stock Métal anciennement GTI, en condamnation solidaire de MSC, comme prescrite,

Déboute les parties de leur demande respective en paiement d'une indemnité de procédure formée en appel,

Condamne la société MSC aux dépens d'appel qui seront recouvrés conformément à l'article 699 du code de procédure civile.

LE GREFFIER LE PRESIDENT

R.G : 12/03435

COUR D'APPEL DE ROUEN
CHAMBRE CIVILE ET COMMERCIALE
ARRET DU 28 FEVRIER 2013

DÉCISION DÉFÉRÉE :

TRIBUNAL DE COMMERCE DE ROUEN du 18 Juin 2012

APPELANTE :

SAS GEODIS WILSON FRANCE

33, rue des Vanesses - Bâtiment Eiffel

93420 VILLEPINTE

représentée par la SELARL PATRICE LEMIEGRE, avocats au barreau de ROUEN, postulant
assistée de Me Sylviane GAUTHIER, avocat au barreau de PARIS, plaidant

INTIMEE :

SARL BDR BROUETTES DISTRIBUTION RAPIDE

Boulevard industriel

76580 Le Trait

représentée et assistée par Me Philippe DUBOS, avocat au barreau de ROUEN

COMPOSITION DE LA COUR :

En application des dispositions de l'article 786 du Code de procédure civile, l'affaire a été plaidée et débattue à l'audience du 15 Janvier 2013 sans opposition des avocats devant Monsieur FARINA, Président, en présence de Madame BERTOUX, Conseiller

Le magistrat rapporteur a rendu compte des plaidoiries dans le délibéré de la Cour composée de :

Monsieur FARINA, Président

Madame PRUDHOMME, Conseiller

Madame BERTOUX, Conseiller

GREFFIER LORS DES DEBATS :

Mme WERNER, Greffier

DEBATS :

A l'audience publique du 15 Janvier 2013, où l'affaire a été mise en délibéré au 28 Février 2013

ARRET :

CONTRADICTOIRE

Prononcé publiquement le 28 Février 2013, par mise à disposition de l'arrêt au greffe de la Cour, les parties en ayant été préalablement avisées dans les conditions prévues au deuxième alinéa de l'article 450 du Code de procédure civile,

signé par Monsieur FARINA, Président et par Mme WERNER, Greffier

*

* *

EXPOSE DU LITIGE

La SAS Géodis Wilson France, exposant avoir, en qualité de commissionnaire de transport, assuré pour le compte de la société BDR Brouettes Distribution Rapide l'acheminement de brouettes depuis la Chine et les Etats Unis en juin et juillet 2011 pour lequel elle a émis deux factures et des avoirs ramenant sa créance, et se prévalant de lettres de change adressées par sa cliente, l'a fait assigner en référé en paiement de diverses sommes, dont celle en principal de 19.761,35 €

Par ordonnance de référé en date du 18 juin 2012, le juge des référés du tribunal de commerce de Rouen :

- au principal, a renvoyé les parties à mieux se pourvoir,
- au provisoire :
 - . a constaté l'existence d'une contestation sérieuse,
 - . s'est déclaré incompétent,
- a condamné la société Géodis Wilson France à payer à la société BDR Brouettes Distribution Rapide la somme de 1.000 € sur le fondement de l'article 700 du code de procédure civile ainsi qu'aux entiers dépens.

La SAS Géodis Wilson France a interjeté appel de cette décision.

Pour l'exposé des moyens des parties, il est renvoyé aux conclusions du 18 décembre 2012 pour l'appelante, et du 29 novembre 2012 pour l'intimée.

La SAS Géodis Wilson France conclut à l'infirmerie de l'ordonnance, au débouté de la société BDR Brouettes Distribution Rapide de ses conclusions à toutes fins qu'elles comportent, et demande à la Cour de condamner la société BDR Brouettes Distribution Rapide à lui payer la somme principale de 19.761,35 €, outre les pénalités de retard calculées au taux d'intérêt appliqué par la Banque Centrale Européenne à son opération de refinancement la plus récente majoré de 10 points de pourcentage sur le montant de chaque facture à compter de leur date d'exigibilité et jusqu'à complet paiement, la somme de 2.964,20 € par application de l'article 9 de ses conditions générales de prestation de service, et celle de 8.000 € par application des dispositions de l'article 700 du code de procédure civile, entiers dépens en sus.

La société BDR Brouettes Distribution Rapide conclut à la confirmation de l'ordonnance en toutes ses dispositions et demande à la Cour de condamner la société Géodis Wilson France à lui payer la somme de 2.000 € sur le fondement de l'article 700 du code de procédure civile.

La clôture des débats a été prononcée le 20 décembre 2012.

SUR CE

Pour statuer comme il l'a fait, le juge des référés a considéré que la dette n'était pas discutable, qu'elle n'était d'ailleurs pas discutée, que selon l'article 2240 du code civil, la prescription était pour l'heure, interrompue, au moins depuis le 2 janvier 2012, estimé qu'il existait une contestation sérieuse après avoir rappelé que la prescription annale en matière de transport à compter du jour de la marchandise aura été remise ou offerte au destinataire, et retenu que la société Géodis Wilson France ne fournissait aucun élément sur ce point.

Toutefois, en cause d'appel, le débat ne porte plus sur l'existence d'une éventuelle prescription qui avait été soulevée en première instance par la société BDR Brouettes Distribution Rapide, celle-ci faisant valoir la production par la société Géodis de deux lettres de voiture établissant les dates de livraisons des conteneurs.

En revanche, pour la société BDR Brouettes Distribution Rapide, il existe une contestation sérieuse relative à l'existence de la créance réclamée par la société Géodis Wilson France au titre de 'stationnement' et 'surestaries' et à son quantum qui n'est nullement justifié par les factures qu'elle a émises, ni par les lettres de voiture, ni par les lettres de change.

Il résulte des pièces produites que la société Géodis Wilson France a émis les deux factures suivantes :

- facture LEH1039779 en date du 15 septembre 2011 pour un total de 10.563€ correspondant à des frais afférents au transport (frais de stationnement : 7.160 € et surestaries : 3.403 €) payable au 15 octobre 2011.

- facture LEH1044396 en date du 14 octobre 2011 pour un total de 10.714,54€ correspondant à des frais afférents au transport (frais de stationnement : 5.630,54 € et surestaries : 5.084 €) payable au 12 novembre 2011.

Trois avoirs ont été établis les 7 et 10 octobre 2011 pour un montant total de 1.516,19 € sur la facture d'un montant de 10.563 €, en ramenant le montant à la somme de 9.046,81 €

Il est exact que l'émission de factures ne rapporte pas à elle seule la preuve de l'existence de la créance.

La société Géodis Wilson France, qui se prévaut du fait que la société BDR a reconnu être débiteur des sommes réclamées, verse toutefois aux débats d'autres éléments émanant de la société BDR Brouettes Distribution Rapide dont il résulte que l'existence de sa créance n'est pas sérieusement contestable.

En effet, selon un échange de courriers électroniques entre la société Géodis Wilson France et la société BDR Brouettes Distribution Rapide entre le 7 décembre 2011 et le 02 janvier 2012, des relances de la société Géodis Wilson France relatives au paiement des factures ci-dessus ont été adressés à la société BDR qui a envoyé le 22 novembre 2011 un chèque de 9.046,81 €, montant qui correspond au solde de la facture du 15 septembre 2011; concernant le règlement de la facture de 10.714,54 € il fallait attendre le retour du signataire pour faire partir le règlement; le chèque d'un montant de 9.046,81 € n'ayant jamais été reçu par la société Géodis, la société BDR a adressé deux

lettres de change relevées, l'une d'un montant de 9.046,81 € à échéance le 10 janvier 2012 pour la facture LEH1039779, l'autre de 10.714,54 € à échéance le 15 janvier 2012 pour la facture LEH1044396, ce qu'elle ne conteste pas sérieusement; ce mode de paiement n'étant pas accepté les traites allaient être retournées, le règlement devant être opéré par virement.

La société Géodis Wilson France justifie du retour desdites lettres de change relevées par lettre en date du 10 janvier 2012 dans laquelle elle avisait la société BDR Brouettes Distribution Rapide du solde dû de 19.761,35 €

L'ensemble de ces éléments établit que la société BDR Brouettes Distribution Rapide s'est reconnue débitrice de la société Géodis Wilson France, de sorte que l'existence de la créance de cette dernière n'est pas sérieusement contestable.

Au surplus la société Géodis Wilson France produit aux débats les justificatifs des frais de stationnement et de surestaries exposés dans le cadre de l'acheminement des brouettes pour le compte de la société BDR Brouettes Distribution Rapide qu'elle lui a refacturés.

Il convient, dans ces conditions, de condamner la société BDR Brouettes Distribution Rapide à payer à la société Géodis Wilson France à titre de provision la somme de 19.761,35 € augmentée des pénalités de retard calculées au taux d'intérêt appliqué par la Banque centrale européenne à son opération de refinancement la plus récente majoré de 7 points de pourcentage sur le montant de chaque facture à compter de la date d'exigibilité jusqu'à complet paiement, prévues aux conditions générales de vente, outre celle de 2.964,20 € par application de l'article 9 desdites conditions.

La décision entreprise sera par conséquent infirmée.

L'équité commande d'allouer à la société Géodis Wilson France l'indemnité de procédure indiquée au dispositif.

PAR CES MOTIFS

Infirmé la décision entreprise,

Et statuant à nouveau,

Condamne la société BDR Brouettes Distribution Rapide à payer à la société Géodis Wilson France à titre de provision :

- la somme de 19.761,35 € augmentée des pénalités de retard calculées au taux d'intérêt appliqué par la Banque centrale européenne à son opération de refinancement la plus récente majoré de 7 points de pourcentage sur le montant de chaque facture à compter de la date d'exigibilité jusqu'à complet paiement,

- celle de 2.964,20 € par application de l'article 9 des conditions générales de prestation de service.

Condamne la société BDR Brouettes Distribution Rapide à payer à la société Géodis Wilson France la somme de 1.500 € sur le fondement de l'article 700 du code de procédure civile,

Condamne la société BDR Brouettes Distribution Rapide aux dépens de première instance et d'appel qui seront recouverts conformément à l'article 699 du code de procédure civile.

LE GREFFIER LE PRESIDENT

COUR D'APPEL DE VERSAILLES

11ème chambre

DU 18 MARS 2013

R.G. N° 11/01581

AFFAIRE : Stéphane MONDOR C/ SARL TPM

Décision déferée à la cour : Jugement rendu le 30 Mars 2011 par le Conseil de Prud'hommes -
Formation paritaire de BOULOGNE BILLANCOURT

Section : Commerce

N° RG : 09/01042

Copies exécutoires délivrées à :

Me Xavier ROBIN

Me Mickaël VALETTE

Copies certifiées conformes délivrées à :

Stéphane MONDOR

SARL TPM

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

LE DIX HUIT MARS DEUX MILLE TREIZE,

La cour d'appel de VERSAILLES, a rendu l'arrêt suivant dans l'affaire entre :

Monsieur Stéphane MONDOR

Comparant en personne, assisté de Me Xavier ROBIN, avocat au barreau de PARIS, vestiaire : B0479

APPELANT

SARL TPM

Représentée par Me Mickaël VALETTE, avocat au barreau de PARIS, vestiaire : P0584, M. LACOUR
(Employeur)

INTIMEE

Composition de la cour :

En application des dispositions de l' article 945-1 du code de procédure civile , l'affaire a été débattue le 29 Octobre 2012, en audience publique, les parties ne s'y étant pas opposées, devant Madame Régine CAPRA, Conseiller chargé d'instruire l'affaire.

Ce magistrat a rendu compte des plaidoiries dans le délibéré de la cour, composée de :

Madame Marie-Noëlle ROBERT, Président,

Madame Régine CAPRA, Conseiller,

Madame Michèle CHOPIN, Vice Présidente placée,

Greffier, lors des débats : Madame Claudine AUBERT,

EXPOSE DU LITIGE

M. Mondor a été engagé par la société TPM à compter du 7 avril 2008, suivant contrat à durée indéterminée comportant une clause d'exclusivité, en qualité de chauffeur moto, moyennant une rémunération mensuelle brute fixe de base de 1 800 euros, dont 1 400 euros pour son temps de travail effectif et 400 euros à titre d'indemnité pour 15 heures d'astreinte par semaine, calculée sur la base d'un taux horaire de 6,15 euros, et une rémunération variable égale à 20 % du chiffre d'affaires hors taxe encaissé par la société au-delà de 5 250 euros sur le mois considéré.

Le 13 février 2009, l'employeur et le salarié ont engagé des pourparlers en vue d'une rupture conventionnelle, qui n'ont pas abouti.

Par lettre recommandée avec demande d'avis de réception expédiée le 4 mars 2009, présentée le 11 mars 2009 et distribuée le 24 mars 2009, M. Mondor a réclamé le paiement d'heures supplémentaires.

Par lettre recommandée avec demande d'avis de réception expédiée le 12 mars 2009, présentée le 13 mars 2009 et distribuée le 14 mars 2009, la société TPM a notifié à M. Mondor un avertissement pour des faits du 9 et du 12 février 2009.

Par lettre recommandée avec demande d'avis de réception du 25 mars 2009, la société TPM a notifié à M. Mondor une mise à pied conservatoire et l'a convoqué à un entretien préalable à un éventuel licenciement fixé au 6 avril 2009, reporté au 7 avril 2009, puis l'a licencié pour faute grave par lettre recommandée avec demande d'avis de réception du 24 avril 2009.

Contestant son licenciement et estimant ne pas avoir été rempli de ses droits, M. Mondor a saisi, le 7 juin 2009, le conseil de prud'hommes de Boulogne-Billancourt.

Par jugement du 30 mars 2011, le conseil de prud'hommes a :

-requalifié le licenciement de M. Mondor en licenciement pour cause réelle et sérieuse,

-fixé le salaire de M. Mondor à un montant mensuel brut de 2 464 euros,

-condamné la société TPM à payer à M. Mondor les sommes suivantes:

*2 464 euros à titre de rappel de salaire pour la période de mise à pied conservatoire,

*246,40 euros au titre des congés payés afférents,

*2 464 euros à titre d'indemnité compensatrice de préavis,

*246,40 euros au titre des congés payés afférents,

*3 000 euros à titre de dommages-intérêts pour violation de l'amplitude horaire,

-dit que le jugement sera assorti de l'intérêt légal de droit et de l'exécution provisoire dans le cadre de l' article 515 du code de procédure civile ,

-débouté M. Mondor du surplus de ses demandes,

-mis les dépens à la charge de la société TPM et condamné celle-ci à payer à M. Mondor la somme de 950 euros en application de l' article 700 du code de procédure civile .

M. Mondor a régulièrement interjeté appel de cette décision.

Il demande à la cour de confirmer le jugement déféré en ce qu'il a condamné la société TPM à lui payer la somme de 2 464 euros à titre de rappel de salaire pour la période de mise à pied conservatoire, la somme de 246,40 euros au titre des congés payés afférents, la somme de 2 464 euros à titre d'indemnité compensatrice de préavis et la somme de 246,40 euros au titre des congés payés afférents, de l'infirmier pour le surplus et en conséquence, de dire son licenciement dépourvu de cause réelle et sérieuse et de condamner la société TPM à lui payer les sommes suivantes :

*24 640 euros à titre de dommages-intérêts pour rupture abusive du contrat de travail,

*1 553,55 euros au titre des heures d'astreinte,

*155 euros au titre des congés payés afférents,

*6 521 euros au titre des heures supplémentaires,

*651 euros au titre des congés payés afférents,

*14 784 euros à titre d'indemnité pour travail dissimulé,

*10 000 euros à titre de dommages-intérêts pour violation des dispositions relatives à l'amplitude journalière maximale, aux heures d'astreinte et à la structure de la rémunération,

*les intérêts de droit des sommes allouées à compter de l'introduction de la demande en justice,

*2 000 euros en application de l' article 700 du code de procédure civile .

La société TPM demande à la cour d'infirmier le jugement entrepris en ses dispositions qui lui sont défavorables, de le confirmer pour le surplus, de débouter M. Mondor de l'ensemble de ses demandes et de condamner ce dernier à lui payer la somme de 3 000 euros au titre de l' article 700 du code de procédure civile .

Conformément aux dispositions de l' article 455 du code de procédure civile , la cour renvoie, pour l'exposé des moyens des parties, aux conclusions qu'elles ont déposées et soutenues oralement à l'audience.

MOTIFS DE LA DÉCISION

Sur l'application de la convention collective des transports routiers au litige :

Considérant que M. Mondor revendique l'application de la convention collective des transports routiers; qu'il fait valoir que ses bulletins de paie mentionnent le code APE 4939B et portent pour ceux des mois d'avril à septembre 2008 et de novembre 2008 la mention 'Transports routiers';

Considérant que conformément aux termes de l'article R 3243-1,3° du code du travail relatif au bulletin de paie interprété à la lumière de la Directive européenne 91/533/CEE du Conseil du 14 octobre 1991, l'employeur est tenu de porter à la connaissance du salarié la convention collective applicable; que si, dans les relations collectives de travail, une seule convention collective est applicable, laquelle est déterminée par l'activité principale de l'entreprise, dans les relations individuelles, le salarié peut demander l'application de la convention collective mentionnée sur le bulletin de paie; que cette mention vaut présomption de l'applicabilité de la convention collective à son égard, l'employeur étant admis à rapporter la preuve contraire;

Considérant que l'activité principale de la société TPM est une activité de transport de voyageurs par moto-taxis, laquelle est mentionnée dans la nomenclature des activités françaises, au sein de la classe 'autres transports terrestres de voyageurs', comme relevant de la sous-classe 49.32Z (ex 60.2E) 'transports de voyageurs par taxis'et non de la sous-classe 49.39B (ex 60.2G) 'autres transports routiers de voyageurs'; qu'elle ne rentre pas dès lors dans le champ d'application de la convention collective des transports routiers, tel que défini à l'article 1er de celle-ci;

Considérant que la société TPM n'a pas non plus manifesté de manière claire et non équivoque la volonté de faire application, dans ses relations avec M. Mondor, de la convention collective des transports routiers; qu'elle a en effet porté à la connaissance du salarié par l'article 13 du contrat de travail qu'aucune convention collective nationale n'était applicable à l'entreprise; que les bulletins de paie délivrés à l'intéressé en octobre 2008 et de janvier à mars 2009 portent mention de l'application des seules dispositions du code du travail; que la compagnie européenne d'expertise et de contrôle comptable, chargée d'établir les bulletins de paie, atteste que la référence sur les bulletins de salaire délivrés du salarié à la convention collective des transports routiers résulte d'une erreur de sa part; que M. Mondor est en conséquence mal fondé à se prévaloir des dispositions de la convention collective des transports routiers;

Sur la validité de la clause du contrat de travail prévoyant une rémunération variable en fonction du chiffre d'affaires réalisé par l'entreprise:

Considérant que l'article 9 alinéa 4 du titre II intitulé 'Dispositions générales aux différents modes de transport', de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, dans sa rédaction applicable au litige, résultant de la loi n° 2003-495 du 12 juin 2003, devenu l'article L. 1311-4 du code des transports fixant les principes de la réglementation sociale du transport, dispose qu'est nulle de plein droit, dans les contrats de transport, dans les contrats relatifs au déménagement et dans les contrats de travail, toute clause de rémunération principale ou accessoire de nature à compromettre la sécurité, notamment par l'incitation directe ou indirecte au dépassement de la durée du travail et des temps de conduite autorisés; qu'il en résulte que l'interdiction de telles clauses a une portée générale et s'applique à tous les personnels du transport quel que soit le type de véhicule qu'ils utilisent, tels que le transport de personnes par véhicule motorisé à deux ou trois roues, peu important que cette activité dite de 'moto-taxis', n'ait donné lieu à des dispositions spécifiques que dans l'article 5 de la loi n°2009-888 du 22 juillet 2009, ultérieurement codifié aux articles L. 3223-1 à L. 3223-3 du code des transports ;

Considérant que le contrat de travail de M. Mondor stipule qu'il percevra, outre une rémunération mensuelle brute fixe de base de 1 800 euros, une rémunération variable égale à 20 % du chiffre d'affaires hors taxe encaissé par la société au-delà de 5 250 euros sur le mois considéré; que M. Mondor, seul salarié de l'entreprise, a ainsi perçu, selon les bulletins de paie qu'il produit, une rémunération variable brute totale de 5 599,94 euros pour l'ensemble de sa période d'emploi;

Considérant qu'est illicite une prime qui incite le salarié, dont la rémunération est en partie fonction du chiffre d'affaires réalisé, à dépasser la durée du travail et les temps de conduite autorisés; qu'en l'espèce, comme le démontre l'existence de courses se succédant sans interruption à certaines heures de la journée, la vitesse avec laquelle M. Mondor assurait ses courses lui permettait non seulement de satisfaire au mieux la clientèle, qui faisait choix de ce mode de transport pour arriver plus vite à destination, mais également de se rendre disponible pour répondre à la demande d'un plus grand nombre de clients et d'augmenter ainsi le chiffre d'affaires réalisé et donc son salaire; que ce mode de rémunération variable était dès lors de nature à compromettre sa sécurité; que le salarié est donc bien fondé à invoquer la nullité de la clause litigieuse;

Sur le non-respect de la durée maximale hebdomadaire, de l'amplitude maximale journalière et de la durée minimale du repos quotidien:

Considérant que la directive 93/104/CE du Conseil du 23 novembre 1993, modifiée par la directive 2003/4/CE du Parlement et du Conseil du 22 juin 2000, fixe la durée hebdomadaire maximale du travail à 48 heures et la période minimale du repos journalier à 11 heures consécutives; que ce seuil se traduit en droit interne par l'interdiction de dépasser l'amplitude journalière de 13 heures, celle-ci étant définie comme le temps séparant la prise de poste de sa fin, calculé sur une même journée de 0 à 24 heures, sauf travail de nuit; que l'article L. 3121-34 dispose que la durée quotidienne du travail effectif par salarié ne peut excéder dix heures, sauf dérogations accordées dans des conditions déterminées par décret; que l'article L. 3121-35 dispose qu'au cours d'une même semaine, la durée du travail ne peut dépasser 48 heures; que l'article L. 3131-1 du code du travail dispose que tout salarié bénéficie d'un repos quotidien d'une durée minimale de onze heures consécutives;

Considérant qu'il résulte des tableaux établis par M. Mondor produits en pièce 5, que le salarié a accompli 52 heures 57 de travail effectif au cours de la semaine 25, du 16 au 20 juin 2008; que son amplitude journalière de travail, calculée de la prise en charge effective du premier client à la fin de la course du dernier client, sur une même journée de 0 h à 24 h, a très souvent dépassé 10 heures et notamment à 50 reprises 13 heures, atteignant 15 heures le 10 mai et le 3 juin 2008 et 16 heures 15 le 10 septembre 2008 et le 19 novembre 2008; que l'intéressé n'a pas non plus bénéficié à une vingtaine de reprises d'un repos quotidien d'une durée minimale de onze heures consécutives;

Considérant que la preuve du respect des seuils et plafonds prévus par le droit de l'Union européenne et de ceux prévus par les articles L. 3121-34 et L. 3121-35 incombe à l'employeur;

que la société TPM ne justifie pas de l'horaire de travail réalisé par M. Mondor au cours de la semaine 25 durant laquelle celui-ci mentionne avoir dépassé la durée maximale hebdomadaire de 48 heures, ni de l'amplitude journalière du travail pour la plupart des journées pour lesquelles celui-ci mentionne avoir dépassé l'amplitude maximale autorisée; que pour les journées pour lesquelles elle indique quelle a été, selon elle, l'amplitude de la journée de travail du salarié, l'heure du début de la journée de travail (horaire du pick-up client) est identique à celle retenue par l'intéressé et l'heure de fin de la journée de travail est également identique à celle retenue par celui-ci ou n'en diffère, le cas échéant, que de 5 ou 10 minutes; que selon les propres tableaux de l'employeur, l'amplitude de la journée de travail de M. Mondor a atteint ainsi 13 h12 le 13 mai 2008, 13 h 05 le 14 mai 2008, 13 h 45 le 19 mai 2008, 13 h 25 le 7 août 2008 et 13 heures 15 le 12 février 2009;

Considérant que la société TPM, qui ne produit aucun élément de nature à remettre en cause les données précises fournies par le salarié concernant l'heure à laquelle il a déposé son dernier client et l'heure à laquelle il a pris en charge son premier client le jour suivant, fait valoir que celui-ci bénéficiait au cours de la journée, entre les courses qu'il avait à assurer, de périodes de repos; que toutefois les éventuelles coupures fractionnant les périodes de travail effectif du salarié ne permettaient pas à l'intéressé de bénéficier d'un repos de onze heures consécutives;

Considérant que M. Mondor est en conséquence bien fondé à faire valoir que la société TPM a méconnu les règles relatives à la durée maximale hebdomadaire, à l'amplitude maximale journalière et à la durée minimale du repos quotidien;

Sur la demande en paiement d'heures supplémentaires:

Considérant qu'il résulte de l'article L. 3171-4 du code du travail que la preuve des heures de travail effectuées n'incombe spécialement à aucune des parties; qu'en cas de litige relatif à l'existence ou au nombre d'heures de travail accomplies, il appartient au salarié d'étayer sa demande par la production d'éléments suffisamment précis quant aux horaires effectivement réalisés pour permettre à l'employeur de répondre en fournissant ses propres éléments; que le juge ne peut rejeter une demande en paiement d'heures supplémentaires aux motifs que les éléments produits par le salarié ne prouvent pas le bien-fondé de sa demande;

Considérant que si M. Mondor produit en pièce 6 un décompte de son temps de travail 'après correction comptable', il ne précise pas en quoi consiste cette correction et ne justifie pas non plus de son bien-fondé; qu'il convient en conséquence de se référer au décompte produit en pièce 5 'sans correction comptable'; que ce décompte, qui récapitule jour par jour, mais également semaine par

semaine, son temps total de travail effectif est suffisamment précis pour permettre à l'employeur de répondre en fournissant ses propres éléments; qu'il est corroboré par les tableaux chauffeur, les doubles des factures de transport attestant du nombre de courses effectuées et des reçus de paiement par carte bancaire; que la demande du salarié est ainsi suffisamment étayée;

Considérant que la société TPM ne justifie pas des horaires de travail effectivement réalisés par le salarié, se bornant à produire un décompte établi pour les besoins de la cause du temps de travail de l'intéressé pour les semaines 20, 21, 32, 41, 50 et 52 de l'année 2008 et 5, 7, 8 et 10 de l'année 2009, étant précisé que le décompte des heures supplémentaires s'effectuant semaine civile par semaine civile, M. Mondor ne peut prétendre, au vu de son propre décompte, au paiement d'heures supplémentaires pour les semaines 32, 41, 50, 52 de l'année 2008 et 7 et 8 de l'année 2009, de sorte que seuls les décomptes de l'employeur des semaines 20 et 21 de l'année 2008 et 5 et 10 de l'année 2009, pour lesquelles le salarié peut prétendre selon le temps de travail effectif retenu dans son décompte, mais sur la base d'un calcul effectué semaine civile par semaine civile, à 17,95 heures supplémentaires au total, présentent un réel intérêt;

Considérant que contrairement à ce que la société TPM soutient, M. Mondor n'a pas inclus son temps de restauration dans le temps de travail effectif, mais dans le temps d'astreinte; que s'il a établi deux décomptes distincts pour les semaines 18, 27, 31, 40 de l'année 2008 et 1 de l'année 2009 commençant à la fin d'un mois et se poursuivant sur le mois suivant, il n'a pas comptabilisé deux fois le temps de travail de ces semaines, sauf pour la semaine 27, pour laquelle il a effectivement comptabilisé à tort à la fois le temps de travail effectif réel du jour du mois n sur la partie de la semaine se rapportant à ce mois, plus un temps de travail effectif théorique de 7 heures pour le même jour sur la partie de la semaine se rapportant au mois n+1;

Considérant qu'à défaut de précision relative à la durée du travail dans le contrat de travail, la rémunération du temps de travail effectif de 1 400 euros convenue se rapporte à la durée légale du travail, soit 35 heures de travail par semaine, tandis que les 400 autres euros mensuellement versés représentent l'indemnisation de 15 heures d'astreinte par semaine; qu'au vu du décompte de son temps de travail effectif établi par le salarié en pièce 5, que le décompte partiel fourni par l'employeur ne permet pas de remettre en cause, mais sur la base d'un calcul effectué semaine civile par semaine civile et non jour par jour, il y a lieu de retenir que M. Mondor a effectué 213,85 heures de travail au-delà du temps de travail de 35 heures par semaine contractuellement prévu, dont 173,62 heures de la 36ème heure à la 43ème heure, payables au taux horaire majoré de 25 % et 40,23 heures au-delà de 43 heures par semaine, payables au taux horaire majoré de 50 %;

Considérant que M. Mondor est mal fondé à revendiquer le paiement de ses heures supplémentaires sur la base d'un taux horaire calculé en divisant le montant total de la rémunération perçue du 7 avril au 31 décembre 2008, soit 21 529,13 euros, par le nombre d'heures de travail effectué pendant cette période, soit 1 325,36 heures; que si la rémunération variable qui lui a été versée étant illicite, le salarié est bien fondé à l'intégrer dans la partie fixe de sa rémunération, au niveau qu'il retient, qui n'est pas le niveau le plus élevé de celle-ci mais son niveau moyen sur la période du 7 avril au 31 décembre 2008, il est mal fondé à intégrer dans son calcul du salaire horaire la prime exceptionnelle de 200 euros versée en mai 2008 et l'indemnité mensuelle d'astreinte de 400 euros; qu'il y a lieu dès lors de retenir un taux horaire de $[18\,359,84/1\,325,36]$, soit un taux horaire de 13,85 euros; qu'il convient en conséquence d'infirmier le jugement déféré, de condamner la société TPM à payer à M.

Mondor la somme de 3 841,34 euros à titre d'heures supplémentaires et la somme de 384,13 euros au titre des congés payés afférents et de débouter le salarié du surplus de ses demandes de ces chefs;

Sur la demande en paiement d'indemnités d'astreinte:

Considérant que M. Mondor, qui n'avait pas d'horaires de travail fixe et travaillait à la demande, fait valoir qu'au sein de l'amplitude de sa journée de travail, tout temps qui ne constituait un temps de travail effectif doit être indemnisé comme temps d'astreinte, dès lors qu'il devait être constamment joignable par son employeur pour répondre à toute demande impromptue de course émanant d'un client et qu'il occupait les éventuels temps d'attente entre deux courses pour prendre du carburant, laver et nettoyer la moto, faire sur celle-ci des travaux de mécanique, compléter le tableau chauffeur à remettre à son employeur et établir le décompte des sommes perçues à remettre à celui-ci avec la caisse;

Considérant que selon l'article L. 3121-5 du code du travail, une période d'astreinte s'entend comme une période pendant laquelle le salarié, sans être à la disposition permanente et immédiate de l'employeur, a l'obligation de demeurer à son domicile ou à proximité afin d'être en mesure d'intervenir pour accomplir un travail au service de l'entreprise; que la durée de cette intervention est considérée comme un temps de travail effectif; qu'il en est de même du temps de trajet pour se rendre sur le lieu de l'intervention; qu'il résulte de l'article L. 3121-6 que les conditions dans lesquelles les astreintes sont organisées doivent être définies et les heures d'astreinte donner lieu à indemnisation;

Considérant que M. Mondor n'était pas soumis à un horaire de travail fixe et ne disposait pas non plus d'un planning de travail établi à l'avance, comportant des temps d'astreinte déterminés; que son contrat de travail, qui prévoit qu'il sera indemnisé pour 15 heures d'astreinte par semaine, sur la base d'un taux horaire de 6,15 euros, ne précise pas les conditions dans lesquelles ces astreintes seront assurées; que son employeur considérait, ainsi qu'il l'a déclaré lors de l'entretien préalable, dont le compte-rendu établi par le conseiller du salarié est versé aux débats, que l'intéressé devait en fait être disponible 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 pour répondre à ses appels;

Considérant qu'il ressort du décompte du temps d'astreinte du salarié produit par la société TPM pour les seules semaines 20, 21, 32, 41, 50 et 52 de l'année 2008 et 5, 7, 8 et 10 de l'année 2009, que l'employeur comptabilise certains temps d'attente entre deux courses comme un temps d'astreinte et d'autres non; qu'il apparaît notamment que contrairement au salarié, il ne reconnaît pas comme temps d'astreinte le temps d'attente entre la dernière course du matin et la première course de l'après-midi, quelle qu'en soit la durée, une heure ou plus, sans cependant justifier de ce qu'il avait effectivement délié le salarié de l'obligation qui était la sienne d'être en mesure d'intervenir sur simple appel téléphonique pour accomplir toute course qui lui serait confiée;

Considérant que M. Mondor, sans être à la disposition permanente et immédiate de l'employeur durant les temps d'attente fractionnant sa journée de travail, devait demeurer à son domicile ou à proximité pour être en mesure d'intervenir rapidement pour accomplir toute course qui lui serait confiée; qu'il est dès lors bien fondé à revendiquer l'indemnisation de la totalité du temps d'attente observé entre les courses, y compris durant les heures de repas;

Considérant que le salarié ayant été indemnisé de ses temps d'attente à raison de 15 heures par semaine, ne peut prétendre à indemnisation supplémentaire que pour les heures d'attente accomplies au-delà de cette durée, et non pour toute heure d'attente accomplie au-delà de 7 heures par jour; qu'au vu des décomptes précis qu'il produit en pièce 5, récapitulant jour par jour mais également semaine par semaine, son temps total d'attente, rectifié de l'erreur affectant le récapitulatif de la semaine 27 et sur la base d'un calcul effectué non pas jour par jour mais semaine civile par semaine civile, il y a lieu de retenir qu'il a effectué 250,75 heures au-delà des 15 heures d'astreinte par semaine dont il a été indemnisé; qu'il doit dès lors en être également indemnisé sur la base du taux horaire de 6,15 euros contractuellement prévu; qu'il convient en conséquence d'infirmier le jugement déféré et de condamner la société TPM à payer à M. Mondor la somme de 1 542,11 euros à titre d'indemnisation du temps d'astreinte supplémentaire effectué ainsi que la somme de 154,21 euros au titre des congés payés afférents à cette indemnité liée à une servitude de son emploi;

Sur la demande en paiement de dommages-intérêts pour violation des dispositions relatives à l'amplitude maximale journalière, aux heures d'astreinte et à la structure de la rémunération:

Considérant que si M. Mondor ne justifie pas d'un préjudice distinct de celui résultant du retard de paiement des indemnités d'astreinte, il est établi qu'en méconnaissant la prohibition, dans les contrats de travail des salariés des entreprises de transport, de toute clause de rémunération principale ou accessoire de nature à compromettre la sécurité, notamment par l'incitation directe ou indirecte au dépassement de la durée du travail et des temps de conduite autorisés et en ne respectant pas l'amplitude maximale journalière du travail, la société TPM a causé au salarié un trouble dans sa vie personnelle et créé un risque pour sa santé et sa sécurité, lui causant un préjudice que la cour fixe à la somme de 5 000 euros; qu'il convient en conséquence d'infirmier le jugement déféré et de condamner la société TPM à payer de ce chef à M. Mondor la somme de 5 000 euros à titre de dommages-intérêts;

Sur la demande en paiement d'une indemnité pour travail dissimulé:

Considérant qu'il n'est pas établi que la société TPM a, de manière intentionnelle, omis de mentionner sur les bulletins de salaire les heures réellement effectuées par son salarié; que ce dernier doit dès lors être débouté de sa demande en paiement d'une indemnité pour travail dissimulé sur le fondement de l'article L 324-11-1 devenu l'article L 8223-1 du Code du travail ;

Sur le bien-fondé du licenciement:

Considérant que la lettre de licenciement, qui fixe les limites du litige, est rédigée comme suit:

'... j'ai le regret de vous notifier par la présente votre licenciement pour faute grave.

Les motifs de cette décision sont les suivants :

Vous occupiez les fonctions de chauffeur moto depuis le 7 avril 2008.

*En votre qualité de chauffeur, vous étiez notamment responsable d'assurer les courses définies par la société, d'aller chercher les clients à l'endroit convenu et à l'heure convenu, de conduire les clients à destination dans le respect permanent du code de la route et des règles spécifiques de conduites édictées par la société Paris Motos et d'établir les bordereaux de course.

Or, j'ai constaté de nombreux manquements professionnels de votre part. Malgré mes rappels à l'ordre et mes mises en garde explicites, vous n'avez pas modifié votre comportement ni amélioré la qualité de votre travail.

En effet, force est de constater qu'aucun effort de votre part n'a été réalisé et, qu'au contraire, la situation n'a fait que s'aggraver.

*Le 12 mars dernier, vous aviez une course prévue à 15h45 au siège de la SNCF pour madame Rapp.

L'assistante de cette dernière m'a appelé à 15h15 pour m'informer qu'en raison d'une manifestation devant le siège de la SNCF, le lieu de prise en charge de Madame Rapp se ferait à 30 mètres du siège.

Soucieux de cette course en particulier et compte tenu de ce nouvel élément, j'ai tenté de vous joindre sur votre téléphone portable professionnel à de nombreuses reprises pour vous informer de ce changement à 15h15. En vain.

Vous saviez à quel point ce client est sensible pour notre entreprise et aviez des consignes très strictes pour cette course.

A 15h40 n'ayant toujours pas réussi à vous joindre, j'ai décidé de me rendre moi-même au siège de la SNCF, par précaution, pour effectuer la course alors même que je me trouvais à l'aéroport d'Orly à ce moment là.

A 15h50, l'assistante de madame Rapp m'a informé que vous n'étiez toujours pas présent sur les lieux et qu'il fallait absolument une moto rapidement compte tenu de l'heure limite d'embarquement très proche de madame Rapp à l'aéroport de Roissy (16h30).

Lorsque j'arrive au siège de la SNCF, je ne vous ai pas vu ! La cliente attendait dehors depuis très longtemps. J'ai ainsi dû emmener moi-même madame Rapp à l'aéroport de Roissy qui a pu avoir son avion de justesse. Vous n'avez même pas pris la peine de me contacter pour m'informer d'un quelconque retard!

Cela constitue des manquements professionnels à vos obligations contractuelles causant un important préjudice à la société.

En effet, compte tenu de son vif mécontentement quant au retard, j'ai été contraint de ne pas facturer cette course à la SNCF, ce qui a engendré une perte de chiffre d'affaires. Le préjudice d'image est également très important.

Votre explication montée de toute pièce ne tient pas. Quand bien même vous auriez véritablement 'oublié' votre téléphone portable professionnel que je mets à votre disposition, vous étiez en possession de votre mobile personnel puisque vous avez fini par me contacter avec celui-ci, bien plus tard!

*Le dimanche 22 mars 2009 à 20h30, monsieur Mayolle, gérant de la Société Motopolitain qui assure la permanence et le standard en mon absence, a tenté de vous joindre sur votre téléphone portable professionnel pour vous informer de l'horaire de la première course du lendemain : départ du 15ème arrondissement de Paris à 8h30 vers l'aéroport Roissy Charles de Gaulle. En vain.

Vous n'avez daigné le rappeler que tard dans la soirée en lui laissant un message pour le moins curieux : ' c'est Stéphane Mondor', sans autre précision. Notamment vous ne lui avez pas indiqué si vous pouviez vous rendre ou non le lendemain à 8h30 dans le 15ème arrondissement pour la course en question.

Monsieur Mayolle m'a appelé tôt le lendemain matin pour me faire part de ses inquiétudes sur le fait que vous assureriez la course de 8h30. J'ai alors tenté de vous joindre à de très nombreuses reprises. En vain une nouvelle fois alors que la course était prévue peu de temps après.

N'ayant aucune nouvelle de votre part, j'ai été contraint d'appeler monsieur Mayolle pour lui dire de trouver, dans l'urgence, une autre solution pour le rendez vous prévu à 8h30.

A 8h30, vous finissez par m'appeler pour m'informer que vous n'aviez pas pu répondre à mes appels téléphoniques depuis ce matin car vous étiez, je cite, ' aux toilettes'...

Votre comportement désinvolte et provocateur est totalement inacceptable. Vous avez fait preuve, une fois encore, de mauvaise foi délibérée dans l'exécution de votre contrat de travail.

Je vous ai rappelé, à de très nombreuses reprises depuis votre entrée en fonction, que votre téléphone portable professionnel était un outil indispensable pour la bonne exécution de votre contrat de travail compte tenu de vos fonctions. Pourtant vous vous acharnez à oublier de le prendre avec vous ou de le consulter durant la journée.

Une nouvelle fois, votre attitude a engendré un important préjudice.

*Le 23 mars 2009, je vous ai indiqué en fin de matinée que la prochaine course était programmée à 17h30 et que le client se trouverait aux alentours du [...] dans le 8ème. Je vous ai alors indiqué que je vous recontacterai vers 17h00 pour vous informer de l'heure et de l'adresse exacte de la course.

A 17h15 je vous ai appelé pour vous préciser que la course se trouvait au [...] à 17h45 pour le docteur Dana.

A l'heure prévue du pick up, l'assistante du docteur Dana, fort mécontente, m'a appelé pour m'informer que vous n'étiez toujours pas sur les lieux.

Vous avez alors prétexté que vous n'aviez pas eu le temps de vous rendre sur les lieux. Pourtant, j'avais pris le soin de vous préciser, dans la matinée, qu'une course aurait lieu vers 17h30 aux alentours du [...]. Vous auriez donc dû anticiper et vous rendre sur place vers 17h30.

Je vous avais déjà rappelé qu'il est de votre responsabilité de me prévenir lorsque vous pensez que vous serez en retard pour une course. Il est en effet préférable d'anticiper et de prévenir le client d'un éventuel retard afin d'éviter un mécontentement encore plus important.

En outre, j'ai été dans l'obligation de présenter mes excuses à l'assistante du docteur Dana, à votre place.

Un tel comportement de votre part est vraiment inacceptable, d'autant plus que je n'ai cessé de vous rappeler les règles élémentaires régissant notre profession depuis votre arrivée dans la société.

Ce nouvel incident a causé un nouveau préjudice à la société. En effet, le client était extrêmement surpris par votre retard ainsi que par l'absence totale d'excuses de votre part.

Le préjudice d'image est également très important compte tenu du contexte actuel extrêmement concurrentiel de notre activité.

*Le 23 mars 2009 en fin d'après midi, j'ai cherché à vous contacter une nouvelle fois à de nombreuses reprises pour m'assurer que vous effectueriez la course prévue à 19h57 à la gare du Nord. Vous n'avez pas répondu à votre téléphone professionnel.

Finalement, je suis parvenu à vous joindre uniquement dans la soirée pour vous informer des trois courses prévues pour le lendemain dont la première était prévue tôt le matin. A ce moment précis, vous n'avez fait aucune remarque sur votre impossibilité d'effectuer ces courses.

*Pourtant, vous m'avez envoyé un email à 23 heures le même jour dont les termes sont les suivants: 'Bonsoir, je ne pourrais pas effectuer les courses que vous m'avez données pour demain. Cordialement. Stéphane Mondor'.

Vous ne m'avez donné aucune explication complémentaire sur votre absence. Vous ne m'avez pas prévenu de la date prévisible de votre retour.

J'ai appris seulement quelques jours après par la poste que vous étiez finalement en arrêt maladie jusqu'au 5 mai 2009.

A la suite de votre mail totalement imprécis et extrêmement tardif, j'ai été contraint, dans l'urgence encore, de trouver une solution pour permettre la prise en charge des trois courses prévues le 24 mars 2009 au matin.

En raison du fait que vous êtes l'unique chauffeur de la société et que vous disposiez de la moto, j'ai été dans l'obligation de sous-traiter au dernier moment, une fois encore, ces trois courses.

Cet incident a, une nouvelle fois, causé un important préjudice financier à la société qui a perdu du chiffre d'affaires.

*Enfin, le 05 mars 2009 en vous faufileant entre les voitures en pleine circulation, vous avez heurté une voiture sur la voie publique avec la moto de la société.

Cet incident a fait l'objet d'un constat amiable d'accident automobile. L'assurance de la société après instruction du dossier a confirmé votre totale responsabilité dans cet accident. C'est donc la preuve que vous avez enfreint vos obligations contractuelles qui vous imposent le respect des règles du code de la route en toutes circonstances.

En tout état de cause, cet incident confirme votre mépris des règles les plus élémentaires et votre manque total de conscience professionnelle.

Ce nouvel incident cause encore une fois à la société un important préjudice financier.

*En outre, par courrier recommandé avec accusé de réception en date du 30 mars 2009, je vous ai demandé de restituer tous les biens de la société qui étaient en votre possession et notamment la caisse de la société que vous n'aviez pas déposée depuis presque 3 semaines ainsi que la moto, pourtant indispensable pour la poursuite de l'activité de la société.

Je vous ai également laissé plusieurs messages vocaux sur votre téléphone portable. Je n'ai jamais eu aucune nouvelle de votre part à ce sujet.

Vous étiez parfaitement conscient du handicap pour la société que constituait la conservation de la caisse et de la moto.

Cette attitude désinvolte et provocatrice a causé à la société un grave préjudice.

C'est seulement le 7 avril dernier lors de votre entretien préalable que vous avez décidé de restituer une partie seulement des biens de la société.

Aujourd'hui encore, je suis dans l'attente du retour des éléments suivants :

2 paires de gants mi-saison,

2 blousons d'été,

1 gilet airbag.

Je vous remercie de bien vouloir me les restituer sans délais.

*Comme cela vous a été expliqué, votre laxisme et votre refus d'appliquer les directives que je vous donne ont eu des conséquences particulièrement négatives pour la société.

Vos manquements professionnels répétés ont engendré une perte de chiffre d'affaires de la société ainsi qu'un préjudice d'image très important.

Ces manquements sont d'autant plus graves qu'ils interviennent dans le cadre d'un marché particulièrement délicat et concurrentiel pour lequel la ponctualité est un élément fondamental qui permet de conserver les clients et d'en attirer de nouveaux.

De manière générale, vous adoptez un comportement qui n'est pas acceptable et qui met en danger la pérennité de l'activité de la société Paris Moto.

Votre comportement constitue des actes d'insubordination caractérisés graves.

Ces faits sont d'autant plus graves que vous avez déjà fait l'objet d'un avertissement en date du 12 mars dernier pour des faits similaires et que vous avez persisté, malgré tout, à ne pas vous remettre en cause et à ne pas modifier votre comportement.

L'ensemble de ces faits caractérise incontestablement des manquements professionnels et contractuels graves justifiant la rupture de nos relations contractuelles pour faute grave.;

Considérant qu'il incombe à l'employeur de rapporter la preuve de la faute grave qu'il invoque;

Considérant qu'à l'appui de ses allégations, la société TPM produit uniquement un courrier de sa compagnie d'assurances du 7 août 2009 lui confirmant un précédent courrier, dans lequel elle lui avait indiqué que la responsabilité de M. Mondor était totalement engagée dans le sinistre du 5 mars 2009 suite à son changement de file et sa circulation interfile, sans pour autant dénier sa garantie, le courriel reçu du salarié le 23 mars à 22 h 47 l'informant qu'il ne pourra pas effectuer les courses données pour le lendemain et l'avertissement daté du 11 mars 2009 adressé au salarié le 12 mars 2009 lui reprochant d'avoir rempli par erreur, le 9 février, le réservoir de la moto avec de l'essence au lieu de diesel et d'avoir pris en charge son premier client, le 12 février, avec 20 minutes de retard, sans s'excuser auprès de ce dernier;

Considérant que l'employeur, bien qu'informé de l'ensemble des faits reprochés au salarié, choisit de lui notifier un avertissement seulement pour certains d'entre eux, épuise son pouvoir disciplinaire et ne peut prononcer un licenciement pour des faits antérieurs à la sanction prononcée; que la société TPM, qui a reconnu devant le conseil de prud'hommes avoir établi lui-même le constat amiable relatif à l'accident matériel du 5 mars 2009, ne rapporte pas la preuve de ce qu'il n'avait pas l'entière connaissance de ces faits à la date à laquelle il a notifié à M. Mondor un avertissement, épuisant ainsi son pouvoir disciplinaire; que le salarié fait valoir à cet égard que si son employeur ne l'a pas alors sanctionné pour ces faits c'est qu'il lui demandait lui-même de remonter les files de voitures dans les embouteillages pour respecter les temps de trajet mentionnés dans les tarifs de l'entreprise et répondre aux attentes des clients; que la société TPM, qui ne pouvait ignorer cette pratique, ne justifie pas d'instructions expresses contraires données au salarié;

Considérant que concernant les faits du 12 mars 2009, M. Mondor conteste ne pas avoir été présent au siège de la SNCF à l'heure et au lieu du rendez-vous prévu et produit à l'appui de ses déclarations les attestations de trois salariés de la société Novatrans qui manifestaient devant le siège de la SNCF confirmant sa présence de 15 h 40 à 16 h; qu'il indique que lorsqu'il a été se renseigner à l'accueil, l'hôtesse d'accueil a téléphoné à l'assistante de Mme Rapp, qui a répondu que celle-ci venait de partir en moto, et que voulant joindre son employeur pour lui en faire part, il s'est aperçu que la batterie de son téléphone professionnel était déchargée et l'a appelé à partir de son téléphone personnel, sans obtenir de réponse; qu'il fait valoir que son employeur, qui avait vainement tenté de le joindre sur son téléphone professionnel à 15 heures 15 pour l'informer du changement du lieu de prise en charge, n'a à aucun moment tenté de le joindre sur son téléphone portable personnel, comme cela lui était parfois arrivé par le passé; que la société TPM, à qui incombe la charge de la preuve, ne démontre pas que M. Mondor n'était pas présent à 15 h45 devant le siège de la SNCF, comme cela lui avait été demandé, ni qu'elle était dans l'impossibilité de joindre le salarié sur son téléphone personnel pour l'informer du changement du lieu du rendez-vous; que ce grief n'est pas établi;

Considérant que concernant les faits du dimanche 22 mars 2009, M. Mondor soutient qu'ayant pris connaissance du message téléphonique que lui avait laissé M. Mayolle à 20 h 42 pour lui demander d'assurer une course le lendemain à 8 h30, il a à son tour laissé à celui-ci un message téléphonique lui confirmant qu'il assurerait cette course, qu'il a effectivement assuré cette course comme convenu et que si son employeur lui a adressé ce matin-là deux messages en absence avant d'obtenir une réponse à 8 h 28, c'est qu'il devait être pour le premier au 2ème sous-sol de son parking, se préparant à partir au rendez-vous convenu, et pour le second, dans les toilettes du café situé en face

du lieu du rendez-vous, dans lequel il était entré en attendant l'heure de celui-ci; que la société TPM ne rapporte pas la preuve contraire; que ce grief n'est pas établi;

Considérant que concernant le premier fait du 23 mars 2009, M. Mondor indique que si son employeur lui a signalé en fin de matinée qu'il lui téléphonerait à 17 heures pour une prochaine course, il ne lui a précisé alors ni le nom du client, ni l'heure, ni le lieu de la prise en charge, qu'il ne lui a téléphoné qu'à 17 h 15 pour lui dire de se présenter à 17 heures [...], pour prendre en charge le docteur Dana et le déposer à l'Hôpital américain et que, se trouvant dans un lieu éloigné, il est arrivé au rendez-vous avec seulement 2 ou 3 minutes de retard, qu'ayant eu son employeur au téléphone quelques minutes auparavant, il lui a indiqué qu'il était sur le point d'arriver, et que la course a été assurée à la parfaite satisfaction du client qui a souhaité lui donner un pourboire de 5 euros pour une facture de 35 euros; que la société TPM ne rapporte la preuve ni de l'information donnée au salarié de se tenir aux alentours du [...] vers 17 heures, ni du mécontentement du client qu'elle invoque, ni de ce que M. Mondor n'a pas présenté ses excuses à celui-ci; que ce grief n'est pas établi;

Considérant que concernant le deuxième fait du 23 mars 2009, il n'est pas démontré que M. Mondor n'ait pas répondu en fin d'après-midi à son téléphone portable professionnel; que le salarié, qui conteste la réalité des faits, soutient qu'il a assuré comme convenu la course prévue à 19h57 à la gare du Nord, qu'il a été en communication téléphonique avec son employeur à propos du retard de 45 minutes du train et qu'il a déposé la cliente à Boulogne-Billancourt à 20 heures 30; que ce grief n'est pas établi;

Considérant que concernant le troisième fait du 23 mars, la société TPM ne démontre pas que lorsqu'au cours d'une communication téléphonique que M. Mondor situe à 19 heures 25, il a informé le salarié des courses prévues le lendemain, celui-ci savait déjà qu'il ne les assurerait pas et s'est abstenu de l'en informer; qu'il ne saurait faire grief à M. Mondor, dont la dernière course du jour s'est terminée à Boulogne-Billancourt à 20 heures 30, de l'avoir informé à 22 h 47, après qu'il ait regagné son domicile à Paris 19ème, de ce qu'il ne pourrait assurer les courses données pour le lendemain, dont la première était prévue dès 6 heures 30, ce qui lui laissait moins de 11 heures de repos; que le salarié justifie en tout état de cause d'un motif légitime d'absence, un arrêt de travail lui ayant été alors prescrit; que ce grief n'est pas établi;

Considérant enfin que dans la lettre recommandée avec demande d'avis de réception adressé à M. Mondor le 30 mars 2009, la société TPM lui demande de se présenter à son domicile le 7 avril à 11h 30 pour la restitution de la moto de l'entreprise ainsi que de l'ensemble du matériel mis à sa disposition (casques, habillement client toutes saisons, antiviol, terminal de paiement électronique, téléphones, coiffes, facturiers, cartes de visite, etc) ainsi que la caisse correspondant aux dernières transactions effectuées et les comptes correspondants (tableaux de chiffre d'affaires); que le salarié n'était pas tenu avant son licenciement de restituer les éléments non indispensables à la poursuite de l'activité de l'entreprise, tels que les cartes de visite; qu'il ne saurait faire grief alors qu'il était en arrêt de travail pour maladie d'avoir conservé la caisse et la moto de la société et qu'il appartenait à l'employeur s'il l'estimait nécessaire, de venir les rechercher; que ce grief n'est pas établi;

Considérant que les manquements professionnels, le comportement désinvolte et provocateur, la mauvaise foi dans l'exécution de son contrat de travail, le manque de conscience professionnelle, le laxisme, les actes d'insubordination reprochés par l'employeur au salarié ne sont pas établis; qu'il

convient en conséquence d'infirmier le jugement déféré et de dire le licenciement de M. Mondor dépourvu de cause réelle et sérieuse;

Sur la demande en paiement de dommages-intérêts pour rupture abusive du contrat de travail:

Considérant qu'au moment du licenciement, M. Mondor avait moins de deux ans d'ancienneté et qu'il était le seul salarié de la société TPM; qu'en application de l'article L. 1235-5 du code du travail, il peut prétendre à une indemnité en fonction du préjudice subi ;

Considérant qu'en raison de l'âge du salarié au moment de son licenciement, 49 ans, du montant de la rémunération qui lui était versée, ainsi que du courrier de Pôle emploi justifiant de son indemnisation jusqu'au 30 septembre 2009, l'intéressé ayant ensuite retrouvé un emploi, la cour fixe le préjudice matériel et moral qu'il a subi à la somme de 8 000 euros; qu'il convient en conséquence de condamner la société TPM à lui payer la somme de 8 000 euros à titre de dommages-intérêts pour rupture abusive du contrat de travail;

Sur la demande en paiement de paiement de salaire pour la période de mise à pied conservatoire:

Considérant qu'en l'absence de faute grave, seule de nature à justifier une mise à pied conservatoire, M. Mondor est bien fondé à prétendre au paiement de son salaire pour cette période d'un mois; qu'en égard à son salaire fixe après intégration de la rémunération variable et aux indemnités d'astreinte dont il a été privé du fait de son employeur, il convient de confirmer le jugement déféré en ce qu'il a condamné la société TPM à lui payer pour cette période la somme de 2 464 euros à titre de rappel de salaire ainsi que la somme de 246,40 euros au titre des congés payés afférents;

Sur la demande en paiement d'une indemnité compensatrice de préavis:

Considérant qu'en l'absence de faute grave, M. Mondor a droit, en application des dispositions de l'article L. 1234-1 du code du travail, à un préavis d'un mois; qu'en application de l'article L. 1234-5, l'indemnité compensatrice de préavis correspond aux salaires et avantages qu'il aurait perçus s'il avait travaillé pendant cette période; qu'il convient en conséquence de confirmer le jugement déféré en ce qu'il a condamné la société TPM à payer au salarié pour cette période la somme de 2 464 euros à titre d'indemnité compensatrice de préavis et celle de 246,40 euros au titre des congés payés afférents;

Sur les intérêts des sommes allouées:

Considérant que les intérêts légaux courent, conformément aux articles 1153 et 1153-1 du code civil, à compter de la demande pour les créances salariales que le juge ne fait que constater, à savoir à compter de la réception par l'employeur de la lettre le convoquant devant le bureau de conciliation, et à compter du jour où la créance est judiciairement fixée pour les créances indemnitaires, à savoir à compter du présent arrêt; qu'il n'y a pas lieu de fixer le point de départ des intérêts à une date antérieure;

PAR CES MOTIFS :

La COUR,

Statuant publiquement, par arrêt CONTRADICTOIRE,

Infirme partiellement le jugement du conseil de prud'hommes de Boulogne-Billancourt en date du 30 mars 2011 et statuant à nouveau sur les chefs infirmés:

Dit le licenciement de M. Mondor dépourvu de cause réelle et sérieuse,

Condamne la société TPM à payer à M. Mondor les sommes suivantes:

*3 841,34 euros à titre d'heures supplémentaires,

*384,13 euros au titre des congés payés afférents,

*1 542,11 euros à titre d'indemnité d'astreinte,

*154,21 euros au titre des congés payés afférents,

* 5 000 euros à titre de dommages-intérêts pour rémunération variable illicite et violation des dispositions relatives à l'amplitude maximale journalière,

* 8 000 euros à titre de dommages-intérêts pour rupture abusive du contrat de travail,

Dit que les créances salariales sont productives d'intérêts au taux légal à compter du jour de la réception par l'employeur de la lettre le convoquant devant le bureau de conciliation,

Dit que les créances indemnitaires sont productives d'intérêts au taux légal à compter du présent arrêt,

Confirme pour le surplus les dispositions non contraires du jugement entrepris,

Déboute M. Mondor de sa demande d'indemnité pour travail dissimulé,

Condamne la société TPM à payer à M. Mondor la somme de 1 050 euros en application de l' article 700 du code de procédure civile pour les frais irrépétibles exposés en cause d'appel, en sus de l'indemnité de 950 euros allouée en première instance,

Déboute la société TPM de sa demande d'indemnité de procédure,

Condamne la société TPM aux dépens.

Arrêt prononcé par mise à disposition au greffe de la cour, conformément à l'avis donné aux parties à l'issue des débats en application de l' article 450, alinéa 2, du code de procédure civile , et signé par Madame Marie-Noëlle Robert, président, et Madame Claudine Aubert, greffier.

Le GREFFIER Le PRÉSIDENT

R.G : 12/05255

COUR D'APPEL DE ROUEN
CHAMBRE CIVILE ET COMMERCIALE

ARRET DU 27 JUIN 2013

DÉCISION DÉFÉRÉE :

TRIBUNAL DE COMMERCE D'EVREUX du 11 Octobre 2012

APPELANTE :

Société SARAZIN ET FILS

64 Rue de Beauvais

95420 MAGNY EN VEXIN

représentée par Me Yannick ENAULT, avocat au barreau de ROUEN, postulant

assistée de Me Thibaut CASATI, avocat au barreau de PARIS, plaident

INTIMEE :

SARL D. TOUSSAINT

1 rue William Dian

27620 GASNY

représentée et assistée par Me MITTON de la SCP LECUYER MITTON SPAGNOL CAMPANARO, avocats au barreau d'EVREUX

COMPOSITION DE LA COUR :

En application des dispositions de l'article 786 du Code de procédure civile, l'affaire a été plaidée et débattue à l'audience du 07 Mai 2013 sans opposition des avocats devant Monsieur FARINA, Président, en présence de Madame BERTOUX, Conseiller

Le magistrat rapporteur a rendu compte des plaidoiries dans le délibéré de la Cour composée de :

Monsieur FARINA, Président

Madame PRUDHOMME, Conseiller

Madame BERTOUX, Conseiller

GREFFIER LORS DES DEBATS :

Mme WERNER, Greffier

DEBATS :

A l'audience publique du 07 Mai 2013, où l'affaire a été mise en délibéré au 27 Juin 2013

ARRET :

CONTRADICTOIRE

Prononcé publiquement le 27 Juin 2013, par mise à disposition de l'arrêt au greffe de la Cour, les parties en ayant été préalablement avisées dans les conditions prévues au deuxième alinéa de l'article 450 du Code de procédure civile,

signé par Monsieur FARINA, Président et par Mme WERNER, Greffier

*

* *

EXPOSÉ DU LITIGE

La société Sarazin et fils, exploitant forestier, est propriétaire d'une pelle montée sur chenilles qu'elle utilise sur ses chantiers.

Selon commande verbale du 13 mars 2007 elle a confié à la société Toussaint au prix de 580 euros le transport de cette machine d'un chantier à un autre.

Le 27 mars 2007 à l'occasion de l'opération de chargement réalisée par le préposé de la société Toussaint, cette pelle est tombée au sol et a été endommagée.

L'expert désigné en référé en vue de la détermination des causes de l'accident et de l'estimation du dommage a déposé son rapport le 5 mars 2008.

Le 29 mai 2008 la société Sarazin et fils a assigné la société Toussaint devant le tribunal de commerce d'Évreux en paiement de la somme notamment de 86'288 euros au titre de dommages-intérêts.

Appliquant une clause limitative de responsabilité insérée dans le '*contrat type pour le transport public routier d'objets indivisibles*', prévu (en cas d'absence de contrat écrit entre les parties) par le décret n° 2000 - 528 du 16 juin 2000, le tribunal de commerce d'Évreux a notamment, **par jugement du 11 octobre 2012 :**

- condamné la société Toussaint à payer à la société Sarazin et fils :
- la somme de 1060 euros à titre de dommages-intérêts,
- et celle de 800 euros pour frais hors dépens,
- et débouté la société Sarazin et fils du surplus de sa demande.

La société Sarazin et fils a interjeté appel du jugement.

Par conclusions du 6 février 2013 elle demande à la cour de condamner la société Toussaint à payer :

- la somme de 86'288,52 euros à titre de dommages-intérêts ainsi calculée :

- frais de réparation : 22 152,18 euros,
- location de matériel de remplacement :.....16'740,81 euros, - dépenses de main-d'oeuvre pour la manipulation du bois .. 13'994,53 euros,
- pertes d'exploitation :
- 'chantier Delagry :.....1 170 euros,
- 'chantier Gueptant :14 631 euros,
- 'ventes non réalisées :17 600 euros,
- soit au total: 86 288,52 euros
- ainsi que la somme de 5000 euros sur le fondement de l'article 700 du code de procédure civile.

Par conclusions du 5 avril 2013 la société Toussaint demande à la cour de :

- de lui donner acte de ce qu'elle s'en rapporte sur la demande en paiement de la somme de 22 152,18 euros relative au **préjudice matériel**,
- de dire, concernant les préjudices annexes :
- d'une part qu'en application des articles 7 et 20 du contrat-type pour le transport public routier d'objet indivisible, et L.3222-6 du code des transports, la société Sarazin et fils est seule responsable de l'avarie,
- et d'autre part qu'en application de la clause limitative de responsabilité contenue dans le contrat-type, l'indemnité due ne saurait excéder la somme de 1060 euros.
- de dire que pour l'évaluation du préjudice relatif aux **frais de location** il convient de tenir compte de la déduction de 8955 euros pratiquée par l'expert,
- de débouter la société Sarazin et fils de sa demande relative aux **pertes d'exploitation**,
- de condamner cette société à lui payer la somme de 1500 euros pour frais hors dépens.

Pour un exposé plus ample des faits, de la procédure, des prétentions et des moyens des parties, la cour se réfère aux conclusions susvisées.

L'ordonnance de clôture a été rendue le 25 avril 2013.

CELA ÉTANT EXPOSÉ

I) SUR LES CONCLUSIONS DU RAPPORT D'EXPERTISE

A) Concernant les circonstances de l'accident

Attendu que les principales conclusions de l'expert judiciaire sur les circonstances de l'accident sont les suivantes :

La société Sarazin et fils qui , venant d'achever un chantier, devait transférer une machine (pelle à chenilles type Marais) vers un autre chantier a confié à la société Toussaint le transport de ce

matériel.

Le 27 mars 2007 le chauffeur des transports Toussaint, venu sur le chantier sans prévenir la société Sarazin et fils, a manoeuvré cette machine pour la charger sur la remorque porte char de son camion.

Lors de cette opération la pelle a basculé sur le côté de la remorque porte char et est tombée au sol.

La pelle était alors en marche, ce matériel ne pouvant fonctionner si le moteur est arrêté.

B) Concernant le préjudice

Attendu que les principales conclusions de l'expert judiciaire sur les conséquences de l'accident sont les suivantes :

La pelle accidentée le 27 mars 2007 et réparée fin février 2008 n'a pu être utilisée pendant 11 mois.

Les chefs de dommages examinés sont les suivants :

- **Remise en état du matériel** :22 152,18 euros y compris frais de démontage pour les besoins de l'expertise,

- **Location ponctuelle d'une pelle** du 20 avril au 18 décembre 2007:16 740,81 euros

Cependant pour tenir compte de l'immobilisation de la pelle pendant 9 mois à hauteur de 995 euros par mois, ce poste doit être ramené à la somme de :

16 740,81 euros - 8955 euros = 7785,51 euros

- **Main d'oeuvre intérimaire pour la manipulation de grumes**:.....13 994,53 euros

- Préjudices afférents aux chantiers:

'Chantier Delagry

Prévu du 1er septembre au 20 octobre 2007, ce chantier n'était pas achevé à la date du 5 novembre 2007.

La perte d'exploitation au titre de ce chantier s'élève à la somme :.....1170 euros

'Chantier Gueptant

Le travail a été réalisé à hauteur de moitié soit la somme 40850 : 2 =20 425 euros

La société Sarazin et fils invoque à ce titre une perte d'exploitation de :...14 631 euros

- Perte de ventes de grumes

La société Sarazin et fils, qui allègue une perte de vente de 440 stères de grumes non transformables manuellement, invoque à ce titre un préjudice d'exploitation de 17 600 euros ;

II) SUR LA RESPONSABILITÉ DU DOMMAGE

Attendu que pour s'opposer à la demande d'indemnisation la société Toussaint soutient qu'en l'absence de contrat écrit, le contrat type de transport défini par le décret numéro 2000 - 528 du 16

juin 2000 est applicable de plein droit en l'espèce ;

Qu'elle en déduit **d'une part** qu'en application de l'article 20 du contrat type l'indemnité due au titre des préjudices annexes ne peut dépasser deux fois le prix du transport , et **d'autre part** qu'en application des articles 7 du contrat type et L. 3222 - 6 du code des transports la société Sarazin et fils doit supporter la charge du dommage ;

Que sur ces points elle précise qu'au regard des dispositions de l'article 7 du contrat type, l'obligation de chargement incombe à la société Sarazin et fils et que selon l'article L. 3222 - 6 du code des transports, lorsque le transporteur accomplit une prestation non prévue au contrat, et qu'il en résulte un dommage, celui-ci engage la responsabilité de l'entreprise bénéficiaire de la prestation en cause ;

Attendu que la société Sarazin et fils fait valoir que par application de l'article 133 - 1 du code de commerce qui institue le principe de l'obligation à garantie du transporteur, la société Toussaint est seule responsable du sinistre ;

Qu'elle considère que l'article L .3222 - 6 du code des transports ne s'applique pas en l'espèce, ce texte ayant été créé par ordonnance du 28 octobre 2010 soit avant la date de l'accident ;

Qu'elle soutient en outre :

- que même si selon les dispositions du contrat type, l'obligation de chargement incombe à l'expéditeur, la société Toussaint, en chargeant la pelle sur le camion, a pris la responsabilité de cette prestation ;

- que les textes invoqués n'exonèrent pas la société Toussaint de la responsabilité du dommage causé par son préposé qui a commis une faute lourde en procédant , de sa propre initiative, au chargement, sans être titulaire du CACES, certificat prévu par les dispositions du décret 98 - 1084 du 2 décembre 1998 ;

Attendu qu'il convient de statuer sur ses prétentions respectives ;

Attendu qu'en application de l'article L 133-1 du code de commerce, texte d'ordre public, le transporteur est garant des avaries de l'objet à transporter, autres que celles qui proviennent du vice propre de celui-ci ou de la force majeure ;

Qu'il peut s'exonérer de cette responsabilité en démontrant que le dommage résulte d'une faute de l'expéditeur dans l'exécution des obligations incombant à celui-ci ;

Qu'à cet égard selon les dispositions de l'article 7 du contrat type (applicable en l'absence de contrat écrit), l'opération de chargement du matériel confié (d'un poids supérieur à 3 tonnes) incombe à l'expéditeur ;

Que par ailleurs l'article L.3222-6 du code des transports (texte codifié par ordonnance du 28 octobre 2010 mais issu de l'article 27 la loi n° 95 - 96 du 1er février 1995 dite *loi sécurité et modernisation des transports*, en vigueur à la date de l'accident) prévoit que tout dommage résultant d'une prestation annexe accomplie par le transporteur bien que non prévue au contrat, engage la responsabilité de l'entreprise bénéficiaire de la prestation en cause ;

Que cette présomption cesse cependant de recevoir application en présence d'une faute lourde du transporteur ; qu'elle ne dispense pas en effet celui-ci de respecter son devoir général de prudence et de diligence dans l'exécution de sa mission de conduire à destination sans avarie le matériel qui lui

est confié ;

Qu'en cas de faute lourde dans l'accomplissement de ses obligations, le transporteur est tenu de réparer l'intégralité du dommage en résultant (Cass. com - 31janvier1983 ; 26 février1985 ; 6 juin 2000) ;

Qu'à cet égard l'entreprise de transport doit répondre de la faute lourde commise par son préposé dans l'exécution de la mission qui lui a été confiée ;

Que l'existence d'une faute lourde du transporteur met par ailleurs obstacle à l'application de clauses contractuelles qui suppriment ou restreignent sa responsabilité;

Attendu **en l'espèce** que l'accident est survenu à l'occasion du chargement du matériel dont le transport avait été confié à la société Toussaint ;

Que par application de l'article 7 du contrat type (applicable en l'absence de contrat écrit) l'obligation de chargement incombait à la société Sarazin et fils ;

Que par ailleurs le dommage est survenu à l'occasion d'une prestation réalisée par la société Toussaint et non prévue par le contrat au sens de l'article L. 3222 - 6 du code des transports ;

Mais attendu que les circonstances dans lesquelles s'est produit l'accident caractérisent une faute lourde du transporteur ;

Attendu que l'expert judiciaire précise en effet que, montée sur chenilles, la pelle à transporter était d'un poids masse de 15 tonnes ; qu'il n'est pas contesté que la conduite de ce matériel spécialisé nécessite une formation particulière dont ne disposait pas le chauffeur de la société Toussaint ;

Que malgré cela, le préposé de la société Toussaint, venu sur le chantier sans prévenir de son arrivée la société Sarazin et fils, a pris, hors la présence du propriétaire du matériel, l'initiative de mettre en marche le moteur de la pelle puis de manoeuvrer celle-ci, provoquant ainsi l'accident ;

Qu'en exécutant dans ce contexte, sans avoir l'aptitude technique requise pour cette opération, le chargement de la pelle qu'il devait transporter, il a commis une faute ; qu'en raison de son degré de gravité cette faute doit être qualifiée de faute lourde ;

Que celle-ci fait obstacle à l'application d'une part de la présomption de responsabilité prévue à la charge de l'expéditeur par l'article L.3222 - 6 du code des transports susvisé et d'autre part de la clause limitative de garantie prévue pour les préjudices annexes par l'article 20 du contrat type susvisé ;

Qu'elle engage en conséquence la responsabilité de la société Toussaint et oblige celle-ci à réparer le préjudice en résultant ;

III) SUR LES DEMANDES D'INDEMNITÉS

A) Sur les frais de remise en état du matériel

Attendu que l'expert judiciaire a décrit de façon précise et détaillée les dommages subis par le matériel concerné ;

Qu'il a défini les réparations à réaliser et a chiffré à la somme de 22'152,18 euros incluant les frais du démontage nécessaire à la réalisation de l'expertise et la détermination des pièces endommagées ;

Que la demande d'indemnité formée à ce titre est donc justifiée ;

B) Sur la demande en paiement formée au titre des frais de location de matériel

Attendu que la société Sarazin et fils sollicite au titre des dépenses de location de matériel le paiement de la somme de 16 740, 81 euros ;

Que la société Toussaint soutient que de cette somme il faut déduire la moitié de la charge de carburant consommable économisé à raison de l'immobilisation de la pelle, soit, selon elle, la somme de 8955 €;

Mais attendu que la somme de 8955 € déduite par l'expert correspond à la prise en compte de l'immobilisation de la pelle non pas au titre d'une économie de carburant mais de l'amortissement de ce matériel pendant neuf mois ;

Attendu cependant que la pelle concernée fabriquée en 1990 et achetée d'occasion est un matériel ancien dont la valeur vénale est de l'ordre de 20'000 euros ;

Que l'amortissement de ce matériel était donc déjà réalisé à la date de l'accident, en sorte qu'il n'y a pas lieu de procéder à la déduction sollicitée ;

Que la société Toussaint sera condamnée au remboursement des dépenses de location engagées pour pallier l'absence du matériel de l'entreprise Sarazin et fils, soit au total la somme de 16 740, 81 euros ;

C) Sur la demande relative aux frais de main-d'oeuvre intérimaire pour la manipulation des grumes

Attendu qu'au vu des factures relatives aux dépenses de main-d'oeuvre engagées pour la manipulation de grumes, l'expert a chiffré à la somme de 13 994,53 euros le préjudice subi à ce titre par la société Sarazin et fils ; que s'agissant d'une conséquence directe et certaine de l'accident, cette somme sera mise à la charge de la société Toussaint ;

D) Sur la demande en paiement d'indemnité pour *perte de ventes*

Attendu que la société Sarazin et fils expose que n'ayant pu, en raison de l'indisponibilité de la pelle endommagée , traiter 440 stères de bois de chauffage non transformables manuellement , elle subit une perte d'exploitation ; qu'elle précise à cet égard que, pour manipuler des grumes en toute sécurité, elle n'a pas trouvé de matériel de location présentant les mêmes capacités que la pelle endommagée ;

Mais attendu que l'expert judiciaire note que les stères de bois ont conservé leur valeur commerciale et qu'en conséquence la non vente n'est qu'une vente différée ; qu'il relève que rien ne démontre que les 440 stères concernés auraient été totalement vendus en 2007 et avant la remise en état de la pelle accidentée soit février/mars 2008 ;

Qu'il ajoute qu'en raison de l'augmentation du coût de l'énergie, le prix du bois de chauffe est à la hausse ;

Attendu que compte tenu de ces conclusions, et en l'absence d'autres éléments d'appréciation, la demande en paiement d'indemnité pour perte de ventes alléguée n'est pas justifiée ; qu'elle ne peut aboutir ;

E) Sur la perte de marge bénéficiaire concernant deux chantiers

Sur le chantier Delagry

Attendu que l'expert chiffre à la somme de 1170 euros la perte de marge bénéficiaire résultant de l'impossibilité de mener à son terme l'exécution du contrat portant sur le chantier Delagry ;

Qu'il précise :

- d'une part que ce chantier qui devait être réalisé du 1er Septembre au 20 octobre 2007 n'était pas fini au 5 novembre 2007,

- d'autre part que la partie de prestation réalisée l'a été grâce à la location d'une pelle de remplacement du 17 septembre au 1er octobre 2007,

- et par ailleurs que la société Sarazin et fils lui a précisé qu'en raison du coût de la location d'une pelle elle avait décidé de ne pas terminer le chantier ;

Que pour s'opposer à la demande d'indemnité formée à ce titre, la société Toussaint fait valoir qu'une pelle de remplacement avait été louée pour toute la durée prévue pour l'exécution du chantier et qu'en conséquence le retard allégué dans la réalisation des prestations commandées ne peut être imputé à une indisponibilité de matériel ;

Mais attendu que l'accident s'est produit le 27 mars 2007; que la pelle a été réparée à la fin février 2008 ; Qu'elle n'a donc pas pu être utilisée pendant 11 mois ; que du fait de cette immobilisation la société Sarazin et fils ne disposait pas de ce matériel pour réaliser le chantier Delagry ;

Que la durée de réalisation du chantier, prévu du 1er Septembre au 20 octobre 2007 était de 50 jours alors que la pelle de remplacement a été louée pour 15 jours ;

Qu'il ne peut être reproché à la société Sarazin et fils, confrontée du fait de la société Toussaint, à l'absence de matériel spécialisé, de ne pas avoir fait l'avance de l'ensemble des dépenses qui auraient permis l'achèvement du chantier ;

Attendu que compte tenu des factures produites, et de l'évaluation de l'expert, la demande en paiement d'une perte de marge bénéficiaire de 1170 euros est justifiée;

Sur le chantier SCI Gueptant

Attendu que la société Sarazin et fils fait valoir que, du fait de l'indisponibilité du matériel, elle n'a pu réaliser que la moitié des prestations du chantier confié par la SCI Gueptant et qu'elle subit de ce fait une perte d'exploitation de 14 631 euros dont elle demande le paiement ;

Que pour s'y opposer la société Toussaint fait valoir que la société Sarazin et fils n'établit pas qu'un délai de réalisation du chantier ait été prévu ni que des pénalités de retard aient été facturées ;

Attendu que les conclusions de l'expert judiciaire relativement à ce chantier sont les suivantes :

' Délai d'exécution : *il n'apparaît pas de date ni même de délai précis d'exécution ; la date du 14 novembre 2007 est celle indiquée dans l'accord donné comme valant commande de début de chantier,*

'Une pelle de location a été louée mais, selon la société Sarazin et fils en l'absence de chenille marais, seules certaines prestations commandées ont pu être réalisées avec ce matériel, en sorte que la moitié seulement du chantier a été exécutée.

'Compte tenu du coût de la location de matériel et de main-d'oeuvre qui auraient été nécessaires pour terminer le chantier, la perte d'exploitation serait de 14 631 euros.

Attendu que l'expert note cependant qu'aucun élément n'indique que le chantier aurait été abandonné ou que des pénalités de retard ou autres frais ont été mises à la charge de la société Sarazin et fils ; de même rien n'indique que le chantier ne sera pas repris et achevé' ;

Attendu qu'il convient d'observer à cet égard que le devis susvisé ne mentionne pas de délai d'exécution ; qu'aucun document , tel que par exemple (comme évoqué par l'expert dans son rapport) un planning prévisionnel, n'est produit aux débats ;

Attendu que compte tenu de ces éléments la demande en paiement de perte d'exploitation n'est pas fondée ; qu'elle ne peut aboutir ;

F) Sur le montant des indemnités dues à la société Sarazin et fils

Attendu que compte tenu des développements qui précèdent , l'indemnité due à la société Sarazin et fils en réparation du préjudice subi s'établit à la somme de :

- 22 152,18 euros (remise en état du matériel)
- 16 740,81 euros(frais de location)
- 13 994,53 euros (dépenses de main d'oeuvre)
- 1170 euros (perte d'exploitation)

Total : 54 057, 52 euros

IV) SUR LES AUTRES DEMANDES

Attendu que l'équité commande d'allouer à la société Sarazin et fils une indemnité de 800 euros pour frais hors dépens de première instance et de 2500 euros pour frais hors dépens d'appel, la demande en paiement de frais hors dépens formée par la société Toussaint étant ailleurs rejetée ;

Attendu que la société Toussaint reconnue responsable de l'accident supportera, par application de l'article 696 du code de procédure civile, la charge des dépens ;

PAR CES MOTIFS

Statuant contradictoirement et par décision mise à disposition au greffe,

Infirme le jugement déféré,

Et statuant à nouveau,

Condamne la société Toussaint à payer à la société Sarazin et fils :

- la somme de 54 057,52 euros en indemnisation de préjudice,
- et celles de 800 euros pour frais hors dépens de première instance et de 2500 euros pour frais hors dépens d'appel,

Rejette toutes demandes plus amples ou contraires au présent dispositif,

Condamne la société Toussaint aux dépens de première instance et d'appel dont distraction au profit de l'avocat de la société Sarazin et fils.

LE GREFFIER LE PRESIDENT

R.G : 02/01761

COUR D'APPEL DE ROUEN**DEUXIEME CHAMBRE****ARRET DU 17 JUILLET 2003****DECISION ATTAQUEE :**

TRIBUNAL DE COMMERCE LE HAVRE du 15 Mars 2002

APPELANTES :

Société P & O NEDLLOYD BV précédemment dénommée NEDLLOYD LIJNEN BV
40, Boompjes
3011 XB ROTTERDAM (PAYS BAS)

Société P & O NEDLLOYD précédemment dénommée NEDLLOYD LINES FRANCE
147, rue de Paris
76067 LE HAVRE CEDEX

représentées par la SCP COLIN VOINCHET RADIGUET ENAULT, avoués à la Cour

assistées de Me WITVOET, avocat au barreau de PARIS

INTIMES :

Société GENERALE DE MANUTENTION PORTUAIRE
Avenue du 16ème Port
76600 LE HAVRE

représentée par la SCP GREFF PEUGNIEZ, avoués à la Cour

assistée de Me GODIN, avocat au barreau de PARIS

DR (23)
CVRE
GP
C
CE - CVRE
CE = C
CE = GP
27/07/03

**Société MALAYSIAN INTERNATIONAL SHIPPING CORPORATION
BERHAD (MISC)**

2 Nd Fl Wisma Misc 2 Jalan

Conlay Po Box

10371 KUALA LUMPUR (MALAISIE) 50172

Monsieur le Capitaine du navire "BUNGA PELANGI"

c/ MALAYSIAN INTERNATIONAL SHIPPING CORPORATION BERHAD

2 Nd Fl Wisma Misc 2 Jalan Conlay Po Box

10371 KUALA LUMPUR (MALAISIE) 50172

domiciliés chez leur agent en France, la Société AGENA

182, quai Georges V

76600 LE HAVRE

représentés par Me COUPPEY, avoué à la Cour

assistés de Me DUBOSC, avocat au barreau du HAVRE

COMPOSITION DE LA COUR :

En application des dispositions des articles 786 et 910 du nouveau Code de procédure civile, l'affaire a été plaidée et débattue à l'audience du 05 Juin 2003 sans opposition des avocats devant Madame BIGNON, Présidente, rapporteur,

Le magistrat rapporteur a rendu compte des plaidoiries dans le délibéré de la Cour composée de :

Madame BIGNON, Présidente

Madame BRUMEAU, Conseiller

Madame AVRAM-BOUCHER, Conseiller

GREFFIER LORS DES DEBATS :

Madame LECUYER, Greffier

DEBATS :

A l'audience publique du 05 Juin 2003, où l'affaire a été mise en délibéré au 17 Juillet 2003

ARRET :

CONTRADICTOIRE

Prononcé à l'audience publique du 17 Juillet 2003 par Madame BIGNON, Présidente, qui a signé la minute avec Madame LECUYER, Greffier présent à cette audience.

*
* *
*

Faits, procédure, prétentions et moyens des parties :

La société de commission de transports Danzas a été chargée d'organiser le transport entre Le Havre et Kobé (Japon) d'un lot de 759 cartons de vin empotés dans un conteneur réfrigéré.

La société Danzas a confié à l'exécution du transport maritime à la société Nedlloyd Lijnen BV, actuellement dénommée P&O Nedlloyd BV (ci-après société Nedlloyd), par l'intermédiaire de l'agent de celle-ci, la société Nedlloyd lines France.

La société transports Becker a été chargée d'acheminer le conteneur fourni par la société Nedlloyd pour empotage et d'en assurer le retour sur le terminal de la société Générale manutention portuaire (ci-après société GMP) au port du Havre, manutentionnaire de la société Nedlloyd.

Le 6 octobre 1995, la société Nedlloyd a reçu livraison du conteneur sur le terminal, par l'intermédiaire de son manutentionnaire, la société GMP.

Le 8 octobre 1995, la société GMP a chargé le conteneur à bord du navire "Bunga pelangi", armé par la société Malaysian international shipping corporation berhad (ci-après société Misc), dans le cadre d'un contrat d'affrètement d'espace conclu le 21 décembre 1994 entre cette dernière et la société Nedlloyd.

Le conteneur a été transporté sous le couvert d'un connaissement n° Lehay 283, émis à Lyon le 8 octobre 1995 par la société Nedlloyd.

Le 30 octobre 1995, à destination, il a été constaté que le vin était congelé, le conteneur ayant été maintenu au cours du transport à une température inférieure à 0° C, alors qu'il aurait dû voyager à une température de +12°/14°C.

Par actes du 10 décembre 1996, les sociétés Nedlloyd BV et SA ont assigné les sociétés GMP et Misc et le capitaine commandant le navire "Bunga pelangi" en déclaration de responsabilité et réparation du préjudice.

Par acte du 17 février 1997, le capitaine commandant le navire "Bunga pelangi", ès-qualités, et la société Misc ont assigné la société GMP en garantie.

Par jugement rendu le 15 mars 2002, le tribunal de commerce du Havre a :

- joint les instances,
- déclaré irrecevable l'action introduite par la société Nedlloyd SA ;
- déclaré recevable l'action introduite par la société Nedlloyd BV ;
- débouté la société Nedlloyd BV de ses demandes,
- constaté le désistement de la société Misc de son action en garantie,
- condamné conjointement les sociétés Nedlloyd BV et Nedlloyd SA à payer les dépens et à payer à chacune des sociétés Misc et GMP la somme de 1 500 € sur le fondement de l'article 700 du Nouveau Code de procédure civile.

Les sociétés Nedlloyd ont interjeté appel de cette décision.

Pour l'exposé des prétentions et des moyens des parties, il est renvoyé aux conclusions signifiées le 27 mai 2003 par les sociétés Nedlloyd BV et SA, le 3 avril 2003 par la société Misc et le capitaine commandant le navire "Bunga pelangi" et le 23 mai 2003 par la société GMP.

Sur ce, la cour,

Sur la recevabilité de l'action introduite par la société Nedlloyd SA :

Attendu que les appelantes critiquent les dispositions du jugement ayant décidé que l'action introduite par la société Nedlloyd SA était irrecevable ;

Qu'elles font valoir qu'en vertu du contrat d'agence qu'elles ont conclu, la société Nedlloyd SA a reçu délégation de la société Nedlloyd BV d'exercer ses recours en justice ;

Attendu, cependant, que non seulement nul n'est admis à plaider par procureur, mais que la société Nedlloyd BV exerce personnellement son action récursoire ;

Que la société Nedlloyd SA ne justifiant pas d'un préjudice personnel, le tribunal a exactement décidé que l'action qu'elle a introduite est irrecevable ;

Sur la fin de non-recevoir tirée de la prescription :

Attendu que la société GMP, qui expose que le conteneur a été livré le 30 octobre 1995, soutient que l'action introduite à son encontre le 10 décembre 1996 est tardive, et par là-même irrecevable en application des dispositions combinées des articles 32 et 56 de la loi du 18 juin 1966 ;

Attendu que, de son côté, et pour conclure à l'irrecevabilité des demandes présentées à leur encontre, la société Misc et le capitaine commandant le navire "Bunga pelangi", ès-qualités, exposent que la société Nedlloyd était dépourvue d'intérêt et de qualité pour agir lorsque l'assignation a été délivrée le 10 décembre 1996, les intérêts marchandise n'ayant été désintéressé que le 2 octobre 1998 ; qu'ils prétendent que l'action récursoire ne pouvait être valablement exercée que pendant le délai de trois mois ayant suivi le paiement de l'indemnité, et que faute de délivrance d'une assignation entre le 2 octobre 1998 et le 2 janvier 1999, l'action est prescrite ;

Attendu, cependant, d'une part, qu'il résulte de l'article 6.09 du "terminal contract", conclu entre les sociétés GMP et Nedlloyd, que celles-ci sont convenues de s'accorder d'un délai de 24 mois, commençant à courir à compter de la date de la livraison des marchandises, pour la présentation des réclamations ; que l'action, exercée par une assignation délivrée le 10 décembre 1996, a donc été introduite par la société Nedlloyd dans le délai de deux ans ayant suivi la délivrance du conteneur, effectuée le 30 octobre 1995 ;

Attendu, d'autre part, que les dispositions légales invoquées par la société Misc et le capitaine du navire, ès qualités, sont inapplicables à l'action exercée par la société Nedlloyd née de l'exécution du contrat d'affrètement ;

Qu'en effet, aux termes de l'article 3 de la loi du 18 juin 1966, en matière internationale, le contrat d'affrètement est régi par la loi du pavillon du navire, sauf convention contraire des parties ; qu'il en résulte que la prescription de l'action exercée en exécution du contrat est soumise à cette loi ;

Qu'en l'espèce, le contrat d'affrètement conclu entre les sociétés Misc et Nedlloyd le 21 décembre 1994 prévoit en son article 55 qu'il est régi par la loi anglaise ; que, selon les conclusions de la société Nedlloyd non contredites par les intimés, en droit anglais, le délai de prescription est de six ans ;

Qu'il s'ensuit qu'à l'évidence, l'action introduite par la société Nedlloyd le 10 décembre 1996, n'est pas tardive ;

Attendu, enfin et surabondamment, que la prescription a pour seul but de sanctionner l'inaction prolongée du créancier ;

Que la circonstance que la société Nedlloyd a introduit son action par actes du 10 décembre 1996, avant d'avoir indemnisé l'ayant droit à la marchandise, avait pour seul effet de rendre son action irrecevable à cette date pour défaut de qualité et d'intérêt pour agir ; qu'à cet égard, la situation a été valablement régularisée le 2 octobre 1998, par le paiement de l'indemnité à l'ayant droit à la marchandise ;

Sur le fond :

Attendu qu'il résulte des pièces produites que la congélation du vin est consécutif au transport du conteneur à une température inférieure à 0°C, au lieu d'une température de +12/14°C ; que la température du conteneur était pré-réglée à -18°C ;

Sur la responsabilité de la société GMP :

Attendu que la société GMP a reçu livraison du conteneur le 6 octobre 1995 ; qu'elle l'a chargé à bord du navire "Bunga pelangi" le 8 octobre 1995 ;

Attendu qu'au cours du transport maritime, le conteneur était pré-réglé à la température de -18°C ;

Attendu que, pour débouter la société Nedlloyd de sa demande dirigée à l'encontre de la société GMP, le tribunal a considéré qu'en vertu du contrat de terminal, et de la loi du 18 juin 1966, la société GMP n'est tenue que d'une obligation de moyens ; qu'il a retenu que si la société GMP a failli à ses obligations en ne branchant pas le conteneur, indexé à la température de +12°/14°C, sur son parc, cette faute est sans relation de cause à effet avec le sinistre dès lors que sa défaillance laisse au contraire supposer que le conteneur est resté indexé à la température requise et que la société Nedlloyd ne conteste pas l'argumentation de la société GMP selon laquelle l'indexation à bord du navire a été exécutée par un autre de ses sous-traitants ;

Attendu que, pour conclure à la confirmation de ces dispositions, la société GMP soutient qu'il résulte du relevé des températures que, dans les instants ayant suivi le chargement du conteneur à bord du navire, la température de retour d'air, qui traduit la température interne du conteneur, était de 10,75°C, alors qu'il avait été fourni au conteneur une température négative de -18°C ;

Que la société GMP fait valoir qu'il est constant que, si elle a chargé le conteneur à bord du navire, ce conteneur a été branché par le bord, celui-ci ayant à l'époque refusé l'intervention de ses frigoristes et qu'il a été indexé à -18°C par un sous-traitant mandaté par les soins de la société Nedlloyd, ainsi qu'elle l'a écrit à la société Nedlloyd le 21 juin 1996 ;

Qu'elle prétend que le fait pour la société Nedlloyd de n'avoir pas contesté sa thèse devant les premiers juges constitue un aveu judiciaire de ce que le branchement du conteneur à bord du navire et l'indexation de sa température n'ont pas été effectués par elle ;

Attendu, ceci étant exposé, que, sous l'intitulé "conteneurs frigorifiques", l'article 5.04.01 du contrat de terminal conclu entre les sociétés GMP et Nedlloyd BV, prévoit que, sur le parc de stationnement, il incombe à l'entreprise de manutention de :

a) brancher et débrancher les câbles électriques (...) pour la réfrigération des conteneurs frigorifiques sur le parc. Contrôler le maintien du thermostat à la température requise (...)

c) contrôler et enregistrer la température de la marchandise trois fois par jour pendant que le conteneur est sur le terminal et également lors de la réception et de la livraison.

e) aviser immédiatement les représentants de la ligne si une faute est découverte.

Que, sous l'intitulé "chargement- déchargement", l'article 5.02, prévoit que, dans les cales du navire, il incombe à l'entreprise de manutention de "brancher et/ou de débrancher les prises électriques pour les unités frigorifiques" ;

Que l'article 6.00 dispose, en outre :

"L'opérateur du terminal sera responsable pour toutes pertes et dommages (...) Cette responsabilité de l'opérateur telle que mentionnée ci-dessus s'appliquera également aux marchandises réfrigérées dans des conteneurs frigorifiques. En particulier, l'opérateur du terminal sera responsable du contrôle et du maintien de la température des conteneurs

réfrigérés et de leur contenu pendant le temps où ils sont sur le terminal conformément aux instructions de la ligne. Il informera la ligne en tant que transporteur de toute faute ou écart de température” ;

Attendu que la société GMP n'a manifestement ni branché le conteneur sur le terminal, ni vérifié l'indexation de la température ; qu'elle a manqué aux obligations de résultat stipulées à l'article 5.04.01, a et c, du contrat ;

Attendu, en effet, qu'il est manifeste que, sur le terminal, le conteneur n'était pas indexé à la température requise de +12/+14°C puisque, dans ses conclusions, la société GMP expose que dans les instants ayant suivi le chargement à bord du navire, la température interne du conteneur était seulement de 10,75°C ;

Qu'en réalité, si la température était encore positive au moment de l'embarquement du conteneur à bord du navire, c'est parce que, sur le terminal, il n'avait pas été raccordé au réseau d'alimentation électrique et qu'il ne fonctionnait pas ; qu'il résulte d'ailleurs des conclusions de la société Misc, non contredites par la société GMP, qu'aucune information relative à la température n'a été enregistrée sur le data logger entre le 10 septembre et le 8 octobre 1995, ce qui confirme que le conteneur n'a pas été branché et n'a pas fonctionné jusqu'à son embarquement sur le navire ;

Que contrairement à ce qu'ont retenu les premiers juges, la société GMP étant tenue de contrôler et d'enregistrer la température trois fois par jour, le branchement du conteneur sur le terminal lui aurait permis de détecter la mauvaise indexation de la température ou toute anomalie de son fonctionnement ;

Attendu que les allégations de la société GMP selon lesquelles le conteneur aurait été branché par le bord et indexé par un autre sous-traitant de la société Nedlloyd ne sont assorties d'aucune preuve ; que nul n'étant en droit de se procurer un titre à soi-même, la correspondance adressée par la société GMP à la société Nedlloyd ne saurait constituer cette preuve ;

Que la seule absence de contestation des allégations de la société GMP par la société Nedlloyd n'équivaut pas à un aveu judiciaire ;

Attendu qu'en s'abstenant de procéder au branchement du conteneur sur son terminal et de contrôler l'indexation de la température requise du conteneur frigorifique alors qu'elle disposait des instructions de température mentionnées sur la "temperature controlled cargo list" (TCCL), la société GMP a manqué à ses obligations contractuelles ;

Qu'il s'ensuit que les dispositions du jugement ayant débouté la société Nedlloyd de ses demandes dirigées à l'encontre de la société GMP seront infirmées ;

Attendu, sur le préjudice, que le vin a été congelé au cours du transport ; que la société Nedlloyd justifie de l'indemnisation de l'ayant droit à la marchandise par le paiement de la somme de 7 864 957 yens effectué le 2 octobre 1998 ;

Que la société GMP sera condamnée à payer à la société Nedlloyd la somme de 7 864 957 yens, ou sa contre-valeur en euros, avec les intérêts au taux légal à compter du 2 octobre 1998 ;

Attendu, toutefois, que, selon l'article 54 de la loi du 18 juin 1966, la responsabilité de l'entrepreneur de manutention ne peut en aucun cas dépasser la somme fixée pour le transport des marchandises visée à l'article 28 de cette loi, sauf en cas de dol ;

Attendu que la société Nedlloyd se borne à invoquer la gravité de la faute commise par la société GMP, sans même alléguer que celle-ci a voulu sciemment provoquer le dommage dans sa matérialité ;

Qu'il s'ensuit que la limitation de responsabilité édictée en faveur de l'entreprise de manutention doit trouver application ;

Sur la responsabilité de la société Misc :

Attendu que l'article 37 du contrat d'affrètement conclu entre les sociétés Misc et Nedlloyd BV dispose :

“L’armateur fera diligence pour fournir la puissance électrique compatible avec les conteneurs frigorifiques et pour surveiller le fonctionnement des dits conteneurs, alors qu’ils se trouvent sur le navire de l’armateur, pour réparer et rectifier toute panne, défaut ou déficience qui pourrait survenir sur ces conteneurs, en utilisant les ressources à bord du navire de l’armateur” ;

Attendu qu’il ne résulte nullement de cette disposition que la société Misc, fréteur, avait l’obligation d’indexer la température le conteneur ;

Qu’en l’état des pièces versées aux débats, les obligations de la société Misc se limitent à fournir l’alimentation en courant électrique et à vérifier le bon fonctionnement du conteneur conformément à la température pré-réglée par l’affréteur ;

Qu’aucune des pièces produites n’établit que la société Misc connaissait la température requise pour le conteneur litigieux ; qu’il n’est pas prouvé qu’elle a été destinataire de la “temperature controlled cargo list” (TCCL) ou du connaissance émis par la société Nedlloyd mentionnant la température à laquelle le conteneur devait voyager ;

Attendu qu’en l’état des pièces invoquées et produites, il n’incombait à la société Misc que de vérifier que le bon fonctionnement du conteneur litigieux, en s’assurant que la réfrigération qu’il délivrait était conforme à la température pré-réglée par l’affréteur ou l’agent de manutention de ce dernier ;

Que les dispositions du jugement ayant débouté la société Nedlloyd de ses demandes dirigées à l’encontre de la société Misc seront donc confirmées ;

Sur les mesures annexes :

Attendu que la société GMP sera condamnée à payer les dépens de première instance et d’appel, sauf ceux afférents à la mise en cause de la

société Misc et du capitaine du navire "Bunga pelangi", ès-qualités, qui seront supportés par les sociétés Nedlloyd ;

Attendu que la société GMP sera condamnée à payer à la société Nedlloyd, au titre des frais exposés dans la présente instance en marge des dépens, la somme fixée au dispositif ;

Attendu que les sociétés Nedlloyd seront condamnées in solidum à payer à la société Misc et au capitaine commandant le navire "Bunga pelangi", ès-qualités, au titre des frais exposés dans la présente instance en marge des dépens, la somme fixée au dispositif ;

PAR CES MOTIFS :

Confirme le jugement entrepris, sauf en celles de ses dispositions ayant débouté la société P&O Nedlloyd BV de ses demandes dirigées à l'encontre de la société Générale de manutention portuaire, statué sur les dépens et condamné conjointement les sociétés P&O Nedlloyd SA et P&O Nedlloyd BV à payer une indemnité à la société Générale de manutention portuaire sur le fondement de l'article 700 du Nouveau Code de procédure civile ;

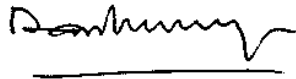
Et statuant à nouveau sur les chefs infirmés :

Condamne la société Générale de manutention portuaire à payer à la société P&O Nedlloyd BV, sous réserve de la limitation de responsabilité, la somme de 7 864 957 yens, ou sa contre-valeur en euros, avec les intérêts au taux légal à compter du 2 octobre 1998 ;

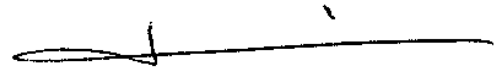
Condamne la société Générale de manutention portuaire à payer à la société P&O Nedlloyd BV la somme de 3 049 € sur le fondement de l'article 700 du Nouveau Code de procédure civile ;

Condamne in solidum les sociétés P&O Nedlloyd SA et P&O Nedlloyd BV à payer à la société Malaysian international shipping corporation berhad (Misc) et au capitaine commandant le navire "Bunga pelangi", ès-qualités, la somme de 1 500 € sur le fondement de l'article 700 du Nouveau Code de procédure civile ;

Condamne la société Générale de manutention portuaire à payer les dépens de première instance et d'appel, sauf ceux afférents à la mise en cause de la société Malaysian international shipping corporation berhad (Misc) et du capitaine commandant le navire "Bunga pelangi", ès-qualités, qui seront supportés in solidum par les sociétés P&O Nedlloyd SA et P&O Nedlloyd BV, avec droit de recouvrement direct au profit des avoués de la cause, conformément aux dispositions de l'article 699 du Nouveau Code de procédure civile.



A handwritten signature in black ink, appearing to be "Dankunig", written over a horizontal line.



A long, horizontal handwritten signature in black ink, possibly representing a legal representative or official.

COUR D'APPEL DE VERSAILLES

12ème chambre

DU 15 OCTOBRE 2013

R.G. N° 12/03139

SA EVERGREEN SHIPPING AGENCY FRANCE C/ SAS BBL SHIPPING

Décision déferée à la cour : Jugement rendu(e) le 07 Mars 2012 par le Tribunal de Commerce de Nanterre

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

LE QUINZE OCTOBRE DEUX MILLE TREIZE,

La cour d'appel de VERSAILLES, a rendu l'arrêt suivant dans l'affaire entre :

SA EVERGREEN SHIPPING AGENCY FRANCE RCS NANTERRE 430 144 717

prise en la personne de ses représentants légaux domiciliés audit siège

Ayant pour avocat postulant Me Marie-hélène DANCKAERT, avocat au barreau de VERSAILLES, vestiaire : 520

Ayant pour avocat plaidant Me Catherine FERRACCI, avocat au barreau de PARIS, vestiaire : E0336

SA EVERGREEN MARINE UK LTD

prise en la personne de ses représentants légaux domiciliés audit siège

Ayant pour avocat postulant Me Marie-hélène DANCKAERT, avocat au barreau de VERSAILLES, vestiaire : 520

Ayant pour avocat plaidant Me Catherine FERRACCI, avocat au barreau de PARIS, vestiaire : E0336

SA STE EVERGREEN MARINE CORPORATION TAIWAND LTD

prise en la personne de ses représentants légaux domiciliés audit siège

Ayant pour avocat postulant Me Marie-hélène DANCKAERT, avocat au barreau de VERSAILLES, vestiaire : 520

Ayant pour avocat plaidant Me Catherine FERRACCI, avocat au barreau de PARIS, vestiaire : E0336

SA STE EVERGREEN MARINE SINGAPORE PTE LTD

prise en la personne de ses représentants légaux domiciliés audit siège

Ayant pour avocat postulant Me Marie-hélène DANCKAERT, avocat au barreau de VERSAILLES, vestiaire : 520

Ayant pour avocat plaidant Me Catherine FERRACCI, avocat au barreau de PARIS, vestiaire : E0336

APPELANTES

SAS BBL SHIPPING

prise en la personne de ses représentants légaux domiciliés audit siège

Ayant pour avocat postulant Me Chantal DE CARFORT de la SCP BUQUET-ROUSSEL-DE CARFORT, avocat au barreau de VERSAILLES, vestiaire : 334 - N° du dossier 239/12

Ayant pour avocat plaidant Me Philippe GODIN de l'AARPI GODIN ASSOCIES, avocat au barreau de PARIS, vestiaire : R259

INTIMÉE

Composition de la cour :

En application des dispositions de l'article 786 du code de procédure civile, l'affaire a été débattue à l'audience publique du 17 Septembre 2013 les avocats des parties ne s'y étant pas opposés, devant Madame Marie-Claude CALOT, Conseiller chargé du rapport. Ce magistrat a rendu compte des plaidoiries dans le délibéré de la cour, composée de :

Mme Dominique ROSENTHAL, Président,

Madame Marie-Claude CALOT, Conseiller,

Madame Isabelle ORSINI, Conseiller,

Greffier, lors des débats : Madame Natacha BOURGUEIL,

FAITS ET PROCÉDURE

Statuant sur les appels formés par les sociétés Evergreen Marine Corporation Ltd Taiwan, Evergreen Marine Ltd UK, Evergreen Marine Pte Ltd Singapore et Evergreen Shipping Agency France, ci-après désignées Evergreen, contre un jugement prononcé par le tribunal de commerce de Nanterre le 7 mars 2012, qui a:

- débouté les appelantes de leur exception d'incompétence et de leur moyen d'irrecevabilité de la demande de la société BBL Shipping,
- mis hors de cause les sociétés Evergreen Marine Corporation Ltd Taiwan, Evergreen Marine Ltd UK et Evergreen Marine Pte Ltd Singapore,
- condamné la société Evergreen Shipping Agency France à payer à la société BBL Shipping la somme de 115. 162 USD ou sa contre-valeur en euros le jour du paiement assorti des intérêts au taux légal à compter du 8 septembre 2010 et d'anatocisme au titre de sa responsabilité dans les coûts de stockage complémentaires des marchandises jusqu'au 3 juillet 2010,
- débouté la société BBL Shipping Agency du surplus de sa demande et de sa demande de dommages et intérêts,
- condamné la société Evergreen Shipping Agency France à payer à la société BBL Shipping la somme de 20. 000 euros au titre de l'article 700 du code de procédure civile,
- ordonné l'exécution provisoire,
- condamné la société Evergreen Shipping Agency France aux entiers dépens;

**

La société Fives Stein chargée en partenariat avec la société allemande SMS Siemag de la construction d'une usine de fabrication d'acier à Vyksa (Russie), a confié à la société BBL Shipping (Balkans Bosphore Logistique) le transport des matériels devant équiper cette usine au départ de Shangai (Chine) et à destination de Vyksa.

La société BBL Shipping a traité dans le courant du mois d'avril 2010 le transport des matériels logés en 189 conteneurs au départ de Shangai à destination de St-Pétersbourg avec la société Evergreen Shipping Agency (France) dont le siège social est à la Défense.

Sept connaissements maritimes ont été émis par l'agent Evergreen à Shangai entre avril et mai 2010 et les sociétés Evergreen Taiwan, Singapour et UK qui exploitent en commun la ligne Shangai - St-Pétersbourg ont été chargées de transporter la cargaison.

La facture du transport maritime émise par la société Evergreen Shipping Agency France a été acquittée par la société BBL Shipping.

La société MCT Shipping France, correspondant à St-Pétersbourg de la société BBL Shipping, avait été désignée comme destinataire à ordre ('consignee') aux connaissements et chargée de réceptionner les conteneurs à leur arrivée au port de St-Pétersbourg de procéder à leur post-acheminement terrestre pour leur livraison sur le site de l'usine de Vyksa

L'agent de la société Evergreen à St-Pétersbourg, la société EMC, a refusé de délivrer les conteneurs à la société MCT Shipping, porteur des connaissements originaux, en exigeant la production d'un 'release order' (ordre de délivrance) et d'un pouvoir du destinataire final russe habilitant la société MCT Shipping à les recevoir.

Le conseil de la société MCT Shipping a mis en demeure la société Evergreen Shipping Agency France par fax adressé le 25 juin 2010 d'avoir à livrer les conteneurs litigieux.

Après avoir obtenu du destinataire final russe les documents exigés par l'agent d'Evergreen de St-Pétersbourg auprès de la société Fives Stein et après modification du nom du consignataire par l'agent d'Evergreen à St-Petersbourg en portant le nom de la société OAO Vyksunskiy Metallurgichesky Zavod, destinataire réel de la marchandise, au lieu et place de la société MCT Shipping, cette dernière a pu retirer les conteneurs et procéder à la livraison des matériels et équipements sur le site de Vyksa.

Toutefois, la société MCT Shipping, qui appartient au groupe MCT, a dû régler les frais de stationnement prolongé des conteneurs au port de St-Pétersbourg à la société Evergreen pour la somme de 273. 448 USD ('storage'), supportés par la société BBL Shipping, laquelle a assigné les transporteurs maritimes pour obtenir le remboursement de ladite somme, outre celle de 100. 000 euros à titre de dommages et intérêts, aux motifs que le blocage des conteneurs opéré par Evergreen était illicite et avait retardé le chantier de construction du destinataire des conteneurs.

**

Vu l'ordonnance de clôture en date du 18 juillet 2013.

Vu les dernières conclusions en date du 15 juillet 2013 des sociétés Evergreen Marine Corporation Ltd Taiwan, Evergreen Marine Ltd UK, Evergreen Marine Pte Ltd Singapore et Evergreen Shipping Agency France, appelantes, auxquelles la cour se réfère expressément conformément aux dispositions de l'article 455 du code de procédure civile.

Vu les dernières conclusions en date du 11 juillet 2013 de la société BBL Shipping, intimée, auxquelles la cour se réfère expressément conformément aux dispositions de l'article 455 du code de procédure civile.

MOTIFS DE LA DECISION

- Sur l'exception d'incompétence des juridictions françaises

Considérant que les appelantes soulèvent l'incompétence des juridictions françaises au motif que le tribunal de commerce ne pouvait retenir sa compétence puisque la société Evergreen Shipping Agency France n'était pas partie au contrat de transport, que le jugement a mis hors de cause les trois autres sociétés Evergreen en violation des dispositions des articles 4 et 464 du code de procédure civile alors qu'aucune des parties ne l'avait sollicité, que la compétence ne peut s'apprécier qu'en fonction des parties au contrat de transport et des clauses attributives de compétence figurant sur les connaissements, qu'aucune des parties au contrat de transport ne réside en France, que les relations entre la société BBL Shipping (commissionnaire de transport) et les trois compagnies maritimes chargées par elle du transport ne peuvent qu'être soumises à la convention de Bruxelles de 1924 ainsi qu'en fait foi la clause 'Paramount' du connaissement qui admet les clauses attributives de compétence, de même que l'article 48 du code de procédure civile, que la compétence ne peut se déterminer qu'au regard de l'article 42 du code de procédure civile ou à défaut au regard des articles 14 et 15 du code civil, soulignant que la seule partie qui réside sur le sol français est la société Evergreen Shipping Agency qui n'est pas partie au contrat de transport, que le

fait que la société intimée ait domicilié les compagnies maritimes chez leur agent ne permet pas de justifier de leur domicile en France, que selon l'article 29 des connaissements relatif à la loi applicable et à la juridiction compétente, il est convenu que le litige doit être jugé selon les termes de la loi anglaise devant la High Court of London Queen's Bench Division- Commercial Court ;

Mais considérant que la société intimée réplique à juste titre que la société Evergreen Shipping Agency France, établie dans le ressort du tribunal de commerce de Nanterre, ne saurait prétendre revendiquer l'application de la clause de juridiction figurant sur les connaissements émis par les sociétés Evergreen Marine Corporation Ltd Taiwan, Evergreen Marine Ltd UK, Evergreen Marine Pte Ltd Singapore, sur lesquels elle n'apparaît pas, que le tribunal de commerce de Nanterre était bien territorialement compétent pour statuer sur son recours en application des dispositions des articles 42 et 14 du code de procédure civile ;

Qu'en outre, cette clause attributive de juridiction ne saurait lui être opposée, du fait que cette clause n'est pas clairement spécifiée dans les connaissements, figurant en très petits caractères au dos des connaissements, pratiquement illisibles, auxquels la société intimée n'est pas partie, étant seulement 'notify party' (société devant être prévenue de l'arrivée à bon port des marchandises) et alors que la clause litigieuse a été établie postérieurement aux conditions de réalisation du transport des marchandises ;

Que le jugement sera confirmé en ce qu'il a écarté l'exception d'incompétence ;

- Sur le défaut de qualité et d'intérêt à agir de la société BBL Shipping

Considérant que les appelantes contestent au visa des articles 31 et 32 du code de procédure civile la validité des factures produites aux débats pour la détermination des frais de stationnement des conteneurs, relevant que la société intimée a produit une facture de MCT domiciliée au Canada du 15 juin 2010 d'un montant de 24. 449 USD, des factures émises par une société Sea Logic domiciliée en Ecosse, soulignant que les conteneurs ont été déposés sur un terminal exploité par la société Petrolesport, alors que la société intimée objecte à juste titre qu'elle justifie son intérêt à agir dès lors qu'elle a effectivement réglé les frais de stationnement des conteneurs au port de St-Pétersbourg, qui ont été facturés par son gestionnaire, la société Petroles Port à MCT Shipping, agent à St-Pétersbourg de la société Sealogic East Europe Ltd, qui les lui a refacturés, ainsi qu'il est justifié ;

Que le jugement sera confirmé en ce qu'il a rejeté cette fin de non-recevoir ;

- Sur la mise hors de cause des sociétés Evergreen de droit étranger

Considérant que la mise hors de cause des sociétés Evergreen Marine Corporation Ltd Taiwan, Evergreen Marine Ltd UK, Evergreen Marine Pte Ltd Singapore prononcée d'office par le tribunal, était injustifiée et le jugement sera réformé de ce chef ;

- Sur le retard dans la livraison des conteneurs au port de St-Pétersbourg

Considérant que les appelantes qui concluent à l'infirmité du jugement et à leur absence de faute en leur qualité de transporteurs maritimes, émetteurs des connaissements maritimes, soutiennent qu'elles ont refusé de remettre les conteneurs à la société MCT, consignataire à l'origine de la cargaison, en faisant une application stricte de la loi russe (code maritime russe) et qu'elles ne

peuvent en aucun cas être tenues des manquements de la société MCT Shipping, que celle-ci n'est pas une société russe, mais une société canadienne qui a un bureau à St-Pétersbourg, rappelant que dans tous les cas, en vertu des articles 182 et 185 du code civil russe, tout agent du consignataire doit disposer d'un mandat 'power of attorney' ou d'une autorisation de prendre livraison de la cargaison 'release order', que seule la société OAO Vyksunskiy Metallurgichesky Zavod (dite OAO BM3) était en mesure de recevoir les conteneurs litigieux, que cette société devait selon les règles standard d'Evergreen Allemagne et selon les usages au port de St-Petersbourg, avoir recours à une société ayant un contrat de manutention avec la compagnie maritime, rappelant que dès le pouvoir donné à MCT Shipping, soit le 15 juin 2010 par l'expéditeur SMS Siemens de réceptionner les conteneurs, ceux-ci ont été immédiatement pris en charge par la société MCT Shipping d'ordre et pour compte du nouveau consignataire, que selon l'avocat spécialisé en droit maritime russe qui a été consulté, elles n'ont pas manqué à leurs obligations ;

Que la société intimée, qui conclut à la confirmation du jugement et à sa réformation sur le quantum de l'indemnisation et sur les dommages et intérêts complémentaires, réplique que la société MCT Shipping figurait comme destinataire aux connaissements, que celle-ci est une société russe établie à St-Pétersbourg, rappelle que la société Evergreen a refusé la délivrance des conteneurs tant que la société MCT Shipping ne justifierait pas d'un pouvoir du destinataire final russe, que l'agent d'Evergreen à St-Pétersbourg a annulé les connaissements originaux qui lui avaient été remis sur lesquels MCT Shipping figurait en qualité de destinataire pour y substituer le nom OAO BM3, entreprise russe destinataire final à Vyksa, par la mention 'Abolished', soutient que les sociétés appelantes ne sauraient sérieusement prétendre que la procédure de livraison qui avait été imposée à MCT Shipping était conforme à la réglementation russe, ni se prévaloir des règles standard d'Evergreen Allemagne pour assurer le respect des règles de droit et les usages du port de St-Pétersbourg, alors que la société BBL Shipping a traité exclusivement avec la société française Evergreen Shipping Agency France, que la concluante était habilitée à recevoir les conteneurs, que les sociétés appelantes ont commis une faute en soumettant par leur agent au port de St-Petersbourg la livraison des conteneurs à d'autres conditions que celles de la présentation des connaissements originaux dont la société MCT Shipping était porteuse ;

Considérant que la société intimée précise que les sociétés Evergreen devaient en leur qualité de transporteur maritime, remettre les marchandises transportées au porteur des connaissements originaux, dès lors que le connaissement joue le rôle de titre représentatif de la marchandise, que le transporteur maritime n'a pas à soumettre cette livraison à d'autres justifications et que quelque soit le mode de transport, le transporteur ne peut interférer dans les relations entre l'expéditeur, le vendeur des marchandises et leur destinataire final, qui procède de relations contractuelles auxquelles il est étranger et dans lesquelles il est totalement irrecevable à s'immiscer pour prétendre exiger d'une société tierce, non partie au contrat de transport constaté par les connaissements sur lesquels elle n'apparaissait au demeurant pas, un quelconque engagement pour procéder à la livraison au destinataire désigné MCT Shipping Service ;

Mais considérant qu'il ressort des connaissements maritimes produits aux débats les mentions suivantes :

- Evergreen Line Bill of lading
- Shipper (chargeur) : Fives Stein Shangai Chine

- Consignee : To order of MCT Shipping Service 10/3 Dvinskaya Street St Petersburg Russia
- Notify Party : BBL Shipping
- place of discharge and delivery : St Petersburg
- Consignee : OAO BM3

Qu'il en résulte que si les connaissements émis par la société Evergreen étaient à l'ordre de MCT Shipping, porteur des connaissements originaux et que selon la société intimée, ils ont été endossés en blanc par cette dernière, néanmoins la société russe OAO BM3 était désignée comme destinataire final de la marchandise, si bien que l'indication du nom de MCT Shipping comme destinataire ('consignee') ne devait pas être assortie de la mention à ordre ou à tout le moins, devait être barrée et remplacée par le nom de la société OAO BM3, véritable bénéficiaire du contrat de transport international et propriétaire des marchandises, comme la société Evergreen y a procédé ultérieurement ;

Qu'Evergreen Line a adressé un courrier explicatif en ce sens au conseil de la société BBL Shipping le 16 septembre 2010 pour s'opposer à sa demande tendant au paiement des frais de stationnement prolongé des conteneurs au port de St-Petersbourg, précisant que dans le souci de protéger les intérêts du client, elle ne peut livrer les marchandises sans avoir les documents requis et que le retard dans la livraison des marchandises est causé par un litige entre clients, non avec le transporteur ;

Que le connaissement au porteur se transmet par simple tradition alors que c'est l'endossement qui transfère la propriété du titre pour les connaissements à ordre ;

Que la procédure de livraison imposée à la société BBL Shipping était conforme à la réglementation russe et aux usages au port de St-Petersbourg ;

Qu'en effet, la société MCT Shipping n'a pas été en mesure de présenter les documents permettant la délivrance des conteneurs tels que prévus par le code maritime russe (articles 146 et 158) et le code civil russe (articles 182 et 185) dont la traduction française est produite aux débats, selon lesquels tout agent du consignataire doit disposer d'un mandat 'power of attorney' ou d'une autorisation de prendre livraison de la cargaison 'release order' ;

Que l'affidavit de l'avocat russe consulté par les appelantes précise que : La loi russe ne permet pas la livraison d'une cargaison à une personne qui bien que détentrice physique des connaissements (connaissement à personne dénommée ou à ordre) n'est pas le consignataire et n'a pas de mandat ou tout document similaire pour livraison de la cargaison. Si le transporteur a livré la cargaison à une telle personne, c'est alors l'équivalent d'une livraison à une personne sans droit ni titre. Dans un tel cas, le consignataire est en droit de réclamer des dommages et intérêts au transporteur et ce dernier ne peut limiter sa responsabilité (article 172 du code maritime russe), concluant que la procédure de réception des conteneurs sous l'empire de la loi russe a été respectée par la société Evergreen Russie, qui est un agent d'Evergreen Allemagne sous couvert d'un contrat d'agence du 2 mai 2006 ;

Que par ailleurs, dans les ports russes, la société qui est autorisée à recevoir les marchandises pour le compte du consignataire selon les usages locaux doit avoir un contrat de manutention avec la compagnie maritime ou son agent, comme le précise la consultation de l'avocat russe;

Qu'un tel contrat, régi par la loi russe, existe entre l'agent Evergreen à St-Pétersbourg, représenté par Evergreen Allemagne et MCT Shipping Service (daté du 1er janvier 2010), qui intègre les règles standard d'Evergreen Allemagne, selon lesquelles celui qui est en charge de la manutention des conteneurs, est responsable du paiement de toutes les charges locales y afférentes ;

Que comme le font observer les appelantes, la société MCT Shipping qui opère sur le port de St-Pétersbourg était parfaitement au courant des règles pratiquées usuellement et il appartenait à celle-ci de prévenir son cocontractant BBL Shipping de ces usages ;

Que la consultation de l'avocat russe traduite en français confirme que l'agent russe d'Evergreen ne pouvait qu'exiger de MCT Shipping agissant pour le compte du consignataire OAO BM3, les autorisations de prendre livraison de la cargaison ;

Qu'en conséquence, il convient de constater que les pièces 25 à 29 produites par les appelantes sont traduites en français contrairement à ce que soutient la société intimée, que la société BBL Shipping ne rapporte pas la preuve d'une faute ou d'une négligence des transporteurs maritimes et de leur agent et par infirmation du jugement entrepris, de débouter ladite société de sa demande tendant au paiement des frais de stationnement prolongé ('surestaries') des conteneurs au port de St-Petersbourg;

Considérant que le présent arrêt infirmatif constitue un titre exécutoire ouvrant droit à restitution des sommes versées en exécution du jugement et que les sommes devant être restituées portent intérêts à compter de la signification valant mise en demeure de la décision ouvrant droit à restitution ;

- Sur l'article 700 du code de procédure civile

Considérant qu'il sera alloué une indemnité de procédure au profit de chacune des sociétés appelantes globalement pour la procédure de première instance et d'appel ;

PAR CES MOTIFS

Statuant par arrêt contradictoire,

CONFIRME le jugement en ce qu'il a rejeté l'exception de procédure et la fin de non-recevoir soulevées par les sociétés Evergreen et débouté la société BBL Shipping de sa demande de dommages et intérêts

INFIRME le jugement pour le surplus,

Statuant à nouveau,

DIT que la mise hors de cause les sociétés Evergreen Marine Corporation Ltd Taiwan, Evergreen Marine Ltd UK, Evergreen Marine Pte Ltd Singapore était injustifiée

DEBOUTE la SAS BBL Shipping de sa demande en paiement des frais de stationnement prolongé des conteneurs au port de St-Pétersbourg

CONDAMNE la SAS BBL Shipping à payer à chacune des sociétés appelantes, les sociétés Evergreen Marine Corporation Ltd Taiwan, Evergreen Marine Ltd UK, Evergreen Marine Pte Ltd Singapore et Evergreen Shipping Agency France la somme de 5. 000 euros au titre de l'article 700 du code de procédure civile

CONDAMNE la SAS BBL Shipping aux entiers dépens de première instance et d'appel.

- prononcé publiquement par mise à disposition de l'arrêt au greffe de la cour, les parties en ayant été préalablement avisées dans les conditions prévues au deuxième alinéa de l'article 450 du code de procédure civile.

- signé par Mme Dominique ROSENTHAL, Président et par Monsieur GAVACHE, greffier, auquel la minute de la décision a été remise par le magistrat signataire.

Le GREFFIER, Le PRÉSIDENT,

Décision Antérieure : Tribunal de commerce Nanterre du 7 mars 2012 n° 2011F00064

R.G : 12/04988

COUR D'APPEL DE ROUEN
CHAMBRE CIVILE ET COMMERCIALE
ARRET DU 07 NOVEMBRE 2013

DÉCISION DÉFÉRÉE :

TRIBUNAL DE COMMERCE DE ROUEN du 23 Juillet 2012

APPELANTE :

SAS CERP ROUEN

39 rue des Augustins

76000 ROUEN

représentée par Me Marie-Christine COUPPEY, avocat au barreau de ROUEN,

assistée par Me Franck GUENOUX, avocat au barreau de ROUEN

INTIMES :

Me AUSSEL Vincent - Mandataire liquidateur de Monsieur VALERY Patrick

266 Place Ernest Granier

34000 MONTPELLIER

représenté et assisté par Me Franck LANGLOIS de la SCP BONIFACE & ASSOCIES, avocat au barreau de ROUEN substituée par Me Pauline RETOUT, avocat au barreau de ROUEN

Monsieur Patrick VALERY

né le 23 Octobre 1964 à PARIS

Lieudit Irissac

12500 LE CAYROL

représenté et assisté par Me Franck LANGLOIS de la SCP BONIFACE & ASSOCIES, avocat au barreau de ROUEN substituée par Me Pauline RETOUT, avocat au barreau de ROUEN

COMPOSITION DE LA COUR :

En application des dispositions de l'article 786 du Code de procédure civile, l'affaire a été plaidée et débattue à l'audience du 19 Septembre 2013 sans opposition des avocats devant Monsieur FARINA, Président, rapporteur, en présence de Madame AUBLIN-MICHEL, Conseiller, BERTOUX, Conseiller

Le magistrat rapporteur a rendu compte des plaidoiries dans le délibéré de la Cour composée de :

Monsieur FARINA, Président

Madame AUBLIN-MICHEL, Conseiller

Madame BERTOUX, Conseiller

GREFFIER LORS DES DEBATS :

Mme LECHEVALLIER, Faisant-fonction de greffier

DEBATS :

A l'audience publique du 19 Septembre 2013, où l'affaire a été mise en délibéré au 07 Novembre 2013

ARRET :

CONTRADICTOIRE

Prononcé publiquement le 07 Novembre 2013, par mise à disposition de l'arrêt au greffe de la Cour, les parties en ayant été préalablement avisées dans les conditions prévues au deuxième alinéa de l'article 450 du Code de procédure civile,

signé par Monsieur FARINA, Président et par Mme LECHEVALLIER, adjoint administratif faisant-fonction de greffier et assermentée à cet effet, présente à cette audience.

*

* *

Le 12 août 2010, la Cie d'Exploitation et de Répartition Pharmaceutique (Cerp) de ROUEN a signé avec M. Patrick Valéry, transporteur de marchandises, un contrat de transport de produits pharmaceutiques, pour une durée d'un an à compter de sa signature, renouvelable d'année en année par tacite reconduction sauf dénonciation par lettre recommandée avec avis de réception adressée un mois avant l'arrivée du terme, comportant diverses obligations, et s'effectuant sur trois tournées : Nord Aveyron : le matin, Nord Aveyron : le soir (Entraigues) et Cantal : la nuit.

Courant février 2011, il est mis fin à la tournée du Cantal puis à celle du Nord Aveyron du soir, puis courant mars 2011 à celle de Nord Aveyron du matin.

Par lettre recommandée avec avis de réception du 24 mars 2011, M. Valéry a mis en demeure la Cerp de lui régler les prestations de transport dues en application du contrat, en l'absence de résiliation du contrat faite en bonne et due forme.

Par lettre recommandée avec avis de réception du 2 mai 2011, la Cerp lui a répondu qu'il avait été mis fin en janvier 2011 au contrat de transport en raison des manquements graves dans l'exécution de la prestation de transport, précisant que le 7 janvier 2011, M. Valéry avait sans préavis décidé de ne pas faire la tournée de l'après-midi sur le Nord Aveyron et l'avait définitivement arrêtée le 1er février et ce toujours sans préavis, qu'aucune prestation n'ayant été effectuée postérieurement à cette date, il n'y avait lieu à aucun règlement de la part de la Cerp.

C'est dans ces conditions que M. Valéry a, par acte extrajudiciaire du 14 novembre 2011, fait

assigner la Cerp devant le tribunal de commerce de ROUEN en paiement de dommages et intérêts en réparation du préjudice subi du fait de la rupture fautive du contrat de transport imputable à cette société.

Entre-temps une procédure de redressement judiciaire a été ouverte à l'encontre de M. Valéry par jugement du tribunal de commerce de RODEZ du 12 décembre 2011, Me Blanc étant désigné comme administrateur judiciaire.

Par jugement du 23 juillet 2012, le tribunal de commerce de ROUEN a :

- reçu Me Blanc, es-qualités d'administrateur judiciaire de M Valéry, en son intervention volontaire,

- condamné la SAS Cerp de ROUEN à payer à M. Valéry et Me Blanc, es-qualités, la somme de 42.382 € à titre d'indemnité compensatrice du préjudice résultant de la violation du contrat de transport à durée déterminée signé le 12 août 2010 avec intérêts au taux légal à compter du 24 mars 2011,

- condamné la SAS Cerp de ROUEN à payer à M. Valéry et Me Blanc, es-qualités, la somme de 1.500 € au titre de l'article 700 du code de procédure civile,

- ordonné l'exécution provisoire,

- condamné la SAS Cerp de ROUEN aux dépens.

Par jugement du tribunal de commerce de RODEZ du 24 juillet 2012, la procédure de redressement judiciaire a été convertie en liquidation judiciaire, Me Aussel étant désigné mandataire liquidateur.

Par déclaration du 22 octobre 2012, la SAS Cerp de ROUEN a interjeté appel.

Pour l'exposé des moyens des parties, il est renvoyé aux conclusions du 2 mai 2013 pour l'appelante, et du 21 mars 2013 pour les intimés.

La SAS Cerp de ROUEN conclut à la réformation du jugement et demande à la cour de :

- dire et juger que M. Patrick Valéry est à l'origine de l'arrêt des tournées du Cantal et de Nord Aveyron du soir, en conséquence, de les débouter de leur demande en paiement de la perte du chiffre d'affaires au titre de ces deux tournées jusqu'à l'échéance prévue du contrat,

- dire et juger qu'elle était fondée à lui retirer la tournée de Nord Aveyron le matin au regard de sa décision de ne pas honorer son engagement contractuel concernant les tournées du Cantal et du Nord Aveyron du soir et de ses manquements graves et répétés à l'exécution de ses obligations contractuelles,

- en conséquence, débouter les intimés de leurs demandes et de les condamner conjointement et solidairement à restituer à la Cerp de ROUEN la somme de 42.747,93 € qui leur a été versée dans le cadre de l'exécution provisoire du jugement.

A titre subsidiaire, elle demande de juger qu'ils ne peuvent obtenir une réparation supérieure à la somme de 1.897,34 € correspondant à la perte de marge brute sur le chiffre d'affaires HT sur la tournée Nord Aveyron soit jusqu'au 12 août 2011, date d'échéance du contrat.

En tout état de cause, elle sollicite leur condamnation conjointe et solidaire au paiement de la somme de 5.000 € au titre de l'article 700 du code de procédure civile, dépens de première instance et d'appel en sus.

M. Valéry et Me Aussel, es-qualités de mandataire liquidateur, demandent à la cour de :

- confirmer la décision entreprise en ce qu'elle a déclaré la SAS Cerp de ROUEN responsable des préjudices subis par M. Valéry en raison de la rupture fautive du contrat à durée déterminée et en ce qu'elle a décidé que la Cerp ne pouvait cesser le contrat sans causer un préjudice à M. Valéry à hauteur du chiffre d'affaires prévu jusqu'à son échéance,
- statuer à nouveau sur la fixation de la date d'échéance des relations contractuelles et sur le montant des réparations à allouer à l'intimé,
- dire et juger que le contrat de transport à durée déterminée s'est renouvelé par tacite reconduction jusqu'au 12 août 2012, faute pour la Cerp de ROUEN d'avoir dénoncé en bonne et due forme ledit contrat un mois avant l'arrivée du terme initial,
- en conséquence, condamner la SAS Cerp de ROUEN à payer à Me Aussel, es-qualités de mandataire liquidateur, la somme de 46.898,87 € TTC, à titre d'indemnité compensatrice du préjudice résultant de la violation des stipulations du contrat signé le 12 août 2010, correspondant au montant du chiffre d'affaires que M. Valéry aurait dû réaliser jusqu'au terme initialement convenu entre les parties, la somme de 84.000 € TTC correspondant au montant du chiffre d'affaires mensuels (7.000 € TTC) que M. Valéry aurait dû réaliser pendant les 12 mois d'exécution du contrat de transport renouvelé tacitement à compter du 12 août 2011 pour une durée ferme d'une année, les dites sommes étant assorties des intérêts au taux légal à compter de la mise en demeure du 24 mars 2011,
- en tout état de cause, débouter la Cerp de ROUEN de l'intégralité de ses demandes, et de la condamner à payer à Me Aussel, es-qualités, une indemnité de procédure d'un montant de 5.000 €, dépens de première instance et d'appel en sus.

L'ordonnance de clôture a été rendue le 02 mai 2013.

SUR CE

Au soutien de son appel, la SAS Cerp de ROUEN fait valoir que M. Valéry en mettant fin de lui-même à deux des tournées, a mis fin au contrat avant son terme, que c'est à sa demande à la mi-décembre 2010 de ne plus effectuer ces deux tournées et d'un commun accord que la date de fin des relations au 01 février 2011 a été arrêtée, qu'elle a tiré les conséquences de ces défaillances en lui retirant la dernière tournée du Nord Aveyron le matin à effet au 1er mars 2011, en application de l'article 1184 du code civil, du fait de la faute commise par son cocontractant, et se prévalant également de dysfonctionnements répétés depuis de nombreux mois dans l'exécution de ses obligations malgré avertissements.

A titre subsidiaire, en ce qui concerne le préjudice, elle estime que celui-ci ne peut être supérieur à la perte de marge brute sur le chiffre d'affaires que M. Valéry aurait dû réaliser sur la seule tournée Nord Aveyron du matin jusqu'à la date d'échéance du contrat, le 12 août 2011.

M. Valéry et Me Aussel, es-qualités se prévalent d'une rupture anticipée et fautive des relations contractuelles imputable exclusivement à la Cerp de ROUEN, sur le fondement de l'article 1134 du code civil, expliquant que la Cerp a commencé par réduire quantitativement

les prestations de transport dès janvier 2011, pour les supprimer à la mi-février 2011, que ni le terme initial du contrat, ni les formes à employer pour résilier le contrat n'ont été respectés par le Cerp de ROUEN, que le contrat a donc été renouvelé par tacite reconduction jusqu'au 12 août 2012, que la lettre du 24 mars 2011 de la Cerp de ROUEN ne constitue pas une lettre de notification de rupture, que la rupture fautive du contrat par la Cerp justifie des dommages et intérêts. Ils ajoutent que les manquements de M. Valéry allégués ne sont pas prouvés, que la Cerp a en revanche manqué à ses obligations contractuelles.

Selon les intimés, le préjudice subi par M. Valéry correspond au chiffre d'affaires qu'il aurait dû réaliser au cours des mois de février à août 2011 et pendant la période de renouvellement du contrat jusqu'au mois d'août 2012, pour les trois tournées.

- sur la résiliation du contrat à durée déterminée de transport et sur l'auteur de la rupture des relations contractuelles

Aux termes de l'article 1134 du Code civil, les conventions légalement formées tiennent lieu de loi à ceux qui les ont faites. Elles ne peuvent être révoquées que de leur consentement mutuel, ou pour les causes que la loi autorise. Elles doivent être exécutées de bonne foi.

En application de ses dispositions, le contrat à durée déterminée doit être exécuté jusqu'à son terme. Il ne peut en principe faire l'objet d'une résiliation unilatérale anticipée. La partie qui résilie de manière anticipée son engagement peut être condamnée à une exécution forcée ou à payer des dommages et intérêts pour couvrir son inexécution.

En l'espèce, la Cerp de ROUEN soutient que M. Valéry est à l'initiative de l'arrêt des deux tournées du Cantal la nuit et du Nord Aveyron le soir, décidant ainsi de ne plus honorer son engagement contractuel, qu'à la mi-décembre 2010, il a informé l'agence du Cerp de RODEZ que, pour des raisons économiques, il ne pourrait plus assurer ces deux tournées, qu'il a été convenu suivant accord verbal que l'arrêt définitif interviendrait le 01er février 2011, que le 7 janvier 2011 il a téléphoné à cette agence pour l'aviser qu'il n'effectuerait pas la tournée du Nord-Aveyron le soir.

M. Valéry reconnaît avoir téléphoné le 7 janvier 2011 pour informer l'agence Cerp de Rodez que son chauffeur, souffrant, ne pourrait effectuer la tournée du Cantal prévue ce soir là, mais conteste avoir décidé de mettre un terme à ses relations contractuelles avec le Cerp.

Au soutien de ses prétentions, la SAS Cerp de ROUEN verse aux débats les attestations de décembre 2011 de Mme de Lapanouse, directrice de l'agence Cerp de RODEZ, et de M. Louboutin, chef d'équipe livraison, aux termes desquels, vers la mi-décembre, M. Valéry s'était présenté à l'agence de RODEZ pour les informer qu'il devait cesser le plus rapidement possible les tournées de Cantal et de Nord-Aveyron du soir, le terme étant fixé d'un commun accord le 1er février 2011.

Toutefois ces deux témoignages ne suffisent pas, à eux seuls, à rapporter la preuve que la rupture des relations contractuelles est imputable à M. Valéry qui aurait décidé de mettre fin à des tournées, dans la mesure où ils ne présentent pas une objectivité suffisante puisqu'ils émanent de deux salariés de l'entreprise, et qu'ils sont remis en cause par le contenu de la lettre du 05 mai 2011 adressée par la direction juridique du Cerp de ROUEN à M. Valéry.

En effet, ce document est rédigé dans les termes suivants :

'Nous faisons suite à votre courrier recommandé du 24 mars dernier, réceptionné par nos services le 7 avril, contestant la décision de janvier dernier de notre Directrice de l'agence de RODEZ, Mme De Lapanouse, de mettre fin au contrat de transport qui vous lie à notre

société.'

Votre courrier nous a particulièrement surpris; En effet, c'est votre attitude et votre décision de ne plus assurer la totalité de la prestation qui sont à l'origine de la décision de la directrice de l'agence locale de Rodez.

Nous vous rappelons que cette décision a dû être prise par Mme de Lapanouse, à la suite de vos manquements graves dans l'exécution de la prestation de transport qui vous avait été confiée et qui ont nui à la réputation de notre société.

En effet, en décembre 2010, par simple appel téléphonique, vous avez décidé que vous n'assureriez plus la tournée du Cantal à compter du 1er février 2011. Vous nous avez assurés que vous continueriez les tournées du Nord Aveyron matin et après-midi.

Le 7 janvier 2011, vous avez sans préavis décidé de ne pas faire la tournée de l'après midi sur le Nord Aveyron et l'avez définitivement arrêtée le 1er février 2011 et ce toujours sans préavis.

Accessoirement, depuis plusieurs mois, de nombreuses réclamations des clients de l'agence de Rodez ont été enregistrées : retards de livraison, bacs vides non récupérés, oublis de cartons, de retour ou de colis dans les officines, oublis et erreurs de livraison.

Mme de Lapanouse vous a alerté à maintes reprises, en vain. A aucun moment, vous ne lui avait fait part de votre intention de remédier à la situation.

C'est donc au vu du nombre très important de réclamations clients, de l'augmentation et de l'insatisfaction et surtout de votre décision de ne plus assurer la prestation décrite au contrat, que notre directrice d'agence a confirmé la fin du contrat.'

Dans cette lettre, la SAS Cerp de Rouen confirme la décision de mettre fin au contrat prise par la directrice de l'agence de RODEZ en janvier 2011 ; elle contredit l'existence d'un entretien à la mi-décembre au cours duquel M. Valéry aurait décidé d'arrêter les tournées de Cantal et Nord-Aveyron le soir, en faisant référence à l'existence '*d'un simple appel téléphonique*' de ce dernier pour aviser de l'arrêt de la tournée du Cantal à compter du 01er février 2011, mais du maintien des deux autres tournées, puis à la décision de M. Valéry d'arrêter la tournée de Nord Aveyron du soir le 01er février 2011 sans préavis, excluant ainsi l'existence d'un accord sur cette date comme étant le terme de la fourniture de ces deux prestations.

Au vu de ces contradictions, et en l'absence d'élément objectif, rien ne permet d'établir que M. Valéry avait décidé de façon unilatérale de ne plus assurer les prestations de transport sur ces deux secteurs géographiques, à compter du 01er février 2011, contrairement à son engagement contractuel.

La Cerp de ROUEN reconnaît par ailleurs avoir retiré à M. Valéry la tournée de Nord-Aveyron le matin à compter du 1er mars 2011.

La Cerp de ROUEN reproche également à M. Valéry des manquements graves et répétés.

Elle s'appuie pour ce faire sur des fiches intitulées '*enregistrement des réclamations clients*'.

Cependant, ces documents ne présentent pas une valeur probante suffisante dans la mesure où s'agissant de fiches de contrôle interne à la société Cerp de ROUEN, elles sont établies par l'une des parties, lesquelles ne peuvent se fournir des preuves à elles-mêmes.

L'attestation de Mme Ayrihac, responsable du téléphone de la Cerp agence de Rodez, du 20 décembre 2011, ne rapporte pas davantage la preuve des manquements de M. Valéry dans l'exécution de ses prestations. En effet, son auteur ne décrit pas des faits dont il aurait été témoin, mais se borne à faire état des visites de la directrice de l'agence chez les clients dont certains lui auraient fait part de leur mécontentement du transporteur Valéry. Il précise avoir répertorié, à la demande de cette dernière, l'ensemble des réclamations 2010 relatives au service de livraison du transporteur Valéry, dont il vient d'être indiqué qu'elles ne pouvaient constituer une preuve suffisante des défaillances du transporteur.

Elle produit également les attestations de Mme Roux et Mme Bors, pharmaciennes qui font état d'incidents : retards dans la livraison, colis inversé, casse pour la première, irrégularité dans les horaires de livraison, oublis de caisse, caisse destinée à une autre pharmacie, caisse d'un autre grossiste pour la seconde.

L'article X du contrat 'Retard de livraison et incident' du contrat stipule :

'Le prestataire de service s'engage à informer rapidement Cerp ROUEN de tout retard dans la livraison, quelle qu'en soit l'origine.'

Compte tenu de l'urgence de l'acheminement des produits pharmaceutiques, le prestataire de service prendra toutes les mesures nécessaires pour que soit assurée la bonne exécution du service.

En cas de retard dans la livraison, une indemnité correspondant au montant de la prestation de la journée ,sera due par le prestataire de service, si bon semble à Cerp ROUEN...'

Force est toutefois de constater, avec le tribunal, que la Cerp de ROUEN n'a jamais mis en oeuvre cette procédure, ni justifié de ce qu'elle a avisé de ces incidents M. Valéry en vue d'y remédier, comme indiqué dans sa lettre du 5 mai 2011.

C'est donc à juste titre que le tribunal a considéré que la Cerp de ROUEN ne rapportait pas la preuve des manquements graves et répétés qu'elle invoque pour justifier la rupture sans délai en application de l'article 17 du contrat qui stipule : '*En cas d'inexécution par l'une des parties d'une obligation lui incombant, le présent contrat pourra être résilié par la partie lésée de plein droit, sans sommation et sans préavis, par courrier recommandé avec avis de réception..'*

Aucune faute ne peut donc être retenue à l'encontre de M. Valéry dans la rupture des relations contractuelles.

C'est donc à tort que la Cerp de ROUEN a procédé à la résiliation anticipée du contrat à compter du 01er février 2011.

En revanche, il convient de considérer que la Cerp de ROUEN, par sa lettre recommandée avec accusé de réception du 5 mai 2011, adressée plus d'un mois avant le terme annuel du contrat, le 12 août 2011, dans laquelle elle officialise la rupture des relations contractuelles décidée unilatéralement par elle, a procédé à la dénonciation du contrat, conformément aux stipulations contractuelles, avec effet au 12 août 2011.

- sur le préjudice

Il est admis qu'aucune prestation n'a plus été confiée à M. Valéry à compter du mois de février 2011.

Dès lors la Cerp de ROUEN, responsable de la rupture anticipée du contrat en février 2011, doit réparer le préjudice subi par M. Valéry par sa faute, qui correspond non pas au chiffre d'affaires qu'il aurait dû réaliser sur les trois tournées à compter de cette date jusqu'au 12 août 2011, mais à la perte de marge brute sur cette période. Le calcul de cette perte sur la base d'une rémunération mensuelle moyenne pour les 3 tournées de 7.000 € et d'un pourcentage de 18% n'est pas discuté.

Ainsi le préjudice de M. Valéry s'établit comme suit :

- pour le mois de février 2011 : 7.000 € - 2.101,13 € déjà payé = 4.899,00 €

- de mars à juillet 2011 : 7.000 € x 5 = 35.000,00 €

- le prorata d'août 2011 : 2.483,00 €

soit un chiffre d'affaires : 42.382,00 €

pourcentage de 18 % de perte de marge brute : **7.628,76 €**

Il convient en conséquence de condamner la Cerp de ROUEN à payer à Me Aussel, es-qualités, la somme de 7.628,76 €, à titre d'indemnité compensatrice de préjudice résultant de la violation des stipulations du contrat de transport à durée déterminée, assortie des intérêts au taux légal à compter du 24 mars 2011, date de la mise en demeure.

Il convient de réformer la décision entreprise en ce sens.

- sur les autres demandes

L'équité commande d'allouer à Me Aussel, es-qualités de mandataire liquidateur de M. Valéry, la somme indiquée au dispositif.

PAR CES MOTIFS,

LA COUR,

Confirme le jugement entrepris sauf en ce qu'il a condamné la SAS Cerp de ROUEN à payer à M. Patrick Valéry et à Me Blanc, es-qualités, la somme de 42.382 € à titre d'indemnité compensatrice du préjudice résultant de la violation des stipulations du contrat de transport à durée déterminée signé le 12 août 2010, avec intérêts au taux légal à compter du 24 mars 2011,

Et statuant à nouveau sur le chef infirmé,

Condamne la SAS Cerp de ROUEN à payer à Me Aussel, es-qualités de mandataire liquidateur de M. Patrick Valéry, la somme de 7.628,76 € à titre d'indemnisation compensatrice en réparation du préjudice résultant de la violation des stipulations du contrat de transport à durée déterminée signé le 12 août 2010, avec intérêts au taux légal à compter du 24 mars 2011,

Condamne la SAS Cerp de ROUEN à payer à Me Aussel, es-qualités de mandataire liquidateur de M. Patrick Valéry, la somme de 1.500 € sur le fondement de l'article 700 du Code de procédure civile,

Condamne la SAS Cerp de ROUEN aux dépens d'appel qui seront recouverts conformément à

l'article 699 du Code de procédure civile.

Le Greffier, Le Président,

R.G : 12/04988

COUR D'APPEL DE ROUEN
CHAMBRE CIVILE ET COMMERCIALE
ARRET DU 07 NOVEMBRE 2013

DÉCISION DÉFÉRÉE :

TRIBUNAL DE COMMERCE DE ROUEN du 23 Juillet 2012

APPELANTE :

SAS CERP ROUEN

39 rue des Augustins

76000 ROUEN

représentée par Me Marie-Christine COUPPEY, avocat au barreau de ROUEN,

assistée par Me Franck GUENOUX, avocat au barreau de ROUEN

INTIMES :

Me AUSSEL Vincent - Mandataire liquidateur de Monsieur VALERY Patrick

266 Place Ernest Granier

34000 MONTPELLIER

représenté et assisté par Me Franck LANGLOIS de la SCP BONIFACE & ASSOCIES, avocat au barreau de ROUEN substituée par Me Pauline RETOUT, avocat au barreau de ROUEN

Monsieur Patrick VALERY

né le 23 Octobre 1964 à PARIS

Lieudit Irissac

12500 LE CAYROL

représenté et assisté par Me Franck LANGLOIS de la SCP BONIFACE & ASSOCIES, avocat au barreau de ROUEN substituée par Me Pauline RETOUT, avocat au barreau de ROUEN

COMPOSITION DE LA COUR :

En application des dispositions de l'article 786 du Code de procédure civile, l'affaire a été plaidée et débattue à l'audience du 19 Septembre 2013 sans opposition des avocats devant Monsieur FARINA, Président, rapporteur, en présence de Madame AUBLIN-MICHEL, Conseiller, BERTOUX, Conseiller

Le magistrat rapporteur a rendu compte des plaidoiries dans le délibéré de la Cour composée de :

Monsieur FARINA, Président

Madame AUBLIN-MICHEL, Conseiller

Madame BERTOUX, Conseiller

GREFFIER LORS DES DEBATS :

Mme LECHEVALLIER, Faisant-fonction de greffier

DEBATS :

A l'audience publique du 19 Septembre 2013, où l'affaire a été mise en délibéré au 07 Novembre 2013

ARRET :

CONTRADICTOIRE

Prononcé publiquement le 07 Novembre 2013, par mise à disposition de l'arrêt au greffe de la Cour, les parties en ayant été préalablement avisées dans les conditions prévues au deuxième alinéa de l'article 450 du Code de procédure civile,

signé par Monsieur FARINA, Président et par Mme LECHEVALLIER, adjoint administratif faisant-fonction de greffier et assermentée à cet effet, présente à cette audience.

*

* *

Le 12 août 2010, la Cie d'Exploitation et de Répartition Pharmaceutique (Cerp) de ROUEN a signé avec M. Patrick Valéry, transporteur de marchandises, un contrat de transport de produits pharmaceutiques, pour une durée d'un an à compter de sa signature, renouvelable d'année en année par tacite reconduction sauf dénonciation par lettre recommandée avec avis de réception adressée un mois avant l'arrivée du terme, comportant diverses obligations, et s'effectuant sur trois tournées : Nord Aveyron : le matin, Nord Aveyron : le soir (Entraigues) et Cantal : la nuit.

Courant février 2011, il est mis fin à la tournée du Cantal puis à celle du Nord Aveyron du soir, puis courant mars 2011 à celle de Nord Aveyron du matin.

Par lettre recommandée avec avis de réception du 24 mars 2011, M. Valéry a mis en demeure la Cerp de lui régler les prestations de transport dues en application du contrat, en l'absence de résiliation du contrat faite en bonne et due forme.

Par lettre recommandée avec avis de réception du 2 mai 2011, la Cerp lui a répondu qu'il avait été mis fin en janvier 2011 au contrat de transport en raison des manquements graves dans l'exécution de la prestation de transport, précisant que le 7 janvier 2011, M. Valéry avait sans préavis décidé de ne pas faire la tournée de l'après-midi sur le Nord Aveyron et l'avait définitivement arrêtée le 1er février et ce toujours sans préavis, qu'aucune prestation n'ayant été effectuée postérieurement à cette date, il n'y avait lieu à aucun règlement de la part de la Cerp.

C'est dans ces conditions que M. Valéry a, par acte extrajudiciaire du 14 novembre 2011, fait

assigner la Cerp devant le tribunal de commerce de ROUEN en paiement de dommages et intérêts en réparation du préjudice subi du fait de la rupture fautive du contrat de transport imputable à cette société.

Entre-temps une procédure de redressement judiciaire a été ouverte à l'encontre de M. Valéry par jugement du tribunal de commerce de RODEZ du 12 décembre 2011, Me Blanc étant désigné comme administrateur judiciaire.

Par jugement du 23 juillet 2012, le tribunal de commerce de ROUEN a :

- reçu Me Blanc, es-qualités d'administrateur judiciaire de M Valéry, en son intervention volontaire,

- condamné la SAS Cerp de ROUEN à payer à M. Valéry et Me Blanc, es-qualités, la somme de 42.382 € à titre d'indemnité compensatrice du préjudice résultant de la violation du contrat de transport à durée déterminée signé le 12 août 2010 avec intérêts au taux légal à compter du 24 mars 2011,

- condamné la SAS Cerp de ROUEN à payer à M. Valéry et Me Blanc, es-qualités, la somme de 1.500 € au titre de l'article 700 du code de procédure civile,

- ordonné l'exécution provisoire,

- condamné la SAS Cerp de ROUEN aux dépens.

Par jugement du tribunal de commerce de RODEZ du 24 juillet 2012, la procédure de redressement judiciaire a été convertie en liquidation judiciaire, Me Aussel étant désigné mandataire liquidateur.

Par déclaration du 22 octobre 2012, la SAS Cerp de ROUEN a interjeté appel.

Pour l'exposé des moyens des parties, il est renvoyé aux conclusions du 2 mai 2013 pour l'appelante, et du 21 mars 2013 pour les intimés.

La SAS Cerp de ROUEN conclut à la réformation du jugement et demande à la cour de :

- dire et juger que M. Patrick Valéry est à l'origine de l'arrêt des tournées du Cantal et de Nord Aveyron du soir, en conséquence, de les débouter de leur demande en paiement de la perte du chiffre d'affaires au titre de ces deux tournées jusqu'à l'échéance prévue du contrat,

- dire et juger qu'elle était fondée à lui retirer la tournée de Nord Aveyron le matin au regard de sa décision de ne pas honorer son engagement contractuel concernant les tournées du Cantal et du Nord Aveyron du soir et de ses manquements graves et répétés à l'exécution de ses obligations contractuelles,

- en conséquence, débouter les intimés de leurs demandes et de les condamner conjointement et solidairement à restituer à la Cerp de ROUEN la somme de 42.747,93 € qui leur a été versée dans le cadre de l'exécution provisoire du jugement.

A titre subsidiaire, elle demande de juger qu'ils ne peuvent obtenir une réparation supérieure à la somme de 1.897,34 € correspondant à la perte de marge brute sur le chiffre d'affaires HT sur la tournée Nord Aveyron soit jusqu'au 12 août 2011, date d'échéance du contrat.

En tout état de cause, elle sollicite leur condamnation conjointe et solidaire au paiement de la somme de 5.000 € au titre de l'article 700 du code de procédure civile, dépens de première instance et d'appel en sus.

M. Valéry et Me Aussel, es-qualités de mandataire liquidateur, demandent à la cour de :

- confirmer la décision entreprise en ce qu'elle a déclaré la SAS Cerp de ROUEN responsable des préjudices subis par M. Valéry en raison de la rupture fautive du contrat à durée déterminée et en ce qu'elle a décidé que la Cerp ne pouvait cesser le contrat sans causer un préjudice à M. Valéry à hauteur du chiffre d'affaires prévu jusqu'à son échéance,
- statuer à nouveau sur la fixation de la date d'échéance des relations contractuelles et sur le montant des réparations à allouer à l'intimé,
- dire et juger que le contrat de transport à durée déterminée s'est renouvelé par tacite reconduction jusqu'au 12 août 2012, faute pour la Cerp de ROUEN d'avoir dénoncé en bonne et due forme ledit contrat un mois avant l'arrivée du terme initial,
- en conséquence, condamner la SAS Cerp de ROUEN à payer à Me Aussel, es-qualités de mandataire liquidateur, la somme de 46.898,87 € TTC, à titre d'indemnité compensatrice du préjudice résultant de la violation des stipulations du contrat signé le 12 août 2010, correspondant au montant du chiffre d'affaires que M. Valéry aurait dû réaliser jusqu'au terme initialement convenu entre les parties, la somme de 84.000 € TTC correspondant au montant du chiffre d'affaires mensuels (7.000 € TTC) que M. Valéry aurait dû réaliser pendant les 12 mois d'exécution du contrat de transport renouvelé tacitement à compter du 12 août 2011 pour une durée ferme d'une année, les dites sommes étant assorties des intérêts au taux légal à compter de la mise en demeure du 24 mars 2011,
- en tout état de cause, débouter la Cerp de ROUEN de l'intégralité de ses demandes, et de la condamner à payer à Me Aussel, es-qualités, une indemnité de procédure d'un montant de 5.000 €, dépens de première instance et d'appel en sus.

L'ordonnance de clôture a été rendue le 02 mai 2013.

SUR CE

Au soutien de son appel, la SAS Cerp de ROUEN fait valoir que M. Valéry en mettant fin de lui-même à deux des tournées, a mis fin au contrat avant son terme, que c'est à sa demande à la mi-décembre 2010 de ne plus effectuer ces deux tournées et d'un commun accord que la date de fin des relations au 01 février 2011 a été arrêtée, qu'elle a tiré les conséquences de ces défaillances en lui retirant la dernière tournée du Nord Aveyron le matin à effet au 1er mars 2011, en application de l'article 1184 du code civil, du fait de la faute commise par son cocontractant, et se prévalant également de dysfonctionnements répétés depuis de nombreux mois dans l'exécution de ses obligations malgré avertissements.

A titre subsidiaire, en ce qui concerne le préjudice, elle estime que celui-ci ne peut être supérieur à la perte de marge brute sur le chiffre d'affaires que M. Valéry aurait dû réaliser sur la seule tournée Nord Aveyron du matin jusqu'à la date d'échéance du contrat, le 12 août 2011.

M. Valéry et Me Aussel, es-qualités se prévalent d'une rupture anticipée et fautive des relations contractuelles imputable exclusivement à la Cerp de ROUEN, sur le fondement de l'article 1134 du code civil, expliquant que la Cerp a commencé par réduire quantitativement

les prestations de transport dès janvier 2011, pour les supprimer à la mi-février 2011, que ni le terme initial du contrat, ni les formes à employer pour résilier le contrat n'ont été respectés par le Cerp de ROUEN, que le contrat a donc été renouvelé par tacite reconduction jusqu'au 12 août 2012, que la lettre du 24 mars 2011 de la Cerp de ROUEN ne constitue pas une lettre de notification de rupture, que la rupture fautive du contrat par la Cerp justifie des dommages et intérêts. Ils ajoutent que les manquements de M. Valéry allégués ne sont pas prouvés, que la Cerp a en revanche manqué à ses obligations contractuelles.

Selon les intimés, le préjudice subi par M. Valéry correspond au chiffre d'affaires qu'il aurait dû réaliser au cours des mois de février à août 2011 et pendant la période de renouvellement du contrat jusqu'au mois d'août 2012, pour les trois tournées.

- sur la résiliation du contrat à durée déterminée de transport et sur l'auteur de la rupture des relations contractuelles

Aux termes de l'article 1134 du Code civil, les conventions légalement formées tiennent lieu de loi à ceux qui les ont faites. Elles ne peuvent être révoquées que de leur consentement mutuel, ou pour les causes que la loi autorise. Elles doivent être exécutées de bonne foi.

En application de ses dispositions, le contrat à durée déterminée doit être exécuté jusqu'à son terme. Il ne peut en principe faire l'objet d'une résiliation unilatérale anticipée. La partie qui résilie de manière anticipée son engagement peut être condamnée à une exécution forcée ou à payer des dommages et intérêts pour couvrir son inexécution.

En l'espèce, la Cerp de ROUEN soutient que M. Valéry est à l'initiative de l'arrêt des deux tournées du Cantal la nuit et du Nord Aveyron le soir, décidant ainsi de ne plus honorer son engagement contractuel, qu'à la mi-décembre 2010, il a informé l'agence du Cerp de RODEZ que, pour des raisons économiques, il ne pourrait plus assurer ces deux tournées, qu'il a été convenu suivant accord verbal que l'arrêt définitif interviendrait le 01er février 2011, que le 7 janvier 2011 il a téléphoné à cette agence pour l'aviser qu'il n'effectuerait pas la tournée du Nord-Aveyron le soir.

M. Valéry reconnaît avoir téléphoné le 7 janvier 2011 pour informer l'agence Cerp de Rodez que son chauffeur, souffrant, ne pourrait effectuer la tournée du Cantal prévue ce soir là, mais conteste avoir décidé de mettre un terme à ses relations contractuelles avec le Cerp.

Au soutien de ses prétentions, la SAS Cerp de ROUEN verse aux débats les attestations de décembre 2011 de Mme de Lapanouse, directrice de l'agence Cerp de RODEZ, et de M. Louboutin, chef d'équipe livraison, aux termes desquels, vers la mi-décembre, M. Valéry s'était présenté à l'agence de RODEZ pour les informer qu'il devait cesser le plus rapidement possible les tournées de Cantal et de Nord-Aveyron du soir, le terme étant fixé d'un commun accord le 1er février 2011.

Toutefois ces deux témoignages ne suffisent pas, à eux seuls, à rapporter la preuve que la rupture des relations contractuelles est imputable à M. Valéry qui aurait décidé de mettre fin à des tournées, dans la mesure où ils ne présentent pas une objectivité suffisante puisqu'ils émanent de deux salariés de l'entreprise, et qu'ils sont remis en cause par le contenu de la lettre du 05 mai 2011 adressée par la direction juridique du Cerp de ROUEN à M. Valéry.

En effet, ce document est rédigé dans les termes suivants :

'Nous faisons suite à votre courrier recommandé du 24 mars dernier, réceptionné par nos services le 7 avril, contestant la décision de janvier dernier de notre Directrice de l'agence de RODEZ, Mme De Lapanouse, de mettre fin au contrat de transport qui vous lie à notre

société.'

Votre courrier nous a particulièrement surpris; En effet, c'est votre attitude et votre décision de ne plus assurer la totalité de la prestation qui sont à l'origine de la décision de la directrice de l'agence locale de Rodez.

Nous vous rappelons que cette décision a dû être prise par Mme de Lapanouse, à la suite de vos manquements graves dans l'exécution de la prestation de transport qui vous avait été confiée et qui ont nui à la réputation de notre société.

En effet, en décembre 2010, par simple appel téléphonique, vous avez décidé que vous n'assureriez plus la tournée du Cantal à compter du 1er février 2011. Vous nous avez assurés que vous continueriez les tournées du Nord Aveyron matin et après-midi.

Le 7 janvier 2011, vous avez sans préavis décidé de ne pas faire la tournée de l'après midi sur le Nord Aveyron et l'avez définitivement arrêtée le 1er février 2011 et ce toujours sans préavis.

Accessoirement, depuis plusieurs mois, de nombreuses réclamations des clients de l'agence de Rodez ont été enregistrées : retards de livraison, bacs vides non récupérés, oublis de cartons, de retour ou de colis dans les officines, oublis et erreurs de livraison.

Mme de Lapanouse vous a alerté à maintes reprises, en vain. A aucun moment, vous ne lui avait fait part de votre intention de remédier à la situation.

C'est donc au vu du nombre très important de réclamations clients, de l'augmentation et de l'insatisfaction et surtout de votre décision de ne plus assurer la prestation décrite au contrat, que notre directrice d'agence a confirmé la fin du contrat.'

Dans cette lettre, la SAS Cerp de Rouen confirme la décision de mettre fin au contrat prise par la directrice de l'agence de RODEZ en janvier 2011 ; elle contredit l'existence d'un entretien à la mi-décembre au cours duquel M. Valéry aurait décidé d'arrêter les tournées de Cantal et Nord-Aveyron le soir, en faisant référence à l'existence '*d'un simple appel téléphonique*' de ce dernier pour aviser de l'arrêt de la tournée du Cantal à compter du 01er février 2011, mais du maintien des deux autres tournées, puis à la décision de M. Valéry d'arrêter la tournée de Nord Aveyron du soir le 01er février 2011 sans préavis, excluant ainsi l'existence d'un accord sur cette date comme étant le terme de la fourniture de ces deux prestations.

Au vu de ces contradictions, et en l'absence d'élément objectif, rien ne permet d'établir que M. Valéry avait décidé de façon unilatérale de ne plus assurer les prestations de transport sur ces deux secteurs géographiques, à compter du 01er février 2011, contrairement à son engagement contractuel.

La Cerp de ROUEN reconnaît par ailleurs avoir retiré à M. Valéry la tournée de Nord-Aveyron le matin à compter du 1er mars 2011.

La Cerp de ROUEN reproche également à M. Valéry des manquements graves et répétés.

Elle s'appuie pour ce faire sur des fiches intitulées '*enregistrement des réclamations clients*'.

Cependant, ces documents ne présentent pas une valeur probante suffisante dans la mesure où s'agissant de fiches de contrôle interne à la société Cerp de ROUEN, elles sont établies par l'une des parties, lesquelles ne peuvent se fournir des preuves à elles-mêmes.

L'attestation de Mme Ayrihac, responsable du téléphone de la Cerp agence de Rodez, du 20 décembre 2011, ne rapporte pas davantage la preuve des manquements de M. Valéry dans l'exécution de ses prestations. En effet, son auteur ne décrit pas des faits dont il aurait été témoin, mais se borne à faire état des visites de la directrice de l'agence chez les clients dont certains lui auraient fait part de leur mécontentement du transporteur Valéry. Il précise avoir répertorié, à la demande de cette dernière, l'ensemble des réclamations 2010 relatives au service de livraison du transporteur Valéry, dont il vient d'être indiqué qu'elles ne pouvaient constituer une preuve suffisante des défaillances du transporteur.

Elle produit également les attestations de Mme Roux et Mme Bors, pharmaciennes qui font état d'incidents : retards dans la livraison, colis inversé, casse pour la première, irrégularité dans les horaires de livraison, oublis de caisse, caisse destinée à une autre pharmacie, caisse d'un autre grossiste pour la seconde.

L'article X du contrat 'Retard de livraison et incident' du contrat stipule :

'Le prestataire de service s'engage à informer rapidement Cerp ROUEN de tout retard dans la livraison, quelle qu'en soit l'origine.'

Compte tenu de l'urgence de l'acheminement des produits pharmaceutiques, le prestataire de service prendra toutes les mesures nécessaires pour que soit assurée la bonne exécution du service.'

En cas de retard dans la livraison, une indemnité correspondant au montant de la prestation de la journée ,sera due par le prestataire de service, si bon semble à Cerp ROUEN...'

Force est toutefois de constater, avec le tribunal, que la Cerp de ROUEN n'a jamais mis en oeuvre cette procédure, ni justifié de ce qu'elle a avisé de ces incidents M. Valéry en vue d'y remédier, comme indiqué dans sa lettre du 5 mai 2011.

C'est donc à juste titre que le tribunal a considéré que la Cerp de ROUEN ne rapportait pas la preuve des manquements graves et répétés qu'elle invoque pour justifier la rupture sans délai en application de l'article 17 du contrat qui stipule : '*En cas d'inexécution par l'une des parties d'une obligation lui incombant, le présent contrat pourra être résilié par la partie lésée de plein droit, sans sommation et sans préavis, par courrier recommandé avec avis de réception..'*

Aucune faute ne peut donc être retenue à l'encontre de M. Valéry dans la rupture des relations contractuelles.

C'est donc à tort que la Cerp de ROUEN a procédé à la résiliation anticipée du contrat à compter du 01er février 2011.

En revanche, il convient de considérer que la Cerp de ROUEN, par sa lettre recommandée avec accusé de réception du 5 mai 2011, adressée plus d'un mois avant le terme annuel du contrat, le 12 août 2011, dans laquelle elle officialise la rupture des relations contractuelles décidée unilatéralement par elle, a procédé à la dénonciation du contrat, conformément aux stipulations contractuelles, avec effet au 12 août 2011.

- sur le préjudice

Il est admis qu'aucune prestation n'a plus été confiée à M. Valéry à compter du mois de février 2011.

Dès lors la Cerp de ROUEN, responsable de la rupture anticipée du contrat en février 2011, doit réparer le préjudice subi par M. Valéry par sa faute, qui correspond non pas au chiffre d'affaires qu'il aurait dû réaliser sur les trois tournées à compter de cette date jusqu'au 12 août 2011, mais à la perte de marge brute sur cette période. Le calcul de cette perte sur la base d'une rémunération mensuelle moyenne pour les 3 tournées de 7.000 € et d'un pourcentage de 18% n'est pas discuté.

Ainsi le préjudice de M. Valéry s'établit comme suit :

- pour le mois de février 2011 : 7.000 € - 2.101,13 € déjà payé = 4.899,00 €

- de mars à juillet 2011 : 7.000 € x 5 = 35.000,00 €

- le prorata d'août 2011 : 2.483,00 €

soit un chiffre d'affaires : 42.382,00 €

pourcentage de 18 % de perte de marge brute : **7.628,76 €**

Il convient en conséquence de condamner la Cerp de ROUEN à payer à Me Aussel, es-qualités, la somme de 7.628,76 €, à titre d'indemnité compensatrice de préjudice résultant de la violation des stipulations du contrat de transport à durée déterminée, assortie des intérêts au taux légal à compter du 24 mars 2011, date de la mise en demeure.

Il convient de réformer la décision entreprise en ce sens.

- sur les autres demandes

L'équité commande d'allouer à Me Aussel, es-qualités de mandataire liquidateur de M. Valéry, la somme indiquée au dispositif.

PAR CES MOTIFS,

LA COUR,

Confirme le jugement entrepris sauf en ce qu'il a condamné la SAS Cerp de ROUEN à payer à M. Patrick Valéry et à Me Blanc, es-qualités, la somme de 42.382 € à titre d'indemnité compensatrice du préjudice résultant de la violation des stipulations du contrat de transport à durée déterminée signé le 12 août 2010, avec intérêts au taux légal à compter du 24 mars 2011,

Et statuant à nouveau sur le chef infirmé,

Condamne la SAS Cerp de ROUEN à payer à Me Aussel, es-qualités de mandataire liquidateur de M. Patrick Valéry, la somme de 7.628,76 € à titre d'indemnisation compensatrice en réparation du préjudice résultant de la violation des stipulations du contrat de transport à durée déterminée signé le 12 août 2010, avec intérêts au taux légal à compter du 24 mars 2011,

Condamne la SAS Cerp de ROUEN à payer à Me Aussel, es-qualités de mandataire liquidateur de M. Patrick Valéry, la somme de 1.500 € sur le fondement de l'article 700 du Code de procédure civile,

Condamne la SAS Cerp de ROUEN aux dépens d'appel qui seront recouverts conformément à

l'article 699 du Code de procédure civile.

Le Greffier, Le Président,

Cour d'appel Besancon Chambre commerciale 2

8 Janvier 2014

Numéro de rôle : 12/02289

SARL SANTOS TRANSPORTES EUROPEOS

SA THF, SA COVEA FLEET

Classement :Inédit

Contentieux Judiciaire

ARRET N°

MS/CB

COUR D'APPEL DE BESANCON

- 172 501 116 00013 -

ARRET DU HUIT JANVIER 2014

DEUXIEME CHAMBRE COMMERCIALE

Contradictoire

Audience publique du 12 novembre 2013

N° de rôle : 12/02289

S/appeal d'une décision du TRIBUNAL DE COMMERCE DE LONS-LE-SAUNIER en date du 05 octobre 2012 [RG N°]

Action en responsabilité exercée contre le transporteur

SARL SANTOS TRANSPORTES EUROPEOS C/ SA THF, SA COVEA FLEET

PARTIES EN CAUSE :

SARL SANTOS TRANSPORTES EUROPEOS, ayant son siège, [...], prise en la personne de ses représentants légaux en exercice demeurant pour ce audit siège,

APPELANTE

Ayant pour postulant Me Jean-Philippe NARJOZ DELATOUR de la SELARL JURIS FRANCHE-COMTE, Avocat au barreau de Lons-Le-Saunier

et pour plaidant Me Pierre-Jean TREBUCHET, avocat au barreau de BARCELONE

- ABSENTS -

ET :

SA THF, ayant son siège, [...], prise en la personne de ses représentants légaux en exercice demeurant pour ce audit siège,

SA COVEA FLEET, ayant son siège, [...], prise en la personne de ses représentants légaux en exercice demeurant pour ce audit siège,

INTIMEES

Ayant pour postulant Me Caroline LEROUX, avocat au barreau de BESANCON

Et pour plaidant Me Jean-Marie RAPP, avocat au barreau de STRASBOURG

COMPOSITION DE LA COUR :

Lors des débats :

MAGISTRATS : M. SANVIDO, Président de Chambre, C. THEUREY-PARISOT et R. HUA, Conseillers,

GREFFIER : N. JACQUES, Greffier,

Lors du délibéré :

M. SANVIDO, Président de Chambre, C. THEUREY-PARISOT et R. HUA, Conseillers,

L'affaire plaidée à l'audience du 12 novembre 2013 a été mise en délibéré au 08 janvier 2014. Les parties ont été avisées qu'à cette date l'arrêt serait rendu par mise à disposition au greffe.

FAITS ET PRETENTIONS DES PARTIES

Vu le jugement du 5 octobre 2012 aux termes duquel le Tribunal de Commerce de Lons-Le-Saunier a :

- condamné la société de droit espagnol SANTOS TRANPORTES EUROPEOS SL à tenir la SA THF et la SA COVEA FLEET quittes et indemnes de :

* toute condamnation en principal, intérêts, dommages et intérêts, article 700 et frais mis à leur charge dans le cadre de l'exécution provisoire du jugement prononcé le 2 janvier 2010 par le Tribunal de Commerce de Nanterre, soit 98.860,62 euro avec les intérêts de ce montant à compter du 5 août 2011,

* toute condamnation en principal, intérêts, dommages et intérêts, article 700 et frais mis à leur charge par arrêt de la Cour d'Appel de Versailles en date du 21 février 2010,

- condamné la société SANTOS TRANPORTES EUROPEOS aux dépens assortis d'une indemnité de procédure de 1.500 euro pour chacune des sociétés demanderesse ;

Vu la déclaration d'appel de la société SANTOS TRANPORTES EUROPEOS en date du 22 octobre 2012 ;

Vu les dernières conclusions des parties, au RPVA le 20 juin 2013 pour l'appelante et le 11 septembre 2013 pour la SA THF et la SA COVEA FLEET, intimées, auxquelles il est expressément référé en application de l'article 455 du code de procédure civile pour l'exposé de leurs prétentions respectives et de leurs moyens ;

Vu l'ordonnance de clôture du 2 octobre 2013 ;

Vu les pièces régulièrement produites ;

SUR CE

Il est constant que le 17 mai 2004, sur le territoire espagnol l'ensemble routier appartenant à la société TNA TRANSPORTES INTERNACIONAIS, transportant 4 transformateurs entre ENNERY (FRANCE) et SIERRA DEL MADERO (ESPAGNE) s'est renversé, et que les transformateurs endommagés ont été réexpédiés au donneur d'ordre FRANCE TRANSFO.

Par acte délivré le 13 mai 2005, la société ACE EUROPEAN GROUPE LTD assureur de la société FRANCE TRANSFO, subrogée dans les droits de celle-ci, a assigné devant le Tribunal de Commerce de Nanterre la société DHL EXPRESS (choisie comme commissionnaire de transport) et son assureur en réparation de son préjudice ; les défenderesses ont appelé en garantie la SA THF comme transporteur et la SA COVEA FLEET, son assureur, lesquelles ont elles-mêmes appelé en garantie la société SANTOS TRANSPORTES EUROPEOS et la société TNA TRANSPORTES INTERNACIONAIS en qualité de transporteurs successifs.

Par jugement du 2 février 2010, le Tribunal de Commerce de Nanterre :

- s'est déclaré incompétent en ce qui concerne l'appel en garantie des sociétés THF et COVEA FLEET à l'encontre de la société SANTOS TRANSPORTES EUROPEOS, au profit du Tribunal de Commerce de Lons-Le-Saunier,
- a fait droit à la demande principale à hauteur de 70.922,16 euro et à l'appel en garantie de DHL EXPRESS et de son assureur à l'encontre des sociétés THF ET COVEA FLEET,
- a condamné la société TNA TRANSPORTES INTERNACIONAIS à garantir les sociétés THF et COVEA FLEET des condamnations prononcées à leur encontre,
- a débouté la société SANTOS TRANSPORTES EUROPEOS de son appel en garantie à l'encontre de la Société TNA TRANSPORTES INTERNACIONAIS.

Par arrêt du 21 février 2012, la Cour d'Appel de Versailles, a confirmé ce jugement en ce qu'il a condamné solidairement d'abord la société DHL EXPRESS et son assureur au paiement à la société ACE EUROPEAN GROUP du montant précité, ensuite les sociétés THF ET COVEA FLEET à garantir les sociétés DHL EXPRESS et CHARTIS EUROPE ; et a ordonné la disjonction de la procédure en ce qu'elle oppose les sociétés THF et COVEA FLEET à la société TNA TRANSPORTES INTERNACIONAIS, à défaut d'assignation.

Il convient de préciser que cette procédure d'appel ne concernait pas la société SANTOS TRANSPORTES EUROPEOS, non intimée, l'instance relative aux rapports entre cette société d'une part,

la SA THF et la SA COVEA FLEET d'autre part, s'étant poursuivie devant le Tribunal de Commerce de Lons-Le-Saunier pour aboutir au jugement frappé d'appel devant la présente Cour.

Sans conclure expressément à l'infirmité du jugement entrepris - le dispositif des conclusions de la société SANTOS TRANSPORTES EUROPEOS n'étant en rien un dispositif d'appel - cette société soutient que la demande formée à son encontre est 'prescrite et irrecevable', et subsidiairement mal fondée à défaut de preuve de 'l'intégrité du dommage' (sans doute faut-il lire intégralité ') et du lien de causalité entre celui-ci et le sinistre survenu le 17 mai 2005.

La société SANTOS TRANSPORTES EUROPEOS affirme que l'opération de transport en cause a fait l'objet d'une sous-traitance en cascade, de DHL EXPRESS à THF, de THF à elle-même et d'elle-même à TNA TRANSPORTES INTERNACIONAIS désignée pour exécuter le transport convenu ; que l'action à laquelle peut donner lieu un transport routier international se prescrit par un an en vertu de l'article 32 de la CMR ; que ce délai était écoulé à la date à laquelle elle a été appelée en garantie.

Mais les intimées répliquent à bon droit que d'abord, la société SANTOS TRANSPORTES EUROPEOS a personnellement choisi le transporteur qui a exécuté la partie du transport au cours de laquelle le sinistre s'est produit - et qu'en cette qualité elle doit répondre de ce transporteur en application de l'article 3 de la CMR ; ensuite que la société SANTOS TRANSPORTES EUROPEOS est en tout état de cause le dernier transporteur successif, car c'est elle qui a procédé au retour des transformateurs au donneur d'ordre, ceux-ci n'ayant pas été livrés au destinataire en raison des dégâts qu'ils avaient subis - et qu'en cette qualité elle est responsable en vertu de l'article 36 de la CMR ; enfin, que la prescription n'est pas acquise, le délai d'un an n'ayant couru que de la date du retour de la marchandise chez l'expéditeur tandis que la prescription a été interrompue par l'envoi à l'autorité requise de l'assignation de la société SANTOS TRANSPORTES EUROPEOS (16/06/2005) : rien ne démontre en effet que le retour des transformateurs a été opéré avant le 16 juin 2004, bien au contraire puisque selon le rapport d'expertise X.NORMAND produit par la société SANTOS TRANSPORTES EUROPEOS elle-même, cette réexpédition a eu lieu le 30 juin 2004.

Recevable, la demande est également bien fondée, nonobstant les dispositions de l'article 17§2 de la CMR et les autres arguments invoqués par l'appelante : selon le rapport du commissaire aux avaries CESAM, toutes précautions ont été prises pour le relevage des transformateurs, et ceux-ci ont été ensuite stockés avant réexpédition avec des emballages protecteurs ; selon le rapport établi par l'expert NORMAND le 12 juillet 2004, celui-ci a constaté successivement que ce conditionnement était apte à subir des contraintes normales de route, que les transformateurs présentaient un écrasement important, qu'il était impossible d'envisager leur réparation, qu'ils étaient totalement perdus ; quant aux circonstances de l'accident, il ne saurait être sérieusement soutenu, au vu des énonciations de fait de l'arrêt du 21 février 2012 reprises par les intimées, que le camion portant les transformateurs avait eu pour seul choix de se serrer à gauche (souligné par la Cour) pour faciliter le passage d'un véhicule encombrant, au lieu d'utiliser la partie droite du bas-côté apte à le recevoir.

Dans ces conditions, il appartient à la société SANTOS TRANSPORTES EUROPEOS de garantir les sociétés THF et COVEA FLEET, pour les montants mis à leur charge par l'arrêt confirmatif du 21 février 2012 de la Cour d'Appel de Versailles.

L'appelante, qui succombe, supporte les dépens, ses propres frais et ceux que les intimées ont engagés, à hauteur de 2.500 euro pour chacune d'elles.

PAR CES MOTIFS

LA COUR, statuant publiquement, par arrêt contradictoire, après en avoir délibéré,

CONFIRME le jugement prononcé le 5 octobre 2012 par le Tribunal de Commerce de Lons-Le-Saunier en toutes ses dispositions,

Ajoutant,

CONDAMNE la société de droit espagnol SANTOS TRANSPORTES EUROPEOS à payer à la SA THF et à la SA COVEA FLEET la somme de DEUX MILLE CINQ CENTS EUROS (2.500 euro) pour chacune d'elles en application de l' article 700 du code de procédure civile ,

CONDAMNE la société de droit espagnol SANTOS

TRANSPORTES EUROPEOS aux dépens.

LEDIT arrêt a été signé par C.THEUREY-PARISOT, Conseiller ayant participé au délibéré, en l'absence de M.SANVIDO, Président de Chambre régulièrement empêché, et N. JACQUES, Greffier.

LE GREFFIER, LE CONSEILLER,

Décision Antérieure Tribunal de commerce Lons-le-Saunier du 5 octobre 2012

COUR D'APPEL D'AIX EN PROVENCE 2e Chambre

ARRÊT AU FOND

DU 20 FEVRIER 2014

N° 2014/ 85

Rôle N° 12/02736

SA CMA - CGM

C/

Société ACE EUROPEAN GROUPE LIMITED

SARL FRUITALIANCE

Décision déferée à la Cour :

Jugement du Tribunal de Commerce de MARSEILLE en date du 20 Janvier 2012 enregistré au répertoire général sous le n° 2009F01840.

APPELANTE

SA CMA - CGM,

demeurant [...]

représentée par Me Sébastien BADIE de la SCP BADIE SIMON-THIBAUD JUSTON, avocat postulant au barreau d'AIX-EN-PROVENCE

plaidant par Me Jean-Iéopold RENARD de la SELARL RENARD & ASSOCIES, avocat au barreau de MARSEILLE,

INTIMEES

Société ACE EUROPEAN GROUPE LIMITED inscrite au RCS de Nanterre sous le N°450 327 374 domicilié également en sa succursale sise [...]

demeurant 100 Leandenhall Street - 100 Leandenhall Street - EC3A 3BP LONDRES

représentée par Me Pierre LIBERAS de la SELARL LIBERAS BUVAT MICHOTEY, avocat postulant au barreau d'AIX-EN-PROVENCE

plaidant par Me Franck LE CALVEZ de la SCP CLYDE ET AUTRES, avocat au barreau de PARIS,

SARL FRUITALIANCE,

demeurant [...]

représentée par Me Pierre LIBERAS de la SELARL LIBERAS BUVAT MICHOTEY, avocat postulant au barreau d'AIX-EN-PROVENCE

plaidant par Me Franck LE CALVEZ de la SCP CLYDE ET AUTRES, avocat au barreau de PARIS,

*_*_*_*_*

COMPOSITION DE LA COUR

L'affaire a été débattue le 06 Janvier 2014 en audience publique. Conformément à l'article 785 du Code de Procédure Civile, Monsieur FOHLEN, Conseiller a fait un rapport oral de l'affaire à l'audience avant les plaidoiries.

La Cour était composée de :

Madame Christine AUBRY-CAMOIN, Président

Monsieur Baudouin FOHLEN, Conseiller

Monsieur Jean-Pierre PRIEUR, Conseiller

qui en ont délibéré.

Greffier lors des débats : Madame Viviane BALLESTER.

Les parties ont été avisées que le prononcé public de la décision aurait lieu par mise à disposition au greffe le 20 Février 2014

ARRÊT

Contradictoire,

Prononcé par mise à disposition au greffe le 20 Février 2014,

Signé par Madame Christine AUBRY-CAMOIN, Président et Madame Viviane BALLESTER, greffier auquel la minute de la décision a été remise par le magistrat signataire.

FAITS - PROCEDURE - DEMANDES :

La S.A. CMA CGM, en vertu d'un connaissance du 20 février 2007 mentionnant la S.A.R.L. FRUITALIANCE comme destinataire, a sur son navire CONGER transporté de CASABLANCA (Maroc) à BASSENS (33) via ANVERS (Belgique) deux conteneurs plombés remplis chacun de 5 040 boîtes de pulpe d'abricot marocain; celles-ci avaient été facturées le 14 par la CONSERVERIE marocaine ZAGMOUZI à ce destinataire, lequel a émis le 18 avril vis-à-vis de la société DELVERT et pour la somme de 19 938 euro 24 H.T. soit 21 034 euro 84 T.T.C. d'abord une facture puis un avoir.

Après le départ du navire le 20 février 2007 des bruits ont été entendus dans le conteneur ECMU454000-4 plombé sous le numéro 842, et à l'escale d'ANVERS le 27 ont été découverts 8 passagers clandestins dans ce conteneur; la marchandise de ce dernier a été déclarée impropre à la consommation puis complètement détruite.

Le préjudice a été chiffré à la somme de 21 932 euro 06, et le 3 janvier 2008 la société FRUITALIANCE a signé une quittance subrogatoire au profit de son assureur la société britannique ACE EUROPEAN

GROUP LIMITED pour la somme de 20 432 euro 06, la différence de 1 500 euro 00 constituant la franchise laissée à la charge de l'assuré par le contrat d'assurance.

Le 14 avril 2009 la société ACE EUROPEAN et la société FRUITALIANCE ont assigné la CMA CGM devant le Tribunal de Commerce de MARSEILLE, qui par jugement du 20 janvier 2012 a :

* dit recevables les demandes des deux premières;

* condamné la troisième, qui ne peut se prévaloir de causes d'exonération de sa présomption de responsabilité, à payer :

- à la société ACE EUROPEAN la somme de 18 438 euro 24, outre intérêts au taux légal à compter de la mise en demeure du 19 février 2008, lesdits intérêts capitalisés;

- à la société FRUITALIANCE la somme de 1 500 euro 00, outre intérêts de même;

- à ces 2 sociétés la somme globale de 1 000 euro 00 au titre des dispositions de l'article 700 du Code de Procédure Civile;

* ordonné l'exécution provisoire.

La S.A. CMA CGM a régulièrement interjeté appel. Par conclusions du 9 décembre 2013 elle soutient notamment que :

- il n'y a pas subrogation légale : la police d'assurance porte le n° 20.802, et ne couvre pas la responsabilité de la société FRUITALIANCE pour introduction de clandestins dans le conteneur avant sa prise en charge par elle-même; la théorie de l'enrichissement sans cause est particulièrement critiquée; la quittance porte le n° FR 76001644; les 2 pièces sont différentes; cette quittance ne fait pas preuve du paiement effectif de l'indemnité d'assurance; le chèque est totalement illisible pour les bénéficiaire, montant et date; seul un extrait de compte bancaire peut démontrer le paiement effectif de cette indemnité; la société FRUITALIANCE ne verse aucune facture émanant de son vendeur de marchandise démontrant qu'elle a acquis et payé celle-ci; l'indépendance des contrats de vente et de transport n'empêche pas d'exciper de clauses du premier dans le but de déterminer la recevabilité de l'action dans le cadre du second;

- il n'y a pas subrogation conventionnelle : la preuve du paiement n'est pas rapportée, et la condition de concomitance n'est pas remplie;

- le conteneur litigieux a été empoté et plombé par le chargeur, et mis au fond de la cale du navire c'est-à-dire à un endroit inaccessible à l'homme; le plomb était intact à l'arrivée à ANVERS; les 8 clandestins se sont introduits dans le conteneur avant sa prise en charge par elle-même; les 2 entendus faisaient partie de ces 8, et se sont introduits lors du trajet entre MARRAKECH ville proche de la conserverie des abricots achetés par la société FRUITALIANCE, et CASABLANCA; la clause 23 alinéa 2 du connaissement exclut sa responsabilité pour les conteneurs livrés avec les scellés apposés par le chargeur intacts, et la clause 26 (4) est semblable pour les clandestins; toutes deux sont opposables au chargeur et au destinataire sans que ceux-ci aient spécialement manifesté leur volonté de l'accepter;

- sa demande reconventionnelle n'est pas prescrite, car soumise au délai de 5 ans puisque l'obligation pesant sur le marchand est extérieure au transport de marchandises; elle-même a exposé pour rapatrier les clandestins des frais divers (photographies d'identité, vêtements, soins, taxi, billets d'avion, assistance et frais pour 30 996 euro 26; dépotage, désinfection, nettoyage et réparation du conteneur, destruction des marchandises et des ordures pour 14 065 euro 27; frais de manutention pour 11 185 euro 10), soit un total de 56 246 euro 63.

L'appelante demande à la Cour d'infirmier le jugement et de :

- déclarer l'action diligentée contre elle irrecevable;
- subsidiairement dire et juger qu'elle est au bénéfice des cas exonérateurs de sa responsabilité prévus par les articles L. 5422-12-3° du Code des Transports et 4.2 q) de la Convention de BRUXELLES du 25 août 1924;
- débouter ses adversaires;
- les condamner à lui payer les sommes de :
 - . 56 246 euro 63 sauf à parfaire;
 - . 8 000 euro 00 au titre de l'article 700 du Code de Procédure Civile.

Concluant le 6 décembre 2013 la société ACE EUROPEAN GROUP LIMITED et la S.A.R.L. FRUITALIANCE répondent notamment que :

- n'ayant pu livrer cette marchandise pourtant facturée à son acheteur la société DELVERT la société FRUITALIANCE a émis un avoir au profit de celui-ci; le contrat de vente est indépendant du contrat de transport; la société FRUITALIANCE est mentionnée sur le connaissement en qualité de destinataire; la même a qualité et intérêt à agir;
- cette société a été indemnisée par la société ACE EUROPEAN avec encaissement du chèque et signature d'une quittance subrogative; nul ne peut s'enrichir injustement aux dépens d'autrui; la différence entre la référence de police de la quittance (FR 76001644) et celle du contrat (20.802) s'explique parce que la seconde est celle du courtier; le chèque est lisible, et son verso porte le tampon de la société FRUITALIANCE;
- la société ACE EUROPEAN est également conventionnellement subrogée dans les droits de cette société, vu les quittance subrogative du 3 janvier 2008 et le chèque daté du 15;
- le transporteur est présumé responsable pour tous dommages et pertes survenus à la marchandise durant sa prise en charge de celle-ci; la CMA CGM ne démontre pas que les clandestins se seraient introduits dans le conteneur avant qu'elle ne le prenne en charge; les 2 personnes entendus ne faisaient pas partie de ceux-ci; l'intégrité des plombs apposés sur le conteneur n'est en rien une garantie d'inviolabilité, car un conteneur peut être ouvert sans toucher à cette intégrité; la CMA CGM a émis un connaissement net de réserves lors de sa prise en charge du conteneur sur le quai, d'où une présomption du bon état de la marchandise; la réserve <stow load and count> est de pure forme et non valable; le transporteur maritime peut contrôler le poids du conteneur empoté et scellé qui lui est remis; 8 clandestins correspondent à 600 kg; la CMA CGM ne démontre pas la présence de ceux-

ci dans le conteneur avant sa prise en charge; la même ne prouve pas que le chargeur a eu connaissance des clauses du connaissement (dont la 26) tendant à anéantir sa présomption de responsabilité à compter de la prise en charge des marchandises;

- la demande reconventionnelle de la CMA CGM est prescrite par 1 an depuis le 8 mars 2008; celle-ci ne démontre pas que les frais prétendument exposés lui incombent, et ne lui ont pas été remboursés par l'Etat marocain.

Les intimées demandent à la Cour, vu les articles L. 5522-6 et suivants du Code des Transports, de :

- confirmer le jugement;
- à titre subsidiaire débouter la CMA CGM de ses demandes reconventionnelles;
- condamner la même à la somme de 8 000 euro 00 sur le fondement de l'article 700 du Code de Procédure Civile.

L'ordonnance de clôture a été rendue le 9 décembre 2013.

MOTIFS DE L'ARRET :

Sur la recevabilité des demandes de la société ACE EUROPEAN et de la société FRUITALIANCE :

L'indépendance du contrat de vente et du contrat de transport empêche la CMA CGM de se prévaloir de la non-réalisation de la vente par la société FRUITALIANCE à la société DELVERT de la marchandise transportée pour dénier à ce vendeur qui est destinataire sur le connaissement ainsi qu'à son assureur le droit d'agir en responsabilité; et au surplus ce destinataire avait acheté cette marchandise qu'il n'a pas pu revendre.

Le numéro de la police sur la quittance subrogative du 3 janvier 2008 signée par la société FRUITALIANCE au profit de la société ACE EUROPEAN pour la somme de 20 432 euro 06 est FR76001644, tandis que celui de la police d'assurance d'abonnement souscrite à compter du 1er février 2004 par la société FRUITALIANCE auprès de la société ACE EUROPEAN est 20.802 ainsi que FR76001644 écrit manuellement. Cette dernière société ne démontre nullement que l'un de ces 2 numéros est celui du courtier. Par suite les demandes formées contre la CMA CGM sont irrecevables sur le fondement de la subrogation légale.

Cependant cette quittance du 3 janvier 2008 a été suivie le 15 de l'émission par la société ACE EUROPEAN, pour la somme précitée de 20 432 euro 06, d'un chèque bancaire qui a été endossé le 17 par la société FRUITALIANCE; la nature subrogative de la quittance, ainsi que le fait que ce délai de 14 jours équivaut à la concomitance de l'article 1250-1° du Code Civil, justifient la demande de ces 2 sociétés sur le fondement de la subrogation conventionnelle sans qu'il soit besoin pour elles de prouver le paiement effectif du chèque qui se déduit nécessairement de son endossement par le bénéficiaire.

C'est donc à juste titre, bien que pour un autre motif, que le Tribunal de Commerce a dit recevables les demandes de la société ACE EUROPEAN et de la société FRUITALIANCE. Le jugement est confirmé sur ce point.

Sur le fond des demandes de la société ACE EUROPEAN et de la société FRUITALIANCE :

La CMA CGM invoque les clauses 23 et 26 de son connaissement mais ne les mentionne aucunement dans son bordereau annexé à ses dernières conclusions du 9 décembre 2013, ce qui dispense la Cour d'examiner les arguments des parties fondés sur elles.

La présomption de responsabilité du transporteur maritime la CMA CGM en raison des dommages subis par la marchandise transportée est écartée :

- par la Convention de BRUXELLES du 25 août 1924 dans son article 4-2-q) pour 'toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur';

- par l'article L. 5422-12-3° du Code des Transports pour 'des faits constituant un événement non imputable au transporteur';

étant précisé qu'il appartient à la CMA CGM de rapporter la preuve de cette cause et/ou de ces faits, et que cette preuve est possible même en l'absence de réserves émises par ce transporteur lorsqu'il a pris en charge la marchandise.

Le conteneur où ont été découverts les passagers clandestins a été empoté et plombé par le chargeur la CONSERVERIE ZAGMOUZI, et mis par la CMA CGM dans la cale de son navire CONGER à un emplacement 1 bay 10 inaccessible durant le voyage. Ce plomb d'origine était intact à l'arrivée à ANVERS, et la société ACE EUROPEAN comme la société FRUITALIANCE ne démontrent pas leur hypothèse selon laquelle le conteneur peut être ouvert sans porter atteinte à l'intégrité du plomb. 2 des passagers clandestins interrogés par le Parquet d'ANVERS le 28 février 2007 soit le lendemain de leur découverte, étant précisé qu'ils étaient démunis de pièces d'identité ce qui fait que leur identité déclarée est forcément incertaine, ont clairement précisé avoir pénétré dans le conteneur grâce à un passeur et à une bonne distance du port de CASABLANCA soit avant la prise en charge par la CMA CGM.

L'introduction des clandestins, qui est à l'origine des dommages à la marchandise transportée puisque leur séjour d'une semaine a souillé les boîtes de pulpe d'abricot, est ainsi antérieure à la prise en charge de cette marchandise par la CMA CGM transporteur, ce qui justifie que celle-ci bénéficie des cas exonératoires de sa responsabilité pour absence de faute et/ou de fait imputable. Le jugement sera donc infirmé pour avoir condamné l'intéressée.

Sur les demandes reconventionnelles de la CMA CGM :

Les frais et dépenses exposés par celle-ci pour le rapatriement des clandestins, pour la remise en état du conteneur, et pour la manutention de ce dernier, sont la suite logique du transport du conteneur et se rattachent directement à cette opération; par suite la demande en remboursement est soumise à la prescription annale à laquelle est soumise toute action dérivant du contrat de transport. Or cette demande n'a été présentée en Justice que le 23 avril 2010 date des conclusions de la CMA CGM devant le Tribunal de Commerce, soit bien plus d'un an après la fin du transport en 2007, et de ce fait ne peut être examinée par la Cour.

Enfin ni l'équité, ni la situation économique de la société ACE EUROPEAN et de la société FRUITALIANCE qui succombent pour le principal du litige, ne permettent de rejeter en totalité la demande faite par la CMA CGM au titre de l'article 700 du Code de Procédure Civile.

D E C I S I O N

La Cour, statuant en dernier ressort et par arrêt contradictoire.

Confirme le jugement du 20 janvier 2012 pour avoir dit recevables les demandes de la société ACE EUROPEAN GROUP LIMITED et de la S.A.R.L. FRUITALIANCE.

Infirme ce jugement pour avoir condamné la S.A. CMA CGM d'une part en faveur de la société ACE EUROPEAN GROUP LIMITED et de la S.A.R.L. FRUITALIANCE, et d'autre part aux dépens.

Juge prescrite la demande reconventionnelle de la S.A. CMA CGM.

Condamne en outre in solidum la société ACE EUROPEAN GROUP LIMITED et la S.A.R.L. FRUITALIANCE à payer une indemnité unique de 4 000 euro 00 à la S.A. CMA CGM au titre de l'article 700 du Code de Procédure Civile.

Rejette toutes autres demandes.

Condamne in solidum la société ACE EUROPEAN GROUP LIMITED et la S.A.R.L. FRUITALIANCE aux entiers dépens, avec application de l'article 699 du Code de Procédure Civile.

Le GREFFIER. Le PRÉSIDENT.

Cour d'appel de Paris Pôle 5, chambre 4

9 Avril 2014

Confirmation partielle

N° 12/01972

LA SOCIÉTÉ MDC LOGISTICS, LA SOCIÉTÉ MDC TRANSFRET

LA SOCIÉTÉ FABBRI GROUP FRANCE

Grosses délivrées REPUBLIQUE FRANCAISE

aux parties le : AU NOM DU PEUPLE FRANCAIS

Décision déferée à la Cour : Jugement rendu le 29 Septembre 2011 par le Tribunal de Commerce de PARIS - 4ème Chambre - RG n° 2010053005

APPELANTES

LA SOCIÉTÉ MDC LOGISTICS, agissant poursuites et diligences de son gérant en exercice y demeurant en cette qualité

LA SOCIÉTÉ MDC TRANSFRET, agissant poursuites et diligences de son gérant en exercice y demeurant en cette qualité

Représentées par Me François MEURIN de la SCP TOURAUT & ASSOCIÉS, avocat au barreau de MEAUX

Assistées de Me Bertrand plaidant pour la SCP TOURAUT, avocat au barreau de MEAUX

INTIMÉE

LA SOCIÉTÉ FABBRI GROUP FRANCE agissant poursuites et diligences en la personne de son gérant domicilié en cette qualité audit siège

Représentée par Me Nathalie HERSCOVICI, avocat au barreau de PARIS, toque : L0056

Assistée de Me Laurence GHRENASSIA, plaidant pour le Cabinet GALHIS, avocat au barreau de PARIS, toque : R 269

COMPOSITION DE LA COUR :

L'affaire a été débattue le 19 février 2014, en audience publique, après qu'il ait été fait rapport par Madame Françoise COCCHIELLO, Président, chargée du rapport, conformément aux dispositions de l'article 785 du Code de procédure civile, devant la Cour composée de :

Madame Françoise COCCHIELLO, Président

Madame Irène LUC, Conseiller

Madame Claudette NICOLETIS, Conseiller, rédacteur qui en ont délibéré

Greffier, lors des débats : Madame Denise FINSAC

ARRÊT :

- CONTRADICTOIRE

- par mise à disposition de l'arrêt au greffe de la Cour, les parties en ayant été préalablement avisées dans les conditions prévues au deuxième alinéa de l'article 450 du code de procédure civile.

- signé par Madame Françoise COCCHIELLO, Président et par Madame Denise FINSAC, Greffier auquel la minute du présent arrêt a été remise par le magistrat signataire.

Par courrier du 10 juillet 2009, la société AUTOMAC FRANCE a informé la société MDC DECOTRANS de l'arrêt définitif de leur collaboration concernant les prestations de stockage et de transport, à effet du 1er octobre 2009.

Reprochant à la société AUTOMAC FRANCE d'avoir rompu brutalement leurs relations commerciales, les sociétés MDC LOGISTICS et MDC TRANSFRET, filiales de la société MDC DECOTRANS, ont, par acte du 8 juillet 2010, assigné en réparation la société AUTOMAC FRANCE devant le tribunal de commerce de Paris.

Le 1er mars 2011, la société AUTOMAC FRANCE a cédé son fonds de commerce à la société par actions simplifiée FABBRI GROUP FRANCE.

Par jugement du 29 septembre 2011, assorti de l'exécution provisoire, le tribunal de commerce de Paris a :

- dit que la société FABBRI GROUP FRANCE venant aux droits de la société AUTOMAC FRANCE a commis une faute en rompant brutalement ses relations commerciales établies de longue date avec la société MDC TRANSFRET et la société MDC LOGISTICS ;

- condamné la société FABBRI GROUP FRANCE venant aux droits de la société AUTOMAC FRANCE, à payer à titre de dommages et intérêts en réparation du préjudice subi du fait du caractère brutal de la rupture des relations, la somme de 26.168 euro à la société MDC LOGISTICS, au titre de sa perte de marge brute ;

- débouté la société MDC TRANSFRET de sa demande de dommages et intérêts ;

- débouté les parties de leurs demandes autres ou contraires ;

- condamné la société FABBRI GROUP FRANCE, venant aux droits de la société AUTOMAC FRANCE, à payer à chacune des sociétés MDC TRANSFRET et MDC LOGISTICS, la somme de 2 000 euro au titre de l'article 700 du code de procédure civile et débouté du surplus de leurs demandes ;

- condamné la société FABBRI GROUP FRANCE venant aux droits de la société AUTOMAC FRANCE, aux dépens.

Les sociétés MDC TRANSFRET et MDC LOGISTICS ont interjeté appel de ce jugement le 2 février 2012.

Vu les dernières conclusions, notifiées le 23 janvier 2014, par lesquelles les sociétés MDC TRANSFRET et MDC LOGISTICS demandent à la Cour de :

- confirmer le jugement en ce qu'il a constaté que la société AUTOMAC FRANCE, aux droits de laquelle vient aujourd'hui FABBRI GROUP FRANCE, a unilatéralement et brutalement rompu ses relations commerciales établies avec les sociétés MDC TRANSFRET et MDC LOGISTICS ;
- réformer en revanche le jugement en ce qu'il a inexactly évalué la durée du préavis raisonnable qui aurait dû être respecté par la société AUTOMAC FRANCE, ainsi que, par conséquent, le préjudice dont MDC TRANSFRET et MDC LOGISTICS sont fondées à demander réparation ;
- condamner la société FABBRI GROUP FRANCE à payer à titre de dommages-intérêts en réparation du préjudice subi par les appelantes du fait du caractère brutal de cette relation :
 - * à la société MDC TRANSFRET, la somme de 13 449 euro de marge brute perdue par mois de préavis non respecté, soit 242 082 euro pour 18 mois puisque sur l'activité « transport » la société AUTOMAC FRANCE n'a en définitive respecté aucun délai de préavis,
 - * à la société MDC LOGISTICS, la somme de 8 790 euro de marge brute perdue par mois de préavis non respecté, soit 131 850 euro pour 15 mois puisque sur l'activité « logistique » la société AUTOMAC FRANCE n'a respecté qu'un préavis de 3 mois avant rupture, manifestement insuffisant,
 - * à la société MDC LOGISTICS, la somme de 7 700,72 euro au titre du coût des crédits qu'elle a dû souscrire pour financer les investissements nécessaires au redéploiement de son activité,
- condamner la société FABBRI GROUP FRANCE à payer à chacune des sociétés MDC TRANSFRET et MDC LOGISTICS la somme de 4 000 euro sur le fondement des dispositions de l'article 700 du code de procédure civile,
- condamner la société FABBRI GROUP FRANCE aux dépens de l'instance et ceux qui en sont la suite.

Vu les dernières conclusions, signifiées le 29 mai 2012, par lesquelles la société FABBRI GROUP FRANCE demande à la Cour de :

- infirmer le jugement du tribunal de commerce de Paris en ce qu'il a jugé que la société FABBRI a commis une faute à l'égard de la société MDC LOGISTICS estimant que le délai de préavis de 3 mois est insuffisant et qu'il a fixé celui-ci à 12 mois ;
- infirmer le jugement du tribunal de commerce de Paris en ce qu'il a jugé que la société FABBRI a commis une faute à l'égard de la société MDC TRANSFRET estimant que le délai de préavis de 3 mois est insuffisant et qu'il a fixé celui-ci à 9 mois ;
- infirmer le jugement du tribunal de commerce de Paris en ce qu'il a octroyé à la société MDC LOGISTICS une indemnité d'un montant de 26 168 euro à titre de dommages et intérêts en réparation du préjudice subi du fait du caractère brutal de la rupture des relations commerciales ;

Statuant à nouveau,

- débouter les sociétés MDC TRANSFRET et MDC LOGISTICS de l'intégralité de leurs demandes ;
- condamner les sociétés MDC TRANSFRET et MDC LOGISTICS à verser à la société AUTOMAC FRANCE la somme de 6 000 euro au titre de l'article 700 du code de procédure civile
- les condamner aux entiers dépens qui seront recouverts conformément aux dispositions de l'article 699 du code de procédure civile.

CELA ÉTANT EXPOSÉ, LA COUR :

Sur la durée des relations commerciales :

Considérant que les sociétés MDC LOGISTICS et MDC TRANSFRET soutiennent que la société AUTOMAC FRANCE leur a confié ses prestations de transport depuis 1988 et l'ensemble de sa logistique depuis 1992 et contestent le jugement en ce qu'il a estimé que la relation portant sur le transport ne peut être qualifiée de "suivie" que depuis novembre 2007 ; qu'elles exposent que les nouvelles pièces qu'elles produisent permettent de faire remonter la date de départ des relations commerciales au début de l'année 1990, en précisant que les documents antérieurs ont été détruits ; qu'en conséquence, la durée des relations commerciales est de 19 années entre les sociétés FABBRI GROUP FRANCE et MDC TRANSFRET, pour l'activité de transport, et de 17 années entre les sociétés FABBRI GROUP FRANCE et MDC LOGISTICS, pour l'activité logistique ;

Considérant que la société FABBRI GROUP FRANCE fait valoir que , en ce qui concerne l'activité de stockage des marchandises, la relation commerciale a été initiée le 30 octobre 1992 avec la société TRANSPORT VILLECOMTOIS, puis cette activité a été transférée à la société MDC LOGISTICS en 1998 ; que ce n'est que lors de la prise à bail de sous location de l'entrepôt de stockage en 1998, qu'il a été convenu de compléter les prestations de stockage par une prestation de transport stable ; qu'en conséquence, en ce qui concerne le transport la durée des relations commerciales entre la société FABBRI GROUP FRANCE et la société MDC TRANSFRET est de 11 années et en ce qui concerne le stockage la durée des relations commerciales entre la société FABBRI GROUP FRANCE et la société MDC LOGISTICS est de 17 années ;

Considérant que les appelantes versent aux débats les factures mensuelles détaillées pour les années 1990 et 1991 au nom de la société SOFREM, 150 lettres de voiture effectuées au mois d'août 1993 pour cette même société , un extrait du grand livre 1994 mentionnant plusieurs facturations par mois pour la société SOFREM, les factures groupées et le grand livre clients de l'exercice 1995 faisant apparaître des facturations mensuelles jusqu'à fin octobre 1995 au nom de la société SOFREM ; qu'il n'est pas contesté que la société SOPREM est devenue la société AUTOMAC FRANCE à la suite d'un changement de dénomination ;

Considérant que le nombre de prestations effectuées mensuellement par la société MDC TRANSFRET, alors dénommée MESSAGERIE DE CHOISY (MDC) , société effectuant des "transport-location-entrepasage" établit l'existence de relations commerciales stables et importantes, du mois de janvier 1990 au mois d'octobre 1995, entre la société SOFREM, devenue AUTOMAC FRANCE puis FABBRI GROUP FRANCE, et la société MESSAGERIE DE CHOISY devenue, à la fin de l'année 1995, avec la société TRANSPORT VILLECOMTOIS , la société MDC DECOTRANS, puis la société MDC TRANSFRET ; que les appelantes exposent qu'elles ne disposent plus des documents justifiant de la poursuite de la

relation commerciale en matière de transport après la fin de l'année 1995 et jusqu'en 1998, ces documents ayant été détruits ;

Considérant que la société FABBRI GROUP FRANCE ne conteste pas l'existence de relations commerciales établies en ce qui concerne le transport à compter de l'année 1998, après la signature du contrat de sous-location, le 27 novembre 1997 ; que cependant, il apparaît que par courrier du 30 octobre 1992 la société SOFREM a demandé à la société TRANSPORT VILLECOMTOIS de gérer son activité de stockage, que cette société et la société MESSAGERIE DE CHOISY ont modifié leur dénomination sociale pour devenir, en avril 1995, la société MDC DECOTRANS ; qu'il résulte des documents produits l'existence d'une collaboration étroite, allant jusqu'à partager les mêmes locaux en signant des contrats de sous-location en 1992 et en 1997, entre les sociétés SOPREM et la société MDC DECOTRANS, ensuite dénommée MDC TRANSFRET ;

Considérant qu'il apparaît que, même si la société MDC TRANSFRET n'a pas conservé les documents relatifs aux transports durant la période allant du mois de novembre 1995 à la fin de l'année 1997, qu'il a existé entre 1992 et 2009 une relation d'affaires forte et ininterrompue, quasiment une collaboration, entre les sociétés SOFREM et MDC DECOTRANS, puis entre les sociétés AUTOMAC FRANCE et les sociétés MDC TRANSFRET et MDC LOGISTICS, tant en ce qui concerne l'activité de stockage que l'activité de transport, les deux activités étant complémentaires ;

Considérant qu'il est constant que par courrier du 10 juillet 2009, à effet du 1er octobre 2009, la société AUTOMAC FRANCE a informé la société MDC DECOTRANS de ce que "nous stopperons définitivement notre collaboration avec votre société concernant" les prestations de transport et de stockage ; que les parties s'entendent pour fixer à 17 ans la durée des relations commerciales établies avec la société MDC LOGISTICS ; que les appelantes démontrent par les pièces versées aux débats que les relations commerciales relatives à l'activité de transport existent depuis 1990 et celles relatives au stockage depuis 1992 ; que les relations commerciales établies entre la société FABBRI GROUP FRANCE et la société MDC TRANSFRET se sont poursuivies durant 19 années ;

Sur la rupture des relations commerciales :

Considérant que les appelants soutiennent que, à la demande de la société AUTOMAC FRANCE, une baisse de tarifs lui a été consentie pour l'activité logistique en 2006, qu'il en a été de même en 2009 pour l'activité transport ; que bien qu'aucun incident ne soit jamais intervenu dans les relations entre les parties, la société AUTOMAC FRANCE a rompu brusquement leurs relations commerciales sous un prétexte fallacieux pour transférer son activité dans les locaux d'une société concurrente située non loin des locaux occupés par les deux sociétés ;

Considérant que la société FABBRI GROUP FRANCE expose que la rupture de ses relations commerciales avec les appelantes, à l'issue d'un préavis écrit de trois mois, n'est pas fautive ; que le contexte commercial à compter du début de l'année 2009 constitue un indice certainement pris en compte par les appelantes de la précarité nouvelle de leurs relations commerciales du fait des difficultés économiques rencontrées par elle et des exigences de sa société-mère en terme de réduction des coûts ; qu'en ce qui concerne l'activité de stockage, le contrat du 30 octobre 1992 prévoyait un préavis de trois mois, suffisant compte tenu de la précarité nouvelle de la relation commerciale apparue au début de l'année 2009 et que l'état de dépendance économique retenue par le tribunal n'est pas démontrée ;

Considérant que l'intimée fait valoir qu'en ce qui concerne activité de transport elle a observé un préavis de deux mois et trois semaines, qui faisait suite à la décision de réduction de volume du 29 avril 2009 constitutive d'une précarité grandissante des relations commerciales entre les parties ; que la société MDC TRANSFRET ne pouvaient ignorer les difficultés grandissantes rencontrées par la société MDC LOGISTICS dans ses relations avec la société FABBRI GROUP FRANCE, du fait des difficultés de cette dernière ; que l'état de dépendance économique n'est pas démontré par la société MDC TRANSFRET ;

Considérant que le courrier adressé par la société AUTOMAC FRANCE à la société MDC LOGISTICS le 10 mai 2006 pour lui demander de réduire de deux à une personne le personnel chargé de la gestion de ses stocks, fait état de la dégradation de la situation du marché de l'emballage et mentionne "afin de consolider notre collaboration" ; que de même le courrier adressé le 10 février 2009 par la société AUTOMAC FRANCE à la société MDC DECOTRANS pour lui demander "de bien vouloir nous consentir ponctuellement pour les années 2009 et 2010 une remise en pied de facture du 15 % sur l'ensemble des prestations de transport", précise "vous comprendrez que cette démarche est faite pour consolider notre longue collaboration entre nos deux sociétés" ; que l'examen des échanges de courriels intervenus en février et mars 2009 entre la société FABBRI GROUP FRANCE et le gérant de la société MDC DECOTRANS montrent que cette dernière a consenti une baisse des tarifs, loyers, location, messagerie, transport, à la demande de cette société afin d'assurer la continuité des relations commerciales ;

Considérant que le courrier de la société FABBRI GROUP FRANCE , du 29 avril 2009, indique que "dans le cadre de la réorganisation de notre politique transport et de réduction de nos coûts", 30 % des opérations transport étaient confiées "à titre expérimental" à une autre société ; que par courrier du 28 mai 2009, à en-tête de la société AUTOMAC FRANCE, le bail de sous-location signé le 27 novembre 2007 avec la société M2A, dont le gérant est le même que celui des sociétés appelantes, été résilié à effet du 1er décembre 2009 ; que par courrier du 10 juillet 2009, à en-tête de la société AUTOMAC FRANCE, adressé à la société MDC DECOTRANS, il a été mis fin aux relations commerciales existants entre les parties, à effet du 1er octobre 2009, en indiquant "nous sommes désolés de cette décision sans appel qui nous est imposée par des contraintes budgétaires par un changement dans le choix de la politique du groupe FABBRI en matière de logistique et transport" ;

Considérant qu'il apparaît qu'au début d'année 2009 il a été demandé aux sociétés appelantes de faire des efforts de réduction de leurs tarifs afin d'assurer la continuité de leurs relations commerciales établies de longue date ; que bien qu'ayant obtenu satisfaction dès le mois de mars 2009, au mois d'avril 2009 la société FABBRI GROUP FRANCE a "testé" un nouveau partenaire et a brutalement rompu les relations commerciales au mois de juillet 2009, sans aucune discussion préalable avec les sociétés appelantes ;

Considérant que les appelantes, qui venaient de consentir d'importants efforts sur leurs prix, ne pouvait prévoir une rupture aussi rapide, alors que jusqu'au mois d'avril 2009 il leur avait été laissé entendre que les efforts qui leur étaient demandés avaient pour but de préserver les relations commerciales ; que le recours au mois d'avril 2009 "à titre expérimental", sans plus de précision, à un concurrent et la résiliation du bail au mois de mai 2009, ont pu conduire les appelantes à s'interroger sur la stratégie de la société FABBRI GROUP FRANCE, qui depuis le début de l'année cherchait à

réduire ses coûts sous la pression de la société mère, mais ne leur a pas permis d'envisager et d'anticiper une décision unilatérale de rupture subite de toute relation commerciale ;

Considérant que le jugement sera confirmé en ce qu'il a retenu que la rupture des relations commerciales établies entre les parties a été brutale et constitue une faute ouvrant droit à réparation ;

Sur le préavis :

Considérant que les appelantes exposent que la société AUTOMAC FRANCE représentait depuis 2008, 36 % du chiffre d'affaires de la société MDC TRANSFRETS et 30 % du chiffre d'affaires de la société MDC LOGISTICS ; que le délai de préavis donné à la société MDC LOGISTICS a été de trois mois, et celui donné à la société MDC TRANSFERT a été inexistant, puisque avant l'envoi de la lettre de rupture environ la moitié du chiffre d'affaires " messagerie" constituant l'essentiel de l'activité transport avait déjà été confié à une autre société ; que le délai raisonnable de préavis qui aurait dû être respecté par la société intimée doit être fixé à 18 mois, qu'il subsiste donc une "carence" de 18 mois en ce qui concerne la société MDC TRANSFRET et de 15 mois en ce qui concerne la société MDC LOGISTICS ;

Considérant que la société FABBRI GROUPE FRANCE expose que nonobstant le souhait de la direction française de consolider les relations commerciales établies avec les sociétés MDC LOGISTICS et MDC TRANSFRET, l'acceptation des nouvelles conditions tarifaires dépendait d'une décision de la direction du groupe ; que ces sociétés, qui n'étaient pas dans un état de dépendance économique, ne pouvaient ignorer les difficultés rencontrées par la société FABBRI GROUPE FRANCE en raison du contexte économique et avaient pu prendre en compte l'aléa pesant sur les relations commerciales ; qu'en conséquence, le préavis de trois mois était suffisant ;

Considérant qu'en égard à l'ancienneté des relations commerciales, à leur part dans le chiffre d'affaires des sociétés appelantes et au temps nécessaire pour mettre en oeuvre une solution de remplacement, le délai de préavis raisonnable que la société FABBRI GROUPE FRANCE devait respecter, lors de la notification de la rupture, doit être fixé à 12 mois pour chacune des sociétés MDC LOGISTICS et MDC TRANSFRET ;

Considérant que pour apprécier la réparation due aux sociétés appelantes, il convient de déduire de ce délai de 12 mois, la durée du préavis réellement effectué ; qu'il n'est pas contesté que pour la société MDC LOGISTICS le préavis de trois mois a été effectif, son préjudice correspond aux gains manqués durant les neuf mois de préavis qui aurait dû être respecté ; que s'agissant de la société MDC TRANSFRET, il ne peut être reproché à la société intimée d'avoir confié "à titre expérimental" en avril 2009 une partie de son activité messagerie à une autre société ; que la société FABBRI GROUPE FRANCE reconnaît n'avoir respecté qu'un préavis de deux mois et trois semaines à l'égard de la société MDC TRANSFERT, qu'en conséquence le préjudice de cette société correspond aux gains manqués durant les neuf mois une semaine de préavis qui aurait dû être respecté ;

Sur le préjudice :

Considérant que la société MDC TRANSFRET sollicite une somme de 13'449 euro par mois de préavis dont respecté, en exposant que cette somme correspond à la moyenne de la marge brute mensuelle réalisée avec la société AUTOMAC FRANCE sur la période 2007 à 2009, étant précisé que la marge de

2009 a été minimisée par les baisses de tarifs imposées par la société intimée ; que la société MDC LOGISTICS sollicite la somme de 8 790 euro par mois, en exposant que l'activité logistique ne génère quasiment pas de charges variables, mais uniquement des frais fixes, personnel, et de gestion informatique, qui n'entrent pas en compte pour le calcul de la marge brute, puisque celle-ci est obtenue en soustrayant les seules charges variables du chiffre d'affaires, qu'ainsi la marge brute perdue correspond au chiffre d'affaires non réalisé, étant précisé que la marge de 2009 a été minimisée du fait des baisses de tarifs imposées par la société intimée ;

Considérant que la société FABBRI GROUPE FRANCE conclu au débouté les demandes formées par les appelantes et fait valoir que le préjudice de la société MDC LOGISTICS n'est pas établi car ce résultat au titre des exercices 2009 et 2010 sont supérieurs aux résultats des exercices précédents ; que l'estimation du préjudice doit prendre en compte les coûts variables ainsi que les charges fixes ; que la personne et demie affectée à la société AUTOMAC FRANCE a certainement été affectée à une autre activité et que les frais de gestion informatique ont cessé du fait de la rupture de la relation commerciale ; que le préjudice de la société MDC TRANSFERT n'est pas établi, qu'en effet l'examen des comptes annuels de cette société montre qu'elle sous-traite l'intégralité de ses prestations de transport depuis l'exercice 2008, que ses performances en 2009 sont comparables à celles de 2008 et sont en augmentation en 2010 ;

Considérant qu'au vu de l'attestation délivrée par son expert comptable le 6 janvier 2012, il apparaît que la marge brute de la société MDC TRANSFRET avec la société FABBRI GROUPE FRANCE correspond à une moyenne de 13'449 euro par mois, sur la période 2007- 2009, soit une perte de 124'403 euro sur la totalité du préavis non exécuté de neuf mois et une semaine ; qu'il résulte du compte de résultat pour l'exercice 2009 que le résultat d'exploitation a diminué de près de 42 % par rapport à l'année précédente et le résultat net de près de 59 % ; que le compte de résultat pour l'exercice 2010 montre que le résultat d'exploitation a baissé de plus de 18 % et le résultat net de plus de 3 % par rapport à l'année 2009 ; qu'il convient également de tenir compte de la baisse d'activité qui s'est manifestée à compter de l'année 2009 ; que compte tenu de ces éléments, le montant du préjudice résultant pour la société MDC TRANSFRET de la perte de marge brute durant la période de préavis dont elle n'a pu bénéficier doit être fixé à la somme de 50'000 euro ;

Considérant qu'il résulte des comptes de résultats de la société MDC LOGISTICS pour les exercices 2009 et 2010 que le résultat d'exploitation et le résultat net ont augmentés considérablement en 2009 par rapport à 2008 et plus que triplé en 2010 par rapport à 2009, qu'il apparaît que l'appelante a réussi sa reconversion ; que la société MDC LOGISTICS , qui affectait une personne et demie à l'activité de la société AUTOMAC FRANCE, ne démontre pas l'existence d'une perte de marge brute durant la totalité des neuf mois du préavis dont elle a été privée ; que le personnel et l'informatique ont pu être mis au service des nouveaux clients ; que le préjudice de la société MDC LOGISTICS sera fixé à la somme de 10 000 euros ;

Considérant que le jugement sera confirmé en ce qu'il a rejeté la demande des appelantes relatifs aux coûts des crédits contractés pour financer sa réorganisation ;

PAR CES MOTIFS :

Confirme le jugement, sauf en ses dispositions ayant débouté la société MDC TRANSFRET de sa demande de dommages et intérêts et ayant alloué à la société MDC LOGISTICS la somme de 26 168 euro en réparation du préjudice subi du fait du caractère brutal de la rupture ;

Et statuant à nouveau, dans cette limite :

Fixe à 12 mois la durée du préavis raisonnable qui s'imposait à la société FABBRI GROUP FRANCE ;

Condamne la société FABBRI GROUP FRANCE à verser à la société MDC TRANSFRET la somme de 50'000 euro en réparation du préjudice résultant du caractère brutal de la rupture des relations commerciales établies ;

Condamne la société FABBRI GROUP FRANCE à verser à la société MDC LOGISTICS la somme de 10'000 euro en réparation du préjudice résultant du caractère brutal de la rupture des relations commerciales établies ;

Condamne la société FABBRI GROUP FRANCE à verser à chacune des sociétés MDC LOGISTICS et MDC TRANSFRET la somme 3 000 euro sur le fondement de l'article 700 du code de procédure civile ;

Déboute les parties de leurs autres demandes ;

Condamne la société FABBRI GROUP FRANCE aux dépens d'appel.

LE GREFFIER LE PRÉSIDENT

Décision Antérieure : Tribunal de commerce Paris Chambre 4 du 29 septembre 2011 n° 2010053005

Cour d'appel

Douai

Chambre 8, section 3

18 Avril 2014

N° 14/02345

Société PACCSHIP (UK) LIMITED

SA TEAGAN SHIPHOLDING, Société YEMEN COMPANY FOR FLOUR MILLS AND SILOS, Société COSCO BULK CARRIER AMERICAS INC, Société DRY BULK CAPE HOLDING ASSOCIATED INC, Société EGYPTIAN BULK CARRIERS SAE, Société HODEIDHA MILLING COMPANY LTD, Société MIDSTAR (SINGAPORE) PTE LTD, Société MOL BULK CARRIERS, Société ORANGE 23 GMBH & CO KG, SA FRATELLI COSULICH UNIPESOAL

Classement :Inédit

Contentieux Judiciaire

République Française

Au nom du Peuple Français

COUR D'APPEL DE DOUAI

CHAMBRE 8 SECTION 3

ARRÊT DU 18/04/2014

N° MINUTE :

N° RG : 14/02345

Jugement (N° 14/00886)

rendu le 10 Avril 2014

par le Juge de l'exécution de DUNKERQUE

REF : PC/VC

APPELANTE

Société PACCSHIP (UK) LIMITED Société de droit anglais, prise en la personne de ses représentants légaux domiciliés

ayant son siège social : [...]

Représentée par Me Eric LAFORCE, avocat au barreau de DOUAI

Assistée de Me Christophe HUNKELER avocat au barreau de PARIS

INTIMÉES

SA TEAGAN SHIPHOLDING prise en la personne de ses représentants légaux

ayant son siège social : [...]

Représentée par Me Jean-Claude CARLIER, avocat au barreau de DUNKERQUE

Société YEMEN COMPANY FOR FLOUR MILLS AND SILOS prise en la personne de ses représentants légaux

ayant son siège social : [...]

Représentée par Me Sylvie REGNIER, avocat au barreau de DOUAI

Assistée de Me Patrick SIMON avocat au barreau de PARIS

Société COSCO BULK CARRIER AMERICAS INC Sté de droit anglais prise en la personne de ses représentants légaux

ayant son siège social : [...]

Représentée par Me Marie-Hélène LAURENT, avocat au barreau de DOUAI

Assistée de Me Guillaume DE BASCHER avocat au barreau de PARIS

Société DRY BULK CAPE HOLDING ASSOCIATED INC société de droit panaméen prise en la personne de ses représentants légaux

ayant son siège social : [...]

Représentée par Me Virginie LEVASSEUR, avocat au barreau de DOUAI

Assistée de Me Cyrille DE SALINS avocat au barreau de PARIS

Société EGYPTIAN BULK CARRIERS SAE agissant poursuites et diligences de son représentant légal

ayant son siège social : [...]

Représentée par Me Bernard FRANCHI, avocat au barreau de DOUAI

Société HODEIDHA MILLING COMPANY LTD Prise en la personne de ses représentants légaux

ayant son siège social : [...]

Représentée par Me Sylvie REGNIER, avocat au barreau de DOUAI

Assistée de Me Patrick SIMON avocat au barreau de PARIS

Société MIDSTAR (SINGAPORE) PTE LTD Société de droit singapourien, prise en la personne de ses représentants légaux

ayant son siège social : [...]

N'a pas constitué avocat

Société MOL BULK CARRIERS prise en la personne de son représentant légal domicilié en cette qualité audit siège .

ayant son siège social : [...]

Représentée par Me Isabelle CARLIER, avocat au barreau de DOUAI

Assistée de Me Carole LAWSON, avocat au barreau de PARIS

Société ORANGE 23 GMBH & CO KG agissant poursuites et diligences de son représentant légal

ayant son siège social : [...]

Représentée par Me Bernard FRANCHI, avocat au barreau de DOUAI

Assistée de Me Luc GRELLET avocat au barreau de PARIS

SA FRATELLI COSULICH UNIPESOAL Société de droit portugais

ayant son siège social : [...]

Représentée par Me Jean-Claude CARLIER, avocat au barreau de DUNKERQUE

DÉBATS à l'audience publique du 16 Avril 2014 tenue par Pierre CHARBONNIER magistrat chargé d'instruire l'affaire qui a entendu seul les plaidoiries, les conseils des parties ne s'y étant pas opposés et qui en a rendu compte à la Cour dans son délibéré (article 786 du Code de Procédure Civile).

Les parties ont été avisées à l'issue des débats que l'arrêt serait prononcé par sa mise à disposition au greffe.

GREFFIER LORS DES DÉBATS : Patricia PAUCHET

COMPOSITION DE LA COUR LORS DU DÉLIBÉRÉ

Pierre CHARBONNIER, Président de chambre

Catherine CONVAIN, Conseiller

Benoît PETY, Conseiller

ARRÊT RÉPUTÉ CONTRADICTOIRE prononcé publiquement par mise à disposition au greffe le 18 Avril 2014 (date indiquée à l'issue des débats) et signé par Pierre CHARBONNIER, Président et Patricia PAUCHET, greffier, auquel la minute a été remise par le magistrat signataire.

LA COUR ;

Attendu que la Société PACCSHIP (UK) LIMITED a interjeté appel d'un jugement du juge de l'exécution du tribunal de grande instance de DUNKERQUE du 10 avril 2014 qui a déclaré irrecevable sa demande en mainlevée de la saisie conservatoire des soutes actuellement à bord du navire « United Miravalles » à laquelle la Société COSCO BULK CARRIER AMERICAS INC a fait procéder au préjudice de la Société EGYPTIAN BULK CARRIERS SAE suivant acte du 9 mars 2014 pour sûreté d'une créance évaluée à 600.000 Dollars US ; qui l'a déboutée ainsi que les sociétés ORANGE 23 GMBH & CO KG, EGYPTIAN BULK CARRIERS PTE LTD, MIDSTAR (SINGAPORE) PTE LTD, YEMEN COMPANY FOR FLOUR MILLS AND SILOS et HODEIDHA MILLING COMPANY LTD de leur demande tendant à obtenir en contrepartie de la consignation d'une somme de 361.860 Dollars US, la mainlevée des saisies conservatoires, de même nature, que les sociétés DRY BULK CAPE HOLDING ASSOCIATED INC, MOL BULK CARRIERS PTE LTD, FRATELLI COSULICH UNIPESOAL et TEAGAN SHIPHOLDING ont fait pratiquer contre la même débitrice suivant des procès-verbaux des 14, 20, 28 mars et 2 avril 2014 pour conservation et paiement de créances estimées aux sommes respectives de 550.000 euro, 1.385.266,76 Dollars US, 251.000 Dollars US et 700.000 Dollars US ; et qui a condamné la Société PACCSHIP à payer à chacun des créanciers saisissants une somme de 1.500 euro au titre de l'article 700 du code de procédure civile ;

Attendu que la Société PACCSHIP réitère en appel les prétentions qu'elle avait initialement soumises au premier juge, sauf à en étendre le champ à la saisie que la Société MOL BULK a fait diligenter le 7 avril 2014 dans des conditions semblables à celles des précédentes mesures conservatoires, suivant acte du 7 avril 2014 pour sûreté d'une créance évaluée à 428.102,60 Dollars US ; qu'elle demande en conséquence la mainlevée des différentes saisies « contre consignation entre les mains du bâtonnier de l'ordre des avocats au barreau de DUNKERQUE en sa qualité de séquestre juridique de la somme de USD 361.860 ou contre remise d'une lettre de garantie du même montant, correspondant à la valeur des soutes dont la saisie a été ordonnée » ; qu'elle sollicite l'allocation, à la charge in solidum des créanciers saisissants, d'une somme de 10.000 euro par application de l'article 700 du code de procédure civile ;

Attendu que les sociétés HODEIDA, YEMEN COMPANY et ORANGE 23 GMBH concluent dans un sens identique à celui de la Société PACCSHIP ; que la société ORANGE 23 GMBH soutient encore que la Société PACCSHIP à partir du moment où elle aura consigné la somme de 361 860 Dollars correspondant au prix des soutes qu'elle avait reçu de la Société EGYPTIAN BULK sera de fait propriétaire de ces éléments sur lesquels aucun créancier de d'EGYPTIAN BULK ne pourra donc plus pratiquer de saisie ; qu'à titre subsidiaire, elle demande à la Cour d'ordonner le déchargement des 600 tonnes de fuel représentant les soutes du navire « United Miravalles », aux frais des créanciers saisissants, et sous astreinte de 14.500 Dollars US par jour de retard, et de nommer tel séquestre qu'il appartiendra afin de stocker ce combustible sous le régime de la saisie conservatoire ; que les sociétés HODEIDAH, YEMEN COMPANY et ORANGE 23 GMBH réclament la condamnation des sociétés créancières à leur payer solidairement ou in solidum, aux sociétés HODEIDAH et YEMEN

COMPANY la somme de 5.000 euro et à la Société ORANGE 23 GMBH celle de 10.000 euro en vertu de l'article 700 du code de procédure civile ;

Attendu que la Société DRY BULK demande que la mainlevée de la saisie des soutes du navire « United Maravalles » ne puisse intervenir qu'en contrepartie de la constitution d'une garantie bancaire irrévocable d'un montant égal à la valeur de la totalité des carburants saisis, de 371.026 euro, au bénéfice des créanciers saisissants, et de la désignation d'un curateur aux intérêts absents chargé d'en répartir le montant au marc l'euro soit sur accord des saisissants, soit sur présentation d'une décision arbitrale ou judiciaire exécutoire, décidant des droits des créanciers ;

Attendu que la Société MOL BUCK observe que seule l'émission d'une caution bancaire irrévocable d'un montant égal au cumul des deux créances sur le fondement desquelles elle a diligenté ses deux saisies des 20 mars et 7 avril 2014 serait susceptible d'entraîner la mainlevée de ces deux mesures de sûreté, et qu'en tout état de cause cette caution ne saurait être constituée pour un montant inférieur à la valeur des soutes saisis, de 494.281,80 Dollars US ;

Attendu que les sociétés COSCO BULK, FRATELLI et TEAGAN SHIPHOLDING soulèvent toutes trois l'incompétence du juge de l'exécution au profit du président du tribunal de commerce de DUNKERQUE qui a pris les ordonnances des 7, 27 mars et 1er avril 2014 par lesquelles elles ont été autorisées à saisir à titre conservatoire les soutes du navire « United Miravalles » ; qu'elles invoquent également l'irrecevabilité de la demande de la Société PACCSHIP, faute pour celle-ci d'avoir qualité, ou de justifier d'un intérêt légitime à agir ; qu'elles soutiennent plus subsidiairement encore que la garantie qui viendrait se substituer aux saisies, dans l'hypothèse où la Cour l'ordonnerait, devrait au moins, si elle ne couvrait pas l'intégralité des causes de chaque saisie, correspondre au montant de la totalité des soutes, supérieur à la somme de 361.860 Dollars offerte par la Société PACCSHIP ;

Attendu que les sociétés MOL BULK et COSCO BULK se prévalent encore de l'irrecevabilité de la demande de la Société ORANGE 23 GMBH aux fins de déchargement des soutes litigieuses, émise pour la première fois devant la Cour ;

Attendu qu'en outre la Société COSCO BULK fait valoir que la demande en substitution de garantie formée contre elle par la Société PACCSHIP se heurte à l'autorité de chose jugée qui assortit tant l'ordonnance sur requête du 7 mars 2014 ayant autorisé sa saisie que l'ordonnance de référé subséquente du 18 mars 2014, confirmée par un arrêt de la Cour de céans du 25 mars 2014, aux termes de laquelle le président du tribunal de commerce de DUNKERQUE a débouté la Société PACCSHIP de sa demande en rétractation de l'autorisation de saisir et en mainlevée de la mesure conservatoire ;

Attendu que les sociétés DRY BULK, MOL BUCK, COSCO BULK, FRATELLI et TEAGAN SHIPHOLDING, créanciers saisissants, réclament la condamnation de la Société PACCSHIP à leur payer dans cet ordre les sommes de deux fois 8.000 euro, 10.000 euro, 5.000 euro et 8.000 euro au titre de l'article 700 du code de procédure civile ; que la Société DRY BULK réclame en outre le paiement par la Société ORANGE 23 GMBH, sur le fondement de ce même texte, d'une somme de 8.000 euro ;

Attendu que la Société EGYPTIAN BULK a constitué avocat mais n'a pas conclu ;

Attendu que la Société MIDSTAR, assignée à domicile élu par acte du 15 avril 2014, n'a pas constitué avocat ;

Attendu qu'il ressort du dossier que le navire « United Miravalles » est la propriété de la Société ORANGE 23 GMBH qui l'a frété à temps à la Société PACCSHIP pour une durée de 12/18 mois selon une charte-partie du 14 février 2014 à un taux de fret de 14.500 Dollars US par jour ; que la Société PACCSHIP l'a ensuite sous-frété à temps à la Société EGYPTIAN BULK selon une charte-partie du 26 février 2014 à un taux de fret journalier de 16.000 Dollars US pour une durée d'environ 40 jours correspondant à la durée du voyage de DUNKERQUE au Yémen où il devait être restitué à l'affrètement, la Société PACCSHIP ; qu'EGYPTIAN BULK a de son côté frété le navire au voyage à la Société MIDSTAR pour le transport depuis le nord de la France jusqu'au Yémen de la marchandise qu'elle avait achetée à un céréalier français pour la revendre aux sociétés YEMEN COMPANY et HODEIDAH ; que c'est ainsi que 35.000 tonnes de blé ont été chargées à bord du navire au port de ROUEN le 7 mars 2014 puis 765 tonnes à DUNKERQUE le 10 mars ; que cette cargaison s'y trouve toujours actuellement ; qu'en exécution de son contrat d'affrètement à temps avec la Société PACCSHIP, la Société EGYPTIAN a réglé à celle-ci six cents tonnes de fuel pour une prix de 361.860 Dollars US ; qu'en raison des saisies conservatoires opérées sur les soutes par les sociétés COSCO BULK, DRY BULK, MOL BULK, FRATELLI et TEAGAN SHIPHOLDING pour sûreté des créances dont elles sont titulaires contre la Société EGYPTIAN BULK, sous-affrètement à temps, le navire n'a pu à ce jour quitter le port de DUNKERQUE ;

Attendu que si aux termes de l'article R.512-2 du code des procédures civiles d'exécution la demande de mainlevée d'une saisie conservatoire est portée devant le juge qui a autorisé la mesure, cette règle, comme il se déduit de l'article L.512-1 du même code, ne joue que dans le cas où la mainlevée demandée a pour objet de mettre fin à une saisie mise en 'uvre alors que les conditions prescrites par l'article L.511-1 ne sont pas réunies ; qu'en l'espèce il s'agit non pas de prononcer une mainlevée en l'absence d'un principe de créance apparemment détenu par le saisissant ou de circonstances susceptibles d'en menacer le recouvrement, mais, conformément à la distinction effectuée par l'article L.512-1 précité, de décider d'une demande visant à substituer à la mesure conservatoire initialement prise une mesure propre à sauvegarder les intérêts des parties ; que cette dernière réclamation entre dans le champ de l'article R.512-3 du code des procédures civiles d'exécution qui énonce que les contestations autres que celles relatives à la mainlevée de la saisie « sont portées devant le juge de l'exécution de la mesure » ;

Attendu, partant, que c'est à bon escient que le premier juge, tout en relevant que les saisies conservatoires pratiquées par les sociétés COSCO BULK, MOL BULK, FRATELLI et TEAGAN SHIPHOLDING avaient été autorisées par des ordonnances du président du tribunal de commerce de DUNKERQUE, s'est reconnu compétent pour connaître de la demande engagée devant lui par la Société PACCSHIP ;

Attendu que la Société PACCSHIP, quoiqu'elle ne soit pas redevable des sommes dont les saisies conservatoires ont pour objet de garantir le recouvrement, se confond néanmoins avec le débiteur saisi au préjudice de qui les mesures ont été mises en place dès lors que celles-ci, en rendant indisponible le carburant sans lequel le bâtiment ne peut se mouvoir, aboutissent à l'immobilisation forcée de son navire en conséquence de la saisie des soutes ; que comme l'a retenu le premier juge, cet état de chose perturbe nécessairement l'exploitation commerciale de la Société PACCSHIP qui, en

sa qualité d'affréteur, doit pouvoir utiliser le navire à toutes fins conformes à sa destination normale ; que cette société est ainsi exposée à voir sa responsabilité recherchée en cas de retard dans la restitution du navire ou dans la livraison des marchandises, de même que pour les pertes ou dommages qui surviendraient aux marchandises, dont la nature est spécialement périssable ;

Attendu que la Société PACCSHIP justifie dans ces conditions d'un intérêt certain à demander une mesure de substitution aux saisies en litige, qui la mette à couvert des risques que représentent pour elle une inertie prolongée du navire « United Miravalles » et l'immobilisation de son importante cargaison de blé ;

Attendu que dans son ordonnance du 18 mars 2014 confirmée par l'arrêt de la Cour de céans du 25 mars 2014, le président du tribunal de commerce de DUNKERQUE a refusé de rétracter sa précédente décision par laquelle il avait autorisé la Société COSCO BULK à diligenter sa saisie contre la Société EGYPTIAN BULK qui s'y opposait alors en prétendant n'être pas propriétaire du contenu des soutes saisies ; que cette précédente instance dont l'objet diffère de l'actuelle demande de substitution est dépourvue à l'égard de celle-ci de toute autorité de chose jugée qui viendrait interdire l'aménagement de la mesure de sûreté conservatoire ;

Attendu que la Société COSCO BULK tire encore argument de l'ordonnance du 7 mars 2014 ayant autorisé sa saisie, en ce qu'il y est énoncé que « la mainlevée de la saisie pourra être ordonnée, après débats contradictoires, moyennant remise d'une garantie bancaire des mêmes montants émise par une banque française de premier rang, couvrant expressément la créance dont est titulaire la Société COSCO BULK CARRIER AMERICAS INC, à l'encontre de la Société EGYPTIAN BULK CARRIERS » ;

Mais attendu qu'une ordonnance sur requête est dépourvue de l'autorité de chose jugée ; qu'il en va d'autant plus ainsi en l'espèce que le président du tribunal de commerce de DUNKERQUE, s'il a estimé utile d'indiquer à la requérante une manière de régler ultérieurement ses rapports de créancier saisissant avec le débiteur saisi, n'a pu en revanche trancher pour l'avenir les litiges susceptibles de naître d'une situation entre les parties dont il n'avait pas actuellement à connaître ;

Attendu que la demande de déchargement des 600 tonnes des soutes du navire « United Miravalles » formée par la Société ORANGE 23 GMBH, qui tend aux mêmes fins que sa demande originale en consignation de la valeur de la chose saisie dont le but est de restaurer le libre usage du navire affecté par la mesure conservatoire, échappe en vertu de l'article 565 du code de procédure civile à la prohibition dont l'article 564 du même code frappe les prétentions nouvelles formées pour la première fois devant la cour d'appel ;

Attendu que les moyens d'incompétence et d'irrecevabilité soulevés par les sociétés créancières doivent donc être rejetés ;

Attendu, au fond, qu'en vertu de la clause 8 de la « récap » de la charte-partie conclue entre la Société EGYPTIAN BULK et la Société PACCSHIP, celle-ci avait l'obligation de livrer le navire à la Société EGYPTIAN BULK avec suffisamment de soutes à bord pour effectuer le voyage vers le Yémen, l'affréteur devant en payer le prix ; qu'à la demande de PACCSHIP 600 tonnes de fuel ont été livrées au navire le 27 février 2014 au port d'ANVERS par PENINSULA PETROLEUM, laquelle a facturé à la

Société PACCSHIP la somme de 361.822,91 Dollars US ; que la clause 8 prévoyait encore que « les affréteurs devront payer avec le premier loyer les combustibles estimés » ; que par une facture émise le 3 mars 2014 la Société PACCSHIP réclamait par conséquent à EGYPTIAN BULK le paiement, d'une part de vingt-cinq jours de loyer, de 400.000 Dollars US, et d'autre part, le prix des combustibles livrés à bord, de 361.860 Dollars US ; qu'il n'est pas contesté qu'EGYPTIAN BULK qui avait pris possession des soutes le 27 février 2014 a réglé la totalité de la somme réclamée, soit 747.943,33 Dollars US ; que dans son arrêt du 25 mars 2014, la Cour de céans déduisait de ces éléments « qu'il est de fait, au vu de la facture acquittée, du 3 mars 2014 que le prix des soutes a été, non pas inclus dans le loyer, mais payé au fréteur pour la totalité du fuel fourni au navire » ; « que dès lors qu'elles ont été intégralement payées, et en l'absence de clauses contraires dans les documents contractuels régissant le présent affrètement, les soutes sont devenues la propriété de l'affréteur » ;

Attendu qu'il suit de là que les soutes du navire « United Miravalles » saisies au préjudice de la seule Société EGYPTIAN BULK, l'ont été pour leur contenance de 600 tonnes de combustible dont cette société était devenue propriétaire après en avoir acquitté le prix ; qu'ainsi c'est justement que la Société PACCSHIP estime la valeur vénale du bien saisi à la somme de 361.860 Dollars US dont il propose la remise à un séquestre ;

Attendu qu'il y a lieu, partant, de faire droit à la demande de consignation de la valeur des soutes saisies qui constitue, selon les termes de l'article L.512-1 du code des procédures civiles d'exécution, une mesure propre à sauvegarder les intérêts des parties, dont la mise en oeuvre, pour y parvenir, apparaît suffisamment rapide ; que cette mesure préservera les droits des créanciers saisissants qui seront assurés de disposer du prix qu'aurait pu produire dans le cas le plus favorable la vente des biens saisis, sans être contraints d'exposer des frais d'appréhension de la chose et de vente aux enchères publiques ; que la Société PACCSHIP pourra, quant à elle, s'exempter des mesures conservatoires dont les effets lui préjudicient alors même que les sociétés saisissantes n'ont aucune créance à exercer à son encontre ; que c'est à tort que les sociétés COSCO BULK, MOL BULK, FRATELLI et TEAGAN SHIPHOLDING soutiennent que la Société PACCSHIP, qui cependant n'est ni la garante de la Société EGYPTIAN BULK, ni sa coobligée envers elles, devrait, pour récupérer la libre jouissance de son propre bien, prendre sur elle de solder la totalité du passif de la débitrice saisie ;

Attendu que la substitution d'un séquestre judiciaire à une saisie conservatoire n'a pas pour effet de faire échapper la créance séquestrée au régime juridique de la saisie conservatoire ; qu'elle confère au créancier saisissant, ainsi que le prévoit l'article 2350 du code civil, affectation spéciale et droit de préférence au sens de l'article 2333 dudit code et n'opère en aucun cas transfert de propriété des fonds saisis ;

Attendu que la Société PACCSHIP est sans intérêt à solliciter qu'il lui soit donné acte de son intention de former une demande en rétractation des ordonnances ayant autorisé les différentes saisies ;

Attendu qu'il n'apparaît pas équitable de mettre à la charge de l'une ou l'autre des parties les frais engagés par la partie adverse et non compris dans les dépens ;

PAR CES MOTIFS ;

Statuant publiquement et par arrêt réputé contradictoire ;

Réformant le jugement déféré et prononçant à nouveau ;

Ordonne la mainlevée des saisies pratiquées au préjudice de la Société EGYPTIAN BULK CARRIERS SAE par les sociétés COSCO BULK CARRIER AMERICAS INC, DRY BULK CAPE HOLDING ASSOCIATED INC, MOL BULK CARRIERS PTE LTD, FRATELLI COSULICH UNIPESOAL et TEAGAN SHIPHOLDING les 9, 14, 20, 28 mars, 2 et 7 avril 2014 sur les soutes du navire « United Miravalles », contre consignation par la Société PACCSHIP (UK) LIMITED entre les mains du président de la Caisse des règlements pécuniaires des avocats au barreau de DUNKERQUE, en qualité de séquestre, de la somme de 361.860 Dollars US correspondant à la valeur des soutes dont la saisie a été autorisée ;

Dit qu'il appartiendra au séquestre de représenter la somme consignée à qui de droit au vu des décisions exécutoires qui régleront le sort des deniers déposés entre ses mains ;

Déboute les parties, comme non fondées de leurs demandes réciproques formées par application de l'article 700 du code de procédure civile ;

Condamne les sociétés COSCO BULK CARRIER AMERICAS INC, DRY BULK CAPE HOLDING ASSOCIATED INC, MOL BULK CARRIERS PTE LTD, FRATELLI COSULICH UNIPESOAL et TEAGAN SHIPHOLDING aux dépens de première instance et d'appel ; dit que ces derniers seront recouvrés par Me REGNIER, avocat, conformément à l'article 699 du code de procédure civile.

LE GREFFIER, LE PRÉSIDENT,

P. PAUCHET P. CHARBONNIER

R.G : 12/03498

COUR D'APPEL DE ROUEN
CHAMBRE CIVILE ET COMMERCIALE

ARRET DU 03 JUILLET 2014

SUR LA QUESTION PRIORITAIRE DE CONSTITUTIONNALITE

DÉCISION DÉFÉRÉE :

TRIBUNAL DE GRANDE INSTANCE DE PARIS du 15 Mai 2007

APPELANT ET DEMANDEUR A LA QUESTION :

Monsieur Bernard PELISSE

né le 24 Septembre 1947 à PARIS (75006)

5, allée des Genêts

91940 LES ULIS

représenté par Me Marie-Christine COUPPEY, avocat au barreau de ROUEN, postulant

assisté de Me Ariane MINEUR, avocat au barreau de PARIS, plaidant

INTIMES :

Monsieur Yann NICOLAS

91 rue Louis Wallon

60300 APREMONT

représenté par Me Caroline SCOLAN, avocat au barreau de ROUEN, postulant

assisté de Me Michèle WISENBERG, substituée par Me Renée WELCMAN, avocats au barreau de PARIS, plaidant

Fédération FRANCAISE DE VOILE

17, rue Henri Bocquillon

75015 PARIS

non assignée et sans avocat constitué

SA GENERALI FRANCE ASSURANCES

7-9 Boulevard Haussmann

75009 PARIS

représentée par Me Céline BART, avocat au barreau de ROUEN, postulant

assistée de Me Jérôme GARDACH, avocat au barreau de BORDEAUX, substitué par Me Céline BART, avocat au barreau de ROUEN, plaidant

MUTUELLE DU PERSONNEL DU GROUPE RATP (MPGR)

62 Quai de la Râpée

75012 PARIS

représentée par Me Véronique GREFF BOULITREAU, avocat au barreau de ROUEN, postulant

assistée de Me Marie laure PALDI, avocat au barreau de PARIS, plaidant

RATP

54 quai de la Rapée

75012 PARIS

représentée par Me Véronique GREFF BOULITREAU, avocat au barreau de ROUEN, postulant

assistée de Me Marie laure PALDI, avocat au barreau de PARIS, plaidant

Association PROMOVOILE 93

2 Allée Max Jacob

93270 SEVRAN

représentée et assistée par Me Yannick ENAULT, avocat au barreau de ROUEN

SAMCV MUTUELLE ASSURANCE DES INSTITUTEURS DE FRANCE - MAIF

13 Avenue Auguste Rodin

94350 VILLIERS SUR MARNE

représentée et assistée par Me Yannick ENAULT, avocat au barreau de ROUEN

SA GMF LA SAUVEGARDE

76 Rue de Prony

75017 PARIS

représentée et assistée par Me Luc MASSON, avocat au barreau de ROUEN

Association NAVI CLUB DE LA RATP

1 rue Philidor

75020 PARIS

représenté par Me Caroline SCOLAN, avocat au barreau de ROUEN, postulant

assisté de Me Michèle WISENBERG, substituée par Me Renée WELCMAN, avocats au barreau de PARIS, plaidant

COMPOSITION DE LA COUR :

Lors des débats et du délibéré :

Monsieur FARINA, Président

Madame AUBLIN-MICHEL, Conseiller

Madame BERTOUX, Conseiller

GREFFIER LORS DES DEBATS :

Mme WERNER, Greffier

MINISTERE PUBLIC :

Auquel l'affaire a été régulièrement communiquée

DEBATS :

A l'audience publique du 22 Mai 2014, où Madame le Conseiller BERTOUX a été entendue en son rapport oral et l'affaire mise en délibéré au 03 Juillet 2014

ARRET :

PAR DEFAUT

Prononcé publiquement le 03 Juillet 2014, par mise à disposition de l'arrêt au greffe de la Cour, les parties en ayant été préalablement avisées dans les conditions prévues au deuxième alinéa de l'article 450 du Code de procédure civile,

signé par Monsieur FARINA, Président et par Mme WERNER, Greffier présent à cette audience.

*

* *

EXPOSE DU LITIGE

Vu les articles 23-1 et suivants de l'ordonnance n°58.1067 du 7 novembre 1958 portant loi organique sur le Conseil constitutionnel ;

Vu les articles 126-1 et suivants du code de procédure civile, et en particulier l'article 126-3 alinéa 2 ;

Vu la demande d'examen de la question prioritaire de constitutionnalité déposée par un écrit distinct et motivé le 06 mars 2014 de Me Couppey, avocat de M. Bernard Pelisse ;

Vu les observations formulées le 19 mai 2014 par Me Greff Boulitreau, avocat de la Régie

Autonome des Transports Parisiens (Ratp), la Mutuelle du personnel du groupe Ratp, et le 20 mai 2014 par Me Scolan, avocat de l'Association Navi-Club Ratp et M.Yann Nicolas, par Me Masson, avocat de la compagnie d'assurances La Sauvegarde (groupe Gmf), et par Me Bart, avocat de Générali France iard, parties au procès ;

Vu l'avis du ministère public en date du 20 mai 2014 ;

A l'appui de sa demande, M.Pelisse fait valoir, pour l'essentiel, que :

- Le 13 juin 1998, il a été victime d'un accident de voile, alors qu'il participait à une régates en Bretagne en qualité de membre de l'association Navi Club Ratp, étant employé comme technicien à la Ratp ;

- Gravement blessé par la manoeuvre d'empannage effectuée par le skipper, Yann Nicolas, il conserve de graves séquelles des suites de cet accident le rendant entièrement dépendant de son entourage pour tous les actes de la vie courante ;

- Il a saisi d'une demande de réparation de ses préjudices, le tribunal de grande instance de Paris qui, par jugement du 15 mai 2007, l'a débouté ;

- Par arrêt infirmatif du 14 avril 2010, la cour d'appel de Paris a condamné in solidum Yann Nicolas, le Navi-Club de la Ratp et la société Gmf-Sauvegarde, leur assureur, cette dernière dans la limite de l'équivalent en euros de la somme de 166.500 DTS, soit 187.000 €, à l'indemniser et a ordonné une expertise médicale, outre le versement d'une indemnité provisionnelle à hauteur de 50.000 €;

- L'association Navi-Club Ratp et Yann Nicolas d'une part, la Ratp et la Mutuelle du personnel de la Ratp d'autre part, ont formé pourvois en cassation à l'encontre de cet arrêt, tandis que M.Pelisse et la société Gmf La Sauvegarde formaient de leur côté deux pourvois incidents ;

- Par arrêt du 12 avril 2012, la deuxième chambre civile de la Cour de cassation a cassé en toutes ses dispositions l'arrêt rendu par la cour d'appel de Paris et renvoyé les parties devant la cour d'appel de Rouen ;

- Aux termes de leurs dernières écritures, l'Association Navi-Club Ratp, M.Yann Nicolas et leur assureur, la compagnie Gmf-La sauvegarde sollicitent le bénéfice du droit à limitation de responsabilité tel que prévu par les articles L.5121-3 et suivants du code des transports (anciennement article 58 et suivants de la loi du 3 janvier 1967);

- Ils ont ainsi sollicité auprès de M. Le Président du tribunal de commerce de Lorient l'ouverture d'un fonds de limitation de garantie et, les conditions légales étant réunies, il a été fait droit à cette demande par ordonnance du 22 octobre 2013 ;

- Par ordonnance du 27 novembre 2013, M. Le Président du tribunal de commerce a constaté la constitution d'un tel fonds à concurrence de la contre-valeur en euros de 166.500 € droits de tirage spéciaux ;

- Il apparaît que le droit à limitation de responsabilité, tel que prévu par les articles L.5121-1 et suivants du code des transports et dont peut se prévaloir l'assureur de responsabilité en application de l'article L.173-24 du code des assurances, est inconstitutionnel comme étant contraire au principe d'égalité devant la loi et les charges publiques énoncés aux articles 1, 6 et 13 de la déclaration des droits de l'homme et du citoyen de 1789 et au principe de responsabilité, qui découle de son article 4, en matière de navigation de plaisance ;

- Les dispositions contestées sont applicables au litige en cours et la présente question prioritaire de

constitutionnalité est nouvelle ;

- Sur l'atteinte au principe d'égalité

'Le droit à limitation de responsabilité dont bénéficie en droit maritime tant l'affrèteur que le capitaine du navire et leurs assureurs porte atteinte au principe d'égalité entre la victime d'un accident maritime qui ne pourra bénéficier de la réparation intégrale de ses préjudices, à la différence de la victime d'un accident de droit commun, y compris des victimes d'accidents survenus à l'occasion de transports terrestres ou aériens, par le seul fait que l'accident dont elle a été victime s'est produit à bord d'un navire, fut-il de plaisance ; - aucune distinction n'est faite selon que le dommage subi est matériel ou corporel, selon que le dommage est intervenu à l'occasion d'une activité de plaisance, de transport de passager ou de transport de marchandise ; - le droit de limitation de responsabilité dans le cas de créances indemnitaires en matière de préjudice corporel nées à l'occasion d'une activité de plaisance n'est justifié ni pour des raisons d'intérêt général, ni au vu de l'objet de la loi qui le prévoit ; l'objet du droit à limitation de responsabilité est de favoriser le commerce maritime, il s'applique donc en premier lieu au trafic maritime de marchandises ; - le but d'intérêt général poursuivi par le droit à limitation de responsabilité tend à favoriser le développement du commerce maritime qui est totalement étranger à la navigation de plaisance qui n'est pas d'utilité publique;

- Sur l'atteinte au principe de responsabilité

'Le droit à limitation de responsabilité en matière de navigation de plaisance porte atteinte au principe de responsabilité ; - aucun motif d'intérêt général ne justifie une limitation de responsabilité en matière de cas d'atteinte corporelle survenue à l'occasion de la navigation de plaisance, activité de loisir qui n'a pas à être particulièrement favorisé ou encouragé par une mesure de faveur accordée au propriétaire ou à un capitaine, à la différence du commerce maritime ; - cette limitation est à l'origine d'une atteinte disproportionnée aux droits des victimes d'accidents fautifs ; la restriction considérable pour la victime d'un acte dommageable survenu à bord d'un navire de plaisance, à la possibilité qu'elle a d'obtenir une réparation correspondant à l'ampleur de son préjudice entraîne de facto une atteinte à ses droits qui se révèle disproportionnée compte tenu de l'ampleur de l'atteinte et qui équivaut nécessairement à l'absence de recours effectif; en matière de navigation de plaisance, tout fait quelconque de l'homme qui cause un dommage à autrui, n'ouvrira pas de droit effectif à réparation, du fait du droit à limitation dont bénéficient automatiquement le responsable et son assureur.

En réponse, la Ratp et la Mutuelle du personnel du groupe Ratp demandent que lui soit donné acte de ce qu'elles s'associent aux demandes de M. Pelisse.

La Sauvegarde (groupe Gmf) sollicite de la cour qu'elle rejette la question prioritaire de constitutionnalité présentée par M. Pelisse, en ce qu'elle dépourvue de caractère sérieux.

Elle expose, en substance, que :

- Sur la rupture du principe d'égalité devant la loi :

' Le principe de la limitation de responsabilité existe dans d'autres domaines du droit notamment du droit des transports aérien, ferroviaire, routier ; - M. Pelisse ne peut donc affirmer qu'il existerait une différence de traitement systématique entre les victimes de dommages maritimes et les autres victimes d'accident de droit commun, y compris les victimes d'accidents d'autres moyens de transports ;

' Le droit de la limitation en droit maritime est justifié par une situation objectivement différente ; - c'est la spécificité du risque maritime qui justifie le traitement différencié de ce mode de transport par rapport aux autres ; - la distinction entre dommage corporel et matériel, entre la plaisance et les

autres domaines de navigation reviendraient à rompre le principe d'égalité entre les citoyens placés dans une même situation ; - quel que soit le type de dommage ou le type de navigation, les marins sont tous soumis aux mêmes forces de la nature, au même risque objectif de mer qui fonde toute l'originalité du droit maritime ;

' La limitation de la responsabilité en matière de plaisance concourt à la défense de l'intérêt général qui commande le maintien des emplois générés par les activités maritimes ; - elle permet d'attirer des capitaux en vue d'innover dans le domaine de la sécurité des bateaux ; - l'intérêt général réside également dans le prestige que la France retire des exploits des grands navigateurs de plaisance ; favoriser les diverses entités (associations, comité d'entreprises...) qui organisent et proposent la pratique de la navigation de plaisance, revient à promouvoir la pratique de sports, et d'activités culturelles et historiques reconnues d'utilités publiques (reconnaissance dont un des critères d'obtention est de concourir à l'intérêt général) ; - la limitation de responsabilité permet bien souvent à ces organismes de maintenir un équilibre financier, de renouveler et d'entretenir leur flotte en permettant, entre autres, l'assurabilité de leurs activités à des prix raisonnables ; - soutenir qu'un loisir parce qu'il est dangereux, ne saurait servir le bien-être général relève d'un jugement de valeur, qui appartient au législateur et non au juge constitutionnel ;

- Sur la rupture du principe de responsabilité, découlant de l'article 4 de la Déclaration des Droits de l'homme et du citoyen de 1789 en matière de navigation de plaisance

' Le législateur peut aménager les conditions d'engagement de la responsabilité pourvu qu'il n'en résulte pas une atteinte disproportionnée au droit des victimes et qu'il existe un motif d'intérêt général propre à justifier cet aménagement;

' L'aménagement issu des dispositions de l'article L.5121-3 du principe de responsabilité ne porte pas une atteinte disproportionnée au droit des victimes ; le principe de responsabilité implique qu'aucun préjudice ne doit rester non indemnisé sans pour autant être nécessairement entièrement réparé ; - une réparation forfaitaire est conforme à la constitution puisque le principe de réparation intégrale du préjudice n'a qu'une valeur législative ; - le droit à limitation peut être écarté si la victime démontre l'existence d'une faute inexcusable ou intentionnelle du capitaine ou propriétaire du navire ;

' L'application de la limitation de responsabilité au secteur de plaisance, y compris aux assurances, dont le montant des polices sont moins importantes en raison de la limitation de leur responsabilité, est justifié par des motifs d'intérêt général évoqués ci-avant ;

- La question prioritaire de constitutionnalité posée relève davantage d'un contrôle de conventionalité que d'un contrôle de constitutionnalité puisque que les textes du code des transports invoqués sont en droit interne des conventions internationales propres à la matière (convention de Londres du 19 novembre 1976 sur la responsabilité en matière de créances maritimes, convention de Bruxelles) ;

L'Association Navi-Club de la Ratp et M.Yann Nicolas demandent à la cour de débouter M. Pelisse de ses demandes et de condamner la partie qui succombera aux dépens.

Ils soutiennent, en résumé, que :

Le principe constitutionnel d'égalité ne s'oppose ni à ce que le législateur règle de façon différente des situations distinctes, ni à ce qu'il déroge à l'égalité pour des motifs d'intérêt général pourvu que dans l'un et l'autre cas, la différence de traitement qui en résulte soit en rapport direct avec l'objet de la loi qui l'établit ; - ainsi le principe d'égalité devant la loi entre les victimes d'accident n'est pas méconnu par les dispositions qui fixent une limitation de responsabilité ; - la clause qui prévoit une limitation de responsabilité ne vide pas de toute substance l'obligation du débiteur et la faculté d'opposer son droit à limitation n'est pas contraire à la Constitution ; - le fait que l'accident soit survenu à l'occasion d'une activité de plaisance est sans incidence ; - ces dispositions ne portent pas

atteinte aux droits de M. Pelisse devant les juridictions dans la mesure où ni le droit à un recours juridictionnel effectif ni le droit à réparation d'un dommage consécutif à une faute ne font obstacle à ce que le législateur aménage l'action des victimes de dommages, la question posée ne présente donc pas un caractère sérieux.

Generali Assurances Iard, au visa des conventions internationales régissant le statut des navires et le commerce international et de la convention du 19 novembre 1976 et le protocole du 2 mai 1996, demande de dire et juger irrecevable et en tout cas non fondée la question prioritaire de constitutionnalité soulevée par M. Pelisse.

Elle fait valoir, essentiellement que :

- Le droit maritime comporte bon nombre d'exceptions dérogatoires au droit commun qui tiennent justement au milieu particulier dans lequel se déroule l'activité : la mer ; - la limitation du montant de la réparation des dommages obéit à la volonté des participants d'une expédition maritime de partager les risques et périls à laquelle elle est soumise, volonté qui n'est que l'adaptation du droit à l'hostilité du milieu naturel ;

- La convention du 19 novembre 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes (Convention de Londres), reprise en droit interne, qui avait pour objet de faciliter le règlement des litiges en matières de commerce maritime reprenait les mécanismes de la Convention de Bruxelles du 10 octobre 1957 sur la limitation de responsabilité des propriétaires de navires qui avait donné une définition internationale du patrimoine sur lequel les créanciers du propriétaire d'un navire impliqué dans un sinistre pouvaient obtenir le règlement de leurs dommages ; -

- La convention de 1976 a été modifiée ou complétée par le protocole du 2 mai 1996 qui a permis la réévaluation du montant des plafonds prévus par la convention de base ; un décret n°2007-1379 du 22 septembre 2007 a introduit définitivement le protocole en droit interne ; - la question prioritaire de constitutionnalité ne peut donc remettre en cause aucune des dispositions incriminées ;

- La question prioritaire de constitutionnalité est mal dirigée puisque les griefs s'articulent uniquement contre des dispositions pour les unes issues du code des transports et pour les autres du code des assurance sans qu'il soit indiqué à quel texte législatif ils se rattachent ; - elles figuraient avant dans le code de commerce au travers de la loi du 3 janvier 1967 sans codification ; - elle est donc irrecevable en cela ;

- Surtout ces dispositions sont d'application nécessaires en droit interne puisqu'elles sont issues de traités internationaux ratifiés par la France dont la question prioritaire de constitutionnalité ne peut remettre en cause l'application ; - la France ne peut s'exclure des dispositions internationales régissant le commerce maritime ; - la limitation de responsabilité n'est qu'une des modalités qui marque le particularisme du droit maritime.

Le Ministère Public requiert la transmission à la Cour de cassation de la question prioritaire de constitutionnalité et le sursis à statuer dans l'attente de l'issue de la procédure ouverte par ladite question. Son argumentation est similaire à celle de M. Pelisse.

La Mutuelle Assurance des Instituteurs de France (Maif) et l'association Promovoile 93 n'ont formulé aucune observation.

La fédération Française de voile n'a pas constitué avocat.

SUR CE

Sur la recevabilité de la question prioritaire de constitutionnalité

En application de l'article 23-1 de l'ordonnance n°58-1067 du 7 novembre 1958 portant loi organique sur le Conseil constitutionnel, devant les juridictions relevant du Conseil d'Etat ou de la Cour de cassation, le moyen tiré de ce qu'une disposition législative porte atteinte aux droits et libertés garantis par la Constitution est, à peine d'irrecevabilité, présenté dans écrit distinct et motivé.

Tel est le cas en l'espèce.

En effet, d'une part, les dispositions de l'article L.5121-3 et de l'article L.173-24 figurent à la partie législative du code, pour les premières, des transports et pour les secondes, des assurances, et d'autre part, le moyen tiré de ce que les dispositions législatives en cause seraient inconstitutionnelles a été présenté dans un écrit du 06 mars 2014, distinct et motivé.

Ce moyen est donc recevable.

Sur la transmission de la question prioritaire de constitutionnalité à la Cour de cassation

L'article 23-2 de l'ordonnance n°58-1067 du 7 novembre 1958 dispose que la juridiction transmet sans délai la question prioritaire de constitutionnalité à la Cour de Cassation si les conditions suivantes sont remplies :

1° La disposition contestée est applicable au litige ou à la procédure, ou constitue le fondement des poursuites ;

2° Elle n'a pas déjà été déclarée conforme à la Constitution dans les motifs et le dispositif d'une décision du Conseil Constitutionnel, sauf changement de circonstances;

3° La question n'est pas dépourvue de caractère sérieux.

1 Sur l'application des dispositions contestées au litige en cours

Ces dispositions sont applicables au litige ayant pour objet l'indemnisation des préjudices subis par M. Pelisse, puisque, d'une part, M. Yann Nicolas, skipper, et l'Association Navi-club Ratp, l'affrètement, invoquent leur droit à limiter leur responsabilité, sur le fondement des articles L.5121-1 et suivants du code des transports, et d'autre part, La GMF - La Sauvegarde, leur assureur, entendent bénéficier, comme leurs assurés, de la limitation de responsabilité.

1 Sur le caractère nouveau de la question présentée

Les dispositions visées dans la question prioritaire de constitutionnalité n'ont pas déjà été déclarées conformes à la Constitution dans les motifs et le dispositif d'une décision du Conseil constitutionnel.

1 Sur le caractère sérieux de la question présentée

L'article L.5121-3 du code des transports dispose :

'Les personnes mentionnées à l'article L.5121-2 [L'affrètement, l'armateur, l'armateur gérant, le capitaine ou autres préposés terrestres ou nautiques agissant dans l'exercice de leurs fonctions, le propriétaire lui-même] peuvent limiter leur responsabilité envers des cocontractants ou des tiers, même s'il s'agit de l'Etat, si les dommages se sont produits à bord du navire ou s'ils sont en relation directe avec la navigation ou l'utilisation du navire.

Elles peuvent, dans les mêmes conditions, limiter leur responsabilité pour les mesures prises afin de prévenir ou réduire les dommages mentionnés au premier alinéa, ou pour les dommages causés par ces mesures.

Toutefois, elles ne sont pas en droit de limiter leur responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de leur fait ou de leur omission personnels et qu'il a été commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.'

L'article L.173-24 du code des assurances prévoit :

'En cas de constitution d'un fonds de limitation, les créanciers dont le droit est sujet à limitation, dans les termes des articles 58 à 60 de la loi n°67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer, n'ont pas d'action contre l'assureur.'

La question présentée par M. Pelisse n'est pas dépourvue de caractère sérieux, en ce que :

- Le principe d'égalité devant la loi et les charges publiques est garanti par l'article 1 de la Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen de 1789 selon lequel *'Les hommes naissent et demeurent libres et égaux en droit.'* et l'article 6 qui dispose que la loi *'...doit être la même pour tous, soit qu'elle protège soit qu'elle punisse'* ; il ne s'oppose ni à ce que le législateur règle de façon différente des situations différentes, ni à ce qu'il déroge à l'égalité pour des raisons d'intérêt général pourvu que, dans l'un et l'autre cas, la différence de traitement qui en résulte soit en rapport direct avec l'objet de la loi qui l'établit ;

' en l'espèce l'objet de la question posée est de déterminer :

- si le droit à limitation de responsabilité édicté à l'article L.5121-3 du code des transports opposé par le propriétaire, l'affrètement, l'armateur, l'armateur-gérant, le capitaine ou tout autre de ses préposés, à la victime d'un accident survenu à bord d'un navire, dans le cadre de la navigation de plaisance, est conforme au principe d'égalité devant la loi et les charges publiques tel qu'il est garanti par l'article 6 de la déclaration des droits de l'homme et du citoyen de 1789, dans la mesure où la mise en oeuvre de cette limitation de responsabilité ne permet pas à la victime d'un accident maritime de bénéficier de la réparation intégrale de son préjudice corporel, à la différence d'une victime d'un accident de droit commun (droit terrestre) ;

- et si, dans la négative, l'atteinte portée à ce principe est justifiée par un motif d'intérêt général dès lors que l'activité qu'elle soit commerciale ou de loisir est maritime ;

Le principe de responsabilité a été érigé par une décision n°82-139 DC du 11 février 1982, au rang de principe constitutionnel par référence à l'article 4 de la déclaration de 1789 qui énonce que *'La liberté consiste à pouvoir faire tout ce qui ne nuit pas à autrui'* et duquel il découle que *'tout fait quelconque de l'homme qui cause à autrui un dommage oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer.'*

' L'objet de la question posée est également de déterminer si dans le cadre de la pratique de la navigation de plaisance, il existe un motif d'intérêt général permettant de justifier la limitation apportée au principe de la responsabilité par les dispositions législatives dont s'agit, et si elles ne portent pas une atteinte disproportionnée au droit des victimes d'actes fautifs.

Il y a donc lieu de transmettre à la Cour de cassation la question précisée au dispositif.

PAR CES MOTIFS

Statuant publiquement, par arrêt rendu par défaut, insusceptible de recours,

Ordonne la transmission à la Cour de cassation de la question suivante :

'Les dispositions des articles L.5121-1 et suivants du code des transports et L.173-24 du code des assurances portent elles atteinte, en matière d'indemnisation de préjudice corporel résultant d'une activité de navigation de plaisance, au principe d'égalité devant la loi et les charges publiques énoncé aux articles 1 et 6 de la déclaration des droits de l'homme et du citoyen de 1789 ainsi qu'au principe de responsabilité, qui découle de son article 4" .

Dit que le présent arrêt sera adressé à la Cour de cassation dans les huit jours de son prononcé avec les mémoires ou conclusions des parties ;

Dit que les parties et le ministère public seront avisés par tout moyen de la présente décision ;

Dit que l'affaire sera rappelée à l'audience de mise en état du 09 décembre 2014 à 14h00

Réserve les dépens.

LE GREFFIER LE PRESIDENT

R.G : 13/06136

COUR D'APPEL DE ROUEN
CHAMBRE CIVILE ET COMMERCIALE
ARRET DU 18 DECEMBRE 2014

DÉCISION DÉFÉRÉE :

2011 00280

TRIBUNAL DE COMMERCE DU HAVRE du 04 Octobre 2013

APPELANTE :

1. **La SOCIÉTÉ WINFOOD INTERNATIONAL** représentée par la Selafa MJA prise en la personne de Me Leloup en qualité de mandataire - liquidateur

2. **La SELAFA MJA**, prise en la personne de Me LELOUP THOMAS ès qualité de liquidateur judiciaire de la société WINFOOD INTERNATIONAL 102, Rue du Faubourg Saint-Denis

75479 PARIS CEDEX 10

représentés par Me Caroline SCOLAN, avocat au barreau de ROUEN, postulant

assistés de Me Christophe NICOLAS, avocat au barreau de PARIS, plaidant

INTIMEES :

1. **Société CMA CGM**

4 Quai d'Arenc

13002 MARSEILLE

représentée par Me ENAULT, avocat au barreau de ROUEN, postulant

assisté de Me Jérôme DE SENTENAC de la SCP INCE & CO FRANCE, et de

Me Patrick EVRARD, avocats au barreau de PARIS, plaidants

1. **Société SDV AMI ANGOLA Société de Droit angolais enregistrée au Registre des contribuables sous le n° 5402147507**

Estrada de Cacuaco, n° 288 - CP 2163

LUANDA (ANGOLA)

représentée et assistée de Me Pascal HUCHET de la SCP HUCHET DOIN, avocat au barreau du HAVRE

1. **Société LUZOLO & BIKUMA LDA**

Bairro Comandante GIKA, CABINDA ANGOLA

ANGOLA

représentée et assistée de Me Dominique DUBOSC de la SCP DUBOSC PRESCHEZ CHANSON
MISSOTY MOREL, avocat au barreau du HAVRE

**1. Me SELARL BAULAND GRADEL MARTINEZ - Administrateur judiciaire de SARL
WINFOOD INTERNATIONAL**

7, rue de Caumartin

75009 PARIS

représentés par Me Caroline SCOLAN, avocat au barreau de ROUEN

1. Société EMPRESA PORTUARIA DE CABINA-EP Société de droit angolais

Rua de comercio

Recinto portuario

CABINDA (ANGOLA)

représentée par Me Hervé ANDRIEUX, avocat au barreau du HAVRE

1. SAS BOLLORE AFRICA LOGISTIC

31 quai de Dion Bouton

92800 PUTEAUX

représentée par Me Pascal HUCHET de la SCP HUCHET DOIN, avocat au barreau du HAVRE

COMPOSITION DE LA COUR :

Lors des débats et du délibéré :

Monsieur FARINA, Président

Madame AUBLIN-MICHEL, Conseiller

Madame BERTOUX, Conseiller

GREFFIER LORS DES DEBATS :

Mme LAKE, Greffier

DEBATS :

A l'audience publique du 23 Octobre 2014, où l'affaire a été mise en délibéré au 18 Décembre 2014

ARRET :

CONTRADICTOIRE

Prononcé publiquement le 18 Décembre 2014, par mise à disposition de l'arrêt au greffe de la Cour, les parties en ayant été préalablement avisées dans les conditions prévues au deuxième alinéa de l'article 450 du Code de procédure civile,

signé par Monsieur FARINA, Président et par Mme LAKE, Greffier.

*

* *

EXPOSE DU LITIGE

Selon factures pro - forma s'échelonnant entre le 6 octobre 2009 et le 21 février 2010 la société Winfood International, entreprise de négoce international, a vendu à la société Luzolo et Bikuma, société de droit angolais sise à Cabinda (Angola) des denrées alimentaires selon les conditions de vente CIF (vente *au départ* avec stipulation contractuelle de transfert des risques à l'acheteur dès l'embarquement des marchandises à bord du navire) ; le prix devait être réglé à Cabinda par la société Luzolo et Bikuma, contre remise par la Banque de la société Winfood International des originaux des connaissements ;

La société Winfood International a confié à la société CMA CGM le transport de ces marchandises depuis des ports de différents pays du monde, jusqu'à celui de Cabinda, (étant précisé qu'en raison de l'exigüité de ce dernier port, les marchandises étaient d'abord transbordées sur un bateau de liaison au port de Pointe Noire (Congo).

Les marchandises ont été transportées en 17 expéditions .

La société Winfood International se plaint de ne pas avoir été payée du prix de ces ventes ; elle en impute la responsabilité en particulier à la société CMA CGM à laquelle elle reproche notamment :

- concernant les expéditions n ° 1 à 15 et 17 : d'avoir laissé la société Luzolo et Bikuma prendre possession des marchandises sans présentation de l'original des connaissements,
- et concernant l'expédition n ° 16 : d'avoir laissé les marchandises entreposées au port de Pointe Noire dans des conditions climatiques dommageables, ce qui a imposé leur destruction .

Par actes des 15 février et 4 mars 2011 elle a assigné en indemnisation la société CMA CGM devant le tribunal de grande instance du Havre.

La société CMA CGM a assigné en garantie :

- les sociétés Bolloré Africa Logistics et SDV Ami en qualité de mandataires chargés de la représenter sur place à Cabinda, notamment pour les opérations de livraison des marchandises,
- la société Empresa Portuaria de Cabinda (par abréviation

EPdC) société angolaise de droit public chargée de l'administration et de la gestion du port de Cabinda,

-et la société Luzolo et Bikuma, acheteur des marchandises concernées.

Par jugement du 4 octobre 2013 le tribunal de commerce du Havre a principalement :

- rejeté les exceptions d'incompétence formées par les sociétés SDV Ami, Empresa Portuaria de Cabinda et Luzolo et Bikuma ;

- donné, à la société Winfood International, acte de ce qu'elle détenait les originaux des connaissements qui lui avaient été retournés par sa banque,

- rejeté comme mal fondées les demandes formées par la société Winfood International,

- déclaré de ce fait sans objet les appels en garantie formés par la société Cma Cgm,

- débouté la société Luzolo et Bikuma de ses demandes formées à l'encontre des sociétés Winfood International et CMA/ CGM

- condamné la société Winfood International aux dépens.

La société Winfood International a interjeté appel de ce jugement dont elle demande l'infirmité .

Par conclusions du 2 octobre 2014 elle demande à la cour, au visa de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 amendée, ainsi que des articles 14 et 15 du Code Civil, et 333 du code de procédure civile, de :

- donner acte à la Selafa Mja, prise en la personne de Maître Leloup Thomas,

liquidateur judiciaire de la société Winfood International, de son intervention

volontaire ;

- se déclarer compétente pour connaître de l'action contre les sociétés SDV et Luzolo et bikuma

- déclarer recevable et bien fondée l'action de la société Winfood International.

- dire concernant les marchandises des expéditions n ° 1 à 15 et 17 que la société CMA CGM a engagé sa responsabilité en livrant les marchandises au réceptionnaire sans présentation des originaux des connaissements ;

- dire que les sociétés SDV et Luzolo & bikuma ont également engagé leur

responsabilité en permettant la livraison des marchandises sans présentation des originaux des connaissements ;

- lui donner acte que les originaux des connaissements sont en sa possession ;

- dire que la société CMA CGM ne peut se prévaloir d'un fait du prince, la réglementation locale étant connue et existant depuis plusieurs années ;

- dire en tout état de cause que la société CMA CGM et son agent ont commis une faute en acceptant de transporter les conteneurs remis par la société Winfood International à destination de Cabinda sans jamais attirer son attention sur les particularités de la

réglementation locale et sur l'impossibilité de pouvoir exiger du destinataire les originaux des connaissements pour prendre possession de la marchandise ;

- dire, concernant l'expédition de marchandises n ° 16 que la société CMA CGM a engagé sa responsabilité en tardant à acheminer à destination les marchandises qui ont dû être détruites en cours de route à Pointe Noire ;

- condamner en conséquence conjointement, ou l'une à défaut de l'autre, les sociétés Cma-Cgm SDV et Luzolo et Bikuma à lui payer les sommes de

915 318,40 USD et 160 929 Euros sauf à parfaire ou à compléter, correspondant au montant total des marchandises expédiées par la société Winfood International, pour lesquelles elle n'a pas été payée, outre la somme de 1 423, 59 euros, au titre des frais bancaires facturés pour le retour des documents,

- ordonner la capitalisation des intérêts et l'exécution provisoire de la décision à intervenir ;

- condamner conjointement ou l'une à défaut de l'autre les sociétés Cma-Cgm SDV et Luzolo et bikuma aux dépens de première instance et d'appel ainsi qu' au paiement de la somme de 50 000 euros à titre de dommages et intérêts pour résistance abusive, outre celle de 40 000 euros au titre de l'article 700 du code de procédure civile.

Par conclusions du 13 octobre 2014 la société CMA CGM demande à la cour, au visa des articles 31 et 32 du Code de Procédure Civile, 1134 et suivants, 1382 et suivants du Code Civil, 4 de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 applicable en matière de transport sans connaissement, et 333 du Code de Procédure Civile,

de :

- confirmer le jugement déféré en ce qu'il a rejeté les demandes de la société Winfood International,

- réformer le jugement en ce qu'il n'a pas fait droit à la demande reconventionnelle en condamnation de la société Winfood International. à payer la somme de 24.011,76 Euros, au titre de frais de stockage et de destruction des marchandises objet de l'expédition n ° 16,

- condamner la société Winfood International à payer cette somme,

- **Et en tout état de cause,**

A) Sur les expéditions n ° 1 à 15 et 17

- **à titre principal**

- déclarer irrecevables pour défaut d'intérêt à agir la société Winfood International et comme prescrites les demandes des sociétés Winfood International, et EpdC,

- dire concernant l'intérêt à agir, que la société Winfood International ne prouve pas la réalité et le montant du préjudice allégué à l'encontre de la société CMA CGM.

- dire, sur la prescription que les demandes de la société Winfood International sont prescrites pour avoir été introduites plus d'un an après la date de livraison des conteneurs à la société E.P.d.C, organisme monopolistique .

- subsidiairement,

- dire que la société CMA CGM bénéficie d'une présomption de livraison conforme à compter de la remise des marchandises à la société Empresa Portuaria de Cabinda,

- rejeter comme mal fondées et mal dirigées les demandes présentées à son encontre par la société Winfood International,

- confirmer le jugement déféré et dire que la société CMA CGM peut invoquer des cas exonérateurs de responsabilité dans la mesure où les manquements reprochés résultent de faits constituant un événement ne pouvant lui être imputé et / ou d'une décision ou réglementation impérative prise par des autorités établies, constitutive d'un fait du prince,

- en conséquence,

- déclarer irrecevable en son action de la société Winfood International

- et, subsidiairement,

- confirmer le jugement déféré en ce qu'il l'a déclarée mal fondée en ses demandes,

- rejeter en conséquence, l'ensemble des demandes formées par la société Winfood International à l'encontre de la société CMA CGM.

- prendre acte du caractère abusif et mal fondé des demandes de la société Winfood International

- et condamner celle ci aux dépens ainsi qu'au paiement d'une somme de 15.000 euros à la société CMA CGM au titre de l'article 700 du code de procédure civile,

Sur ses appels en garantie contre les sociétés Bolloré Africa Logistics et Sdv Ami

- dire que la société française Bolloré Africa Logistics est la partenaire et la représentante au Cabinda de la société CMA CGM, dans les mêmes conditions que la société Sdv Ami,

- dire que le Tribunal de Commerce du Havre était compétent pour statuer sur l'action en intervention forcée et en garantie diligentée par la société CMA CGM à l'encontre de la société Sdv Ami et prendre acte de ce que cette dernière ne soulève plus d'exception de procédure en cause d'appel.

- constater que les sociétés Bolloré Africa Logistics et Sdv Ami étaient responsables des opérations de vérification des connaissements et de remise des conteneurs pour le compte de la société CMA CGM.

- dire, pour le cas où une condamnation serait prononcée à l'encontre du transporteur maritime, que les sociétés Bolloré Africa Logistics et Sdv Ami devront être solidairement condamnées à le garantir de cette condamnation, y compris d'une éventuelle condamnation au titre de l'article 700 du CPC.

Sur son appel en garantie contre la société Empresa Portuaria de Cabinda (E.P.d.C)

- dire que le Tribunal de Commerce du Havre était compétent pour statuer sur les demandes en intervention forcée et en garantie diligentées contre la société E.P.d.C

- constater que la société E.P.d.C avait la garde juridique et matérielle de la marchandise.
- dire, pour le cas où une condamnation serait prononcée à l'encontre du transporteur maritime, que la société E.P.d.C devra être condamnée, solidairement avec les sociétés Bolloré Africa Logistics et Sdv Ami Angola, à le garantir de cette condamnation, y compris d'une éventuelle condamnation au titre de l'article 700 du code de procédure civile .

Sur son appel en garantie contre la société Luzolo et Bikuma

- dire que le Tribunal de Commerce du Havre était compétent pour statuer sur les demandes en intervention forcée et en garantie diligentées à l'encontre de la société Luzolo & Bikuma,
- constater que le non-respect de la procédure de dédouanement anticipée, imputable à la société Luzolo & Bikuma, doit être qualifié de faute délictuelle,
- dire que, pour le cas où une condamnation serait prononcée à l'encontre du transporteur maritime la société Cma-Cgm, la société Luzolo et Bikuma devra être condamnée, solidairement avec les sociétés Bolloré Africa Logistics, et Sdv Ami d'une part et PEdC d'autre part à le garantir de cette condamnation, y compris d'une éventuelle condamnation au titre de l'article 700 du code de procédure civile.
- rejeter comme prescrites, et mal fondées les demandes en garantie formées à titre subsidiaire par la société Luzolo et Bikuma,
- prendre acte du caractère abusif et mal fondé de ces demandes et condamner la société Luzolo et Bikuma aux dépens et au paiement d'une somme de 15.000 euros au titre de l'article 700 du code de procédure civile,
- condamner solidairement les sociétés Bolloré Africa Logistics, Sdv Ami Angola, E.P.d.C, et Luzolo et Bikuma, aux dépens et au paiement d'une somme de 15.000 euros au titre de l'article 700 du CPC,

B) Sur l'expédition n°16

- rejeter les demandes de **la société Winfood International**
- dire **la société Winfood International** tenue de rembourser à la société CMA CGM les frais engagés pour le stockage et la destruction des marchandises au port de Pointe Noire.
- condamner en conséquence, **la société Winfood International** à lui payer la somme de 24.011,76 euros, avec intérêts au taux légal à compter du 19 juillet 2011, date de signification de la demande reconventionnelle formée à ce titre .

Par conclusions du 15 mai 2014 la société Empresa Portuaria de Cabinda demande à la cour de :

- la déclarer recevable et bien fondée en ses demandes,
- **sur la compétence**
- infirmer le jugement déferé en ce qu'il a déclaré les juridictions françaises

compétentes pour connaître du litige.

- en conséquence, renvoyer les parties à mieux se pourvoir.

- sur le fond

- confirmer le jugement déféré en ce qu'il a dit sans objet l'appel en garantie

formé contre elle par la Société CMA-CGM .

- subsidiairement,

- constater que la Société EPdC a obéi aux ordres des autorités douanières qui imposent le principe du dédouanement préalable.

-dire qu'en vertu de l'ordre légitime et impératif qu'elle a reçu, la Société EPdC n'a commis aucune faute.

- débouter la Société CMA-CGM et toutes les autres de leurs actions dirigées contre la Société EPdC ,

- sur le fond,

- infirmer le jugement déféré en ce qu'il a dit que la Société EPdC ne justifie pas son préjudice.

- dire que le préjudice dont se plaint la Société EPdC résulte du fait que sa réputation est entachée par cette procédure, d'une part, et du fait qu'elle a dû exposer des frais importants, d'autre part.

- en conséquence, condamner chacune des sociétés CMA-CGM, Bolloré - Africa Logistics, SDV AMI et Luzolo et Bikuma à lui payer, la somme de 20.000 euros à titre de dommages-intérêts pour procédure abusive.

- dans tous les cas,

- condamner chacun des appelants aux dépens et à lui payer la somme de 7.000 euros au titre des frais irrépétibles.

Par conclusions du 3 septembre 2014 les sociétés Bolloré Africa Logistics, et Sdv Ami Angola demandent à la cour de :

- déclarer mal fondé et rejeter l'appel interjeté par la société Winfood International,

- à titre subsidiaire

- déclarer irrecevables pour défaut d'intérêt à agir sinon mal fondé le recours exercé contre elles par la société CMA/CGM,

- déclarer irrecevables pour défaut de qualité à agir sinon pour prescription en tout état de cause mal fondées les demandes de la société Winfood International dirigées contre elles,

- très subsidiairement

- condamner in solidum les sociétés Luzolo et Bikuma et la société Empresa Portuaria de Cabinda à les garantir en tant que de besoin de toutes condamnations en principal, intérêts et frais qui seraient prononcées à leur encontre,

- déclarer mal fondées les demandes en condamnation à paiement de dommages - intérêts pour procédure abusive formées par la société EpdC,

- en tout état de cause

- condamner in solidum ou l'une à défaut de l'autre : la société Winfood International, (le représentant de celle - ci, laquelle fait l'objet d'une procédure collective) les sociétés Luzolo et Bikuma, et EpdC, et la société CMA./ CGM aux dépens et au paiement de la somme de 30 000 euros sur le fondement de l'article 700 du code de procédure civile .

Par conclusions du 15 avril 2014 la société Luzolo et Bikuma demande à la cour de :

- déclarer le tribunal de commerce du Havre territorialement incompétent au profit des juridiction d'Angola,

- subsidiairement confirmer le jugement déféré en ce qu'il a déclaré les demandes de la société Winfood International, mal fondées, l'en a déboutée et dire sans objet les appels en garantie de la société Cma Cgm à l'encontre de la société Luzolo et Bikuma,

- constater que la société Luzolo et Bikuma est créancière de la société Winfood International, et / ou de la société Cma Cgm de la somme de 502 285 US \$, somme qui doit être compensée avec la somme de 54 796 euros restant due par la société Luzolo et Bikuma à la société Winfood International,

- en conséquence,

- condamner la société Winfood International, et / ou la société Cma Cgm à payer à la société Luzolo et Bikuma la somme de 502 285 US \$, sous déduction de la somme de 54 796 euros,

- les condamner à lui payer la somme de 15 000 euros sur le fondement de l'article 700 du code de procédure civile,

- condamner tout succombant aux dépens.

Pour un exposé plus ample des faits, de la procédure, des prétentions et des moyens des parties , la cour se réfère à la décision déférée ainsi qu'aux conclusions susvisées .

L'instruction de la procédure a été clôturée le 14 octobre 2014.

CELA ÉTANT EXPOSÉ

I) SUR LA COMPÉTENCE

A) Sur l'exception d'incompétence formée par la société Luzolo et Bikuma

Attendu que faisant état principalement de sa nationalité angolaise ainsi que du lieu d'exécution des contrats de vente et de livraison des conteneurs, la société Luzolo et Bikuma, invoque l'incompétence du tribunal de commerce du Havre pour connaître de l'action en paiement et du recours en garantie formés contre elle respectivement par la société Winfood International, et par la société

CMA CGM ; qu'elle considère que seules les juridictions angolaises sont compétentes ;

Mais attendu que selon les dispositions de l'article 14 du Code civil « *l'étranger même non-résidant en France, pourra être cité devant les tribunaux français pour l'exécution des obligations par lui contractées en France avec un français ; il pourra être traduit devant les tribunaux de France pour les obligations par lui contractées en pays étranger envers des*

Français » ;

Que ce texte, de portée générale, s'applique notamment en matière de contrat de vente et de contrat de transport maritime ; qu'il permet à une société française, à défaut de dispositions contraires, et sauf clause attributive de juridiction, d'assigner, devant le tribunal français de son choix, une société étrangère qui a contracté des obligations envers elle et qui n'a pas d'établissement en France ;

Attendu qu'il est constant en l'espèce que la société Winfood International et la société CMA CGM sont des sociétés françaises ; que l'article 15 du code civil leur permet, en l'absence de clause attributive de compétence d'attirer devant les tribunaux français la société Luzolo et Bikuma ;

Attendu en outre que selon les dispositions de l'article 333 du code de procédure civile « *le tiers mis en cause est tenu de procéder devant la juridiction saisie de la demande originaire, sans qu'il puisse décliner la compétence territoriale de cette juridiction même en invoquant une clause attributive de compétence* » ;

Que ce texte permet à la partie attraitée en justice d'assigner un tiers de nationalité étrangère en garantie des condamnations prononcées contre elle ;

Attendu en l'espèce qu'en application de ce texte la société CMA CGM, partie assignée en justice, est recevable à attirer en garantie la société Luzolo et

Bikuma ;

Attendu que l'exception d'incompétence formée par la société Luzolo et Bikuma n'est donc pas fondée ;

B) Sur l'exception d'incompétence formée par la société Empresa Portuaria de Cabinda

Attendu que la société Empresa Portuaria de Cabinda, assignée en garantie par la société CMA CGM conclut à l'incompétence du tribunal de commerce du Havre au profit des juridictions angolaises ;

Qu'au soutien de cette exception elle invoque d'une part son statut de personne morale de droit public Angolaise, et d'autre part l'existence d'un lien de connexité entre la présente instance et une procédure douanière engagée en Angola contre la société Luzolo et Bikuma ;

Mais attendu sur le premier point que des dispositions de ses statuts qui décrivent son objet social, il résulte que la société Empresa Portuaria de Cabinda réalise en particulier des activités de nature civile et commerciale, ce qui n'est pas sérieusement contesté ;

Que pour la réalisation de ces activités elle doit être qualifiée d'établissement public industriel et commercial ; qu'à ce titre, les actions en responsabilité dirigées contre elle relèvent de la compétence des tribunaux judiciaires ;

Attendu en outre que la société Winfood International (dans le cadre de l'instance principale) et la société CMA CGM (pour l'appel en garantie formé par celle - ci) sont toutes deux des sociétés françaises bénéficiant à ce titre du privilège de juridiction prévu par l'article 14 du Code civil ;

Attendu par ailleurs, s'agissant des recours en garantie exercés en application de l'article 333 du code de procédure civile, la société Empresa Portuaria de Cabinda, est tenue, en l'absence de clause attributive de compétence, de procéder devant la juridiction saisie de la demande originaire ;

Attendu sur le second point que l'instance douanière susvisée et la présente instance n'ont pas le même objet et n'opposent pas les mêmes parties ; que le moyen tiré de l'existence d'un lien de connexité entre ces deux instances n'est donc pas fondé ;

Attendu que l'exception d'incompétence ne peut être retenue ;

II) SUR LA DEMANDE DE MISE HORS DE CAUSE FORMÉE PAR LA SOCIÉTÉ BOLLORÉ AFRICA LOGISTICS

Attendu qu'exposant que la société Bolloré Africa Logistics était sa mandataire pour les opérations de consignation des conteneurs et de livraison des marchandises, la société CMA CGM agit en garantie contre elle ;

Attendu que la société Bolloré Africa Logistics conteste être le mandataire de la société Cma Cgm ;

Attendu que la société CMA CGM, à qui il appartient de prouver l'existence des relations contractuelles invoquées, fait valoir que la société Bolloré Africa Logistics est une entité du groupe Bolloré et que cette société et la société SDV Ami ont co - signé deux courriels en date respectivement des 26 juin et 20 juillet 2010 par lesquels la société Sdv Ami a demandé aux services des douanes et à la société Empresa Portuaria de Cabinda de veiller à ce que les marchandises ne soient remises que sur présentation de l'original du connaissement ;

Mais attendu que s'agissant de leur expéditeur, ces courriels portent les mentions :

- « *Alexandre Ribeiro,*

SDV Ami Cabinda Manager

Bolloré Africa Logistics Angola » ;

Que ces mentions ne s'analysent pas en une co-signature ;

Attendu en outre que même si elle appartient au groupe Bolloré, la société Bolloré Africa Logistics est une personne morale distincte de la société SDV Ami ;

Qu'en l'absence de production de documents contractuels, la seule référence à la société Bolloré Africa Logistics dans les courriels susvisés n'établit pas l'existence du mandat invoqué ;

Que l'action dirigée contre la société Bolloré Africa Logistics n'est donc pas fondée ;

III) SUR L'ACTION EN RESPONSABILITÉ formée par la Société WINFOOD INTERNATIONAL contre les Sociétés CMA CGM, SDV AMI et LUZOLO ET BIKUMA

Attendu que l'action en responsabilité engagée par la société Winfood International contre la société CMA CGM porte sur deux préjudices distincts :

- l'un concerne le défaut de paiement du prix des marchandises qui ont fait l'objet des expéditions numéros 1 à 15 et 17 et dont la société Luzolo et Bikuma a pris possession au port de Cabinda,

- l'autre le prix de marchandises qui faisant l'objet de la dernière expédition (n° 16 : portant sur quatre conteneurs), n'ont pas été livrées à la société Luzolo et Bikuma et ont été détruites au port de Pointe Noire comme impropres à la consommation ;

III . A .) Sur l'action en responsabilité portant sur l'exécution des contrats de transport des marchandises des expéditions n ° 1 à 15 et 17

A . 1 .) Données de fait relatives aux expéditions n ° 1 à 15 et 17

Attendu que les conditions dans lesquelles la société Luzolo et Bikuma a pris possession des marchandises vendues par la société Winfood International sont connues à partir notamment des constatations et conclusions, en elles-mêmes non contestées, du rapport technique du 30 juillet 2011 établi par la société d'expertise MCN, produit aux débats et intitulé :

« enquête sur des livraisons de conteneurs sans production de connaissances originaux survenus à Cabinda en 2009 et 2010 » ;

Attendu que de ce rapport il résulte essentiellement ce qui suit :

a) données géographiques ; situation du port de Cabinda

- en raison du faible trafic et des délais consécutifs au déchargement au mouillage à Cabinda (une à deux semaines compte tenu des aléas de la météo ou de la mer) les grandes lignes régulières, dont la société CMA CGM, passent par Pointe-Noire (Congo) site utilisé comme port de transbordement ; un navire assure la liaison entre le port de Pointe Noire et celui de Cabinda ;

- le port de Cabinda, géré par la société de droit public Empresa Portuaria de Cabinda , ne dispose pas de postes à quai pour les navires de liaison,

- le déchargement se fait donc au mouillage sur des barges munies d'un mât de charge,

- *l'acconage est effectué par une société privée sous - traitante du port ; il existait d'autres sociétés privées qui effectuaient ce service mais la dernière a fermé en 2010*,

- les conteneurs déchargés sont stockés sur des terre-pleins du port à l'intérieur d'une enceinte fermée,

- le navire de liaison ne peut commencer à être déchargé que si un document mentionnant l'ensemble des marchandises (' *manifeste des marchandises*') a été remis à la douane de Cabinda,

- en raison notamment des délais d'exécution du manifeste, le délai de dépôt de celui-ci n'est

couramment pas respecté . L'ordre de grandeur est de 5 à 7 jours après la date d'arrivée,

- en outre, à l'arrivée à Cabinda le navire de liaison est soumis au contrôle de 6 administrations différentes dont la douane et *le free pratique* (autorisation de décharger) *n'est donné que lorsque toutes ces administrations ont achevé leurs formalités et délivré le certificat correspondant ; le navire peut alors commencer à décharger ;*

b) procédure de retraitement des marchandises :

- b 1) réglementation douanière

- Pour prévenir l'engorgement des ports du pays, l'Etat d'Angola a prévu pour la livraison ou le retraitement des marchandises auprès des services du Port (la société Empresa Portuaria de Cabinda) deux procédures distinctes :

- régime général de déclaration des marchandises en douane,(régime

11)

- et des régimes simplifiés dont le régime 11 / 600, lequel permet d'accélérer la prise de possession des marchandises en facilitant pour les importateurs les formalités de déclaration en douane ;

- b 2) rôle de la société Sdv Ami dans le processus de déclaration et d'enlèvement de la marchandise.

- dès qu'elle a connaissance qu'une marchandise a été chargée sur l'un des navires qu'elle consigne la société Sdv Ami envoie au destinataire identifié un avis d'arrivée.

- son rôle diffère ensuite selon que les marchandises font l'objet du régime général ou du régime simplifié :

- ' **dans le régime général de déclaration** des marchandises en douane (**régime 11**) l'importateur (destinataire des marchandises) doit apporter à la société Sdv Ami le connaissance original ; **la société Sdv Ami** appose alors sur ce document un tampon appelé le *Bom para despacho* .

- le connaissance original ainsi validé sera utilisé par l'importateur pour la déclaration en douane.

- au vu de cette validation les services de la douane lui remettront un *certificat de dédouanement* qui lui permettra de se présenter auprès des services du Port (la société Empresa Portuaria de Cabinda) pour y retirer la marchandise ;

- ' dans le régime simplifié : 11 / 600

- l'importateur n'a pas besoin lors de sa déclaration initiale de présenter à la douane le connaissance original ; une photocopie suffit ;

- la douane lui remet alors non pas un *certificat de dédouanement* (régime général) mais une *autorisation de retirer la marchandise.*; (en ce cas le réceptionnaire retire la marchandise sans que la société Sdv Ami ait connaissance du retraitement) ;

- l'importateur dispose ensuite d'un délai de 30 jours pour régulariser la situation; passé ce

délai, il est assujetti à des amendes.

b 3) Sortie des conteneurs du port

- un bureau du Port (géré par la société Empresa Portuaria de Cabinda) est chargé de délivrer à l'importateur les *bons de sortie* des conteneurs.

- les bons de sortie ne sont délivrés que sur présentation des documents susvisés délivrés par la douane : *certificat de dédouanement* ou *autorisation de retirer la marchandise* émis ;

c) procédure suivie par la société Luzolo et Bikuma

- Dans tous les dossiers pour lesquels il est reproché à la société Sdv Ami d'avoir laissé sortir des conteneurs sans production des connaissements originaux, la société Luzolo et Bikuma, importateur *a utilisé le régime douanier simplifié 11 / 600* pour effectuer ses déclarations.

- pour ce faire, elle a produit directement à la douane des photocopies des connaissements originaux qu'elle a édités de façon informatique à partir du courriel que la société Winfood International lui a envoyé,

- après avoir sorti du port les conteneurs, la société Luzolo et Bikuma n'a pas régularisé la déclaration auprès de la douane.

- la société Sdv Ami n'a pu jouer aucun rôle dans le cadre de la procédure légale de déclaration et d'enlèvement de conteneurs (régime douanier 11 / 600).

- A 2) Données concernant la date d'entrée en vigueur et d'application effective du régime simplifié de déclaration en douane

Attendu qu'il résulte des pièces produites que la réglementation douanière simplifiée (régime 11/ 600) a été mis en place par les articles 19 et 22 du code des douanes angolais approuvés par le décret du 4 octobre 2006 ; qu'elle a fait l'objet d'une circulaire du 22 décembre 2006 renouvelée les 31 mars 2009 et 31 mars 2010 ;

Que la société Winfood International produit aux débats un avis en date du 6 novembre 2009 par lequel, en référence au régime dérogatoire susvisé, l'administration des douanes d'Angola, a notifié aux opérateurs du port de Cabinda, l'autorisation donnée aux importateurs de recourir à ce régime en dédouanant les marchandises sur présentation d'une simple copie des connaissements ;

Qu'il est constant et il résulte du rapport d'enquête susvisé qu'à la suite de cette circulaire les autorités douanières angolaises ont fait application du régime dérogatoire à compter du mois de novembre 2009 ;

Attendu que les éléments qui précèdent font apparaître que la réglementation douanière dérogatoire existe depuis le mois d'octobre 2006 et que si, dans les faits, elle n'a pas été pas appliquée, pendant plusieurs années, elle l'a été de façon effective, à compter du 6 novembre 2009 ;

Qu'elle a été appliquée par les services des douanes d'Angola pour les conteneurs des expéditions de marchandises n ° 1 à 15 et 17 réalisées par la société Cma Cgm ;

A 3) Sur le moyen d'irrecevabilité tiré du défaut d'intérêt à agir de la société Winfood International

Attendu que la société CMA CGM et la société SDV Ami concluent à l'irrecevabilité, pour défaut d'intérêt à agir, de l'action en responsabilité engagée par la société Winfood International ;

Qu'au soutien de cette exception elles exposent essentiellement que :

- la société Winfood International demande l'indemnisation du préjudice résultant du non paiement du prix de marchandises vendues à la société Luzolo et Bikuma,

- or la société Winfood International a conclu avec la société Luzolo et Bikuma un protocole d'accord daté du 20 août 2010 selon lequel *les parties mettent fin au litige sur les marchandises reçues et donc livrées sans remise de connaissements*,

- par ce protocole la société Winfood International reconnaît à la fois que son préjudice résulte du défaut de paiement de marchandises, et qu'elle était alors au moins en partie payée du prix de celles-ci,

- en outre alors que ce protocole évoque le litige portant sur la prise de possession de marchandises sans justification du paiement, la société Winfood International a continué à expédier des marchandises à la société Luzolo et Bikuma qui n'avait pourtant pas payé les marchandises objet des premières expéditions ;

Attendu que selon les dispositions de l'article 31 du code de procédure civile « *l'action est ouverte à tous ceux qui ont un intérêt légitime au succès ou au rejet d'une prétention* » ;

Que l'intérêt à agir n'est pas subordonné à la démonstration préalable du bien-fondé de l'action ;

Attendu qu'il est constant en l'espèce que pour la vente et l'acheminement des marchandises objet des expéditions n ° 1 à 15 et 17 la société Winfood International a conclu des contrats de vente avec la société Luzolo et Bikuma et des contrats de transport avec la société CMA CGM ;

Que la société Luzolo et Bikuma a pris possession des marchandises sans présenter à la douane les originaux des connaissements et donc sans justifier du paiement du prix de vente ;

Qu'il résulte du rapprochement de l'échéancier de règlement du prix de marchandises (qui porte également sur des relations contractuelles antérieures à celles du présent litige) prévu à l'article 1er du protocole d'accord susvisé et des indications figurant sur les tableaux 1 à 3 annexés à celui-ci que les marchandises objet des expéditions n ° 1 à 15 et 17 n'ont pas été payées par la société Luzolo et Bikuma ;

Que ce non paiement constitue en lui-même un préjudice dont la société Winfood International est recevable à demander réparation ;

Que dans ce contexte, et indépendamment de la discussion au fond sur la portée du protocole d'accord du 20 août 2010, (notamment quant aux pertes de marchandises alléguées), la société Winfood International justifie d'un intérêt légitime à agir en responsabilité, à raison des conséquences du non-paiement des marchandises objet des contrats de transport, et des contrats de vente, contre la société CMA CGM, et l'entreprise qu'elle s'est substituée (la société Sdv Ami) ainsi que contre son acquéreur la société Luzolo et Bikuma;

Attendu que l'exception d'irrecevabilité tirée du défaut d'intérêt à agir n'est donc pas fondée ;

A 4) Sur l'exception d'irrecevabilité tirée de la prescription de l'action en responsabilité

Attendu que les sociétés CMA CGM et SDV Ami soutiennent que :

- selon les dispositions de l'article 3 § 6 de la convention de Bruxelles, le délai de prescription d'un an prévu par ce texte pour agir en responsabilité contre le transporteur court en principe à compter de la date à laquelle le transporteur ou son mandataire livre effectivement la marchandise au destinataire de celle -ci ;
- par exception à ce principe, dans l'hypothèse où, sans pouvoir procéder lui même - ou par l'un de ses substitués, à la livraison au destinataire, - le transporteur est contraint de remettre les marchandises à un organisme portuaire monopolistique, la prescription a pour point de départ la date de cette remise ;
- en l'occurrence la société Empresa Portuaria de Cabinda, seule habilitée à organiser et à gérer les services du port de Cabinda, dispose d'une situation de monopole pour les opérations de manutention, d'entreposage, et de retraitement des marchandises par l'importateur ;
- les conteneurs ayant été déchargés au port de Cabinda entre les 28 novembre 2009 et 28 février 2010, l'action était prescrite à la date de chacune des assignations (15 février 2011 et 4 mars 2011) ;

Qu'à l'appui de cette prétention elles exposent principalement que :

- le décret du 11 janvier 2006 relatif au statut de la société Empresa Portuaria de Cabinda, attribue à celle-ci un monopole pour la manutention, l'entreposage et la délivrance des marchandises,
- ce monopole d'une part a contraint la société CMA CGM, à l'arrivée au port de Cabinda, à remettre les conteneurs à cet organisme portuaire, et d'autre part a empêché la société SDV Ami de jouer son rôle habituel de vérification du paiement des marchandises ;
- la société Sdv Ami a d'ailleurs vainement rappelé à la société Empresa Portuaria de Cabinda la nécessité de ne remettre la marchandise que sur présentation de l'original du connaissement ;

Attendu que pour s'opposer à cette prétention, la société Winfood International fait valoir que la prescription prévue par l'article 3 § 6 de la convention de Bruxelles n'a commencé à courir qu'à compter des dates du retraitement des marchandises par la société Luzolo et Bikuma ;

Qu'à l'appui de ses prétentions elle fait valoir, à titre principal que la société CMA CGM doit prouver la situation de monopole qu'elle allègue ;

Que sur ce point elle considère que les pièces du dossier et les explications fournies par la société CMA CGM montrent que c'est la société SDV Ami

(et non la société Empresa Portuaria de Cabinda) qui était en charge des livraisons, le destinataire ne pouvant prendre possession des marchandises au port de Cabinda sans avoir au préalable présenté à ce mandataire l'original du connaissement ;

Qu'elle ajoute que selon les énonciations du rapport d'enquête du 30 juillet 2011 la société Empresa Portuaria de Cabinda n'était pas la seule à réaliser des opérations de manutention au

port de Cabinda, des sociétés privées exerçant aussi cette activité ;

Que subsidiairement elle expose que pour le cas où il serait retenu que la responsabilité du transporteur s'arrête à la date de la remise des marchandises à la société Empresa Portuaria de Cabinda, il appartient alors à la société CMA CGM, de prouver :

- qu'elle a informé son cocontractant au contrat de transport, de ces dates de remise ;
- et la date de chaque remise de conteneur ;

Qu'elle considère que la société CMA CGM ne prouve pas la situation de monopole alléguée et les dates de remise de conteneurs, et ne démontre pas l'avoir informée de ces dates ;

Attendu, cela exposé, que selon les dispositions de l'article 3 § 6 de la convention de Bruxelles du 25 août 1924 : '*le transporteur et le navire seront en tous cas déchargés de toute responsabilité quelconque relativement aux marchandises, à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de leur délivrance*' ;

Attendu qu'il en résulte que le délai de prescription court en principe à compter de la date à laquelle le transporteur ou son mandataire livre effectivement la marchandise au destinataire de celle-ci ;

Que par exception à ce principe, la responsabilité du transporteur cesse dès la remise des marchandises à un entreprise portuaire monopolistique laquelle, n'ayant été ni choisie, ni librement commise par le transporteur, ne peut être regardée comme étant son mandataire contractuel (cass .com : 7 décembre 1999) ;

Attendu qu'en application de l'article 1315 du code civil la charge de la preuve de l'irrecevabilité de l'action incombe à la société Cma Cgm :

Qu'il lui appartient de prouver la situation de monopole et la remise des conteneurs à la société Empresa Portuaria de Cabinda ; qu'elle doit également justifier de la date à laquelle cette remise a été effectuée ;

a) Sur la situation de monopole

Attendu que le décret du 11 janvier 2006 (article 4) instituant la société Empresa Portuaria de Cabinda dispose en particulier : '*la société Empresa Portuaria de Cabinda a pour objet social ' l'exercice des pouvoirs d'administration, de gestion et d'autorité portuaire dans les zones maritimes et terrestres en coordonnant les activités exercées, en promouvant les travaux et en organisant les services en vue de l'exploitation économique du port .*

Le port de Cabinda peut aussi exercer directement ou indirectement les activités complémentaires ou accessoires à l'exploitation portuaire' ;

Attendu que des constatations et conclusions du rapport d'enquête en date du 30 juillet 2011 susvisé il ressort que de fait :

- la société Empresa Portuaria de Cabinda a le monopole du stockage et de l'entreposage des marchandises déchargées au port de Cabinda, celles-ci devant obligatoirement être stockées sur les terre-pleins du port dans une enceinte fermée ;

- de même la société Empresa Portuaria de Cabinda est en situation de monopole de fait pour l'opération de retraitement des marchandises par le destinataire dès lors : d'une part que les

conteneurs ne peuvent être entreposés que sur les aires qu'elle contrôle et où d'autre part que le destinataire des marchandises ne peut les retirer qu'auprès d'elle ;

Attendu qu'aucune des dispositions des statuts susvisés n'attribue expressément à la société Empresa Portuaria de Cabinda le monopole du déchargement des navires, ni celui des opérations d'ordre administratif et douanier préalables au retraitement des marchandises ;

Attendu par ailleurs que selon les constatations du rapport d'enquête susvisé l'acconage était effectué '*par une société privée sous - traitante du Port*' mais également '*par d'autres sociétés privées la dernière ayant fermé en 2010*' ;

Attendu concernant également le déchargement, que la société Cma Cgm ne produit aucun élément de preuve de nature à établir que les conteneurs ont été enlevés du navire de liaison et mis à quai par la société Empresa Portuaria de Cabinda ;

Attendu au surplus que la société Winfood International établit qu'une société privée de manutention exerce depuis l'année 2013 l'activité de

déchargement ; que même si cette circonstance est postérieure aux expéditions concernées par le présent litige, elle confirme que les dispositions statutaires n'excluent pas en elles mêmes la réalisation d'opérations de déchargement par des entreprises privées distinctes de la société Empresa Portuaria de Cabinda ;

Que concernant les opérations d'entreposage des marchandises le monopole de la société Empresa Portuaria de Cabinda en ce domaine a contraint la société Cma Cgm à lui confier les conteneurs à leur arrivée à

quai ;

Que s'agissant du retraitement des conteneurs il n'est pas contesté que les conteneurs des expéditions n° 1 à 15 et 17 ne sont arrivés au port de Cabinda qu'à une époque où le régime simplifié était effectivement appliqué, permettant ainsi le retraitement des marchandises sur simple présentation d'une copie du connaissement ;

Qu'il en résulte que pour l'ensemble de ces expéditions la société Sdv Ami, mandataire de la société CMA CGM s'est trouvée dans l'impossibilité de remplir son rôle habituel de validation de l'original du connaissement, décrit dans le rapport d'enquête (cf A1) ;

Que la société Luzolo et Bikuma utilisant la procédure simplifiée s'est en effet adressée à la douane sans présenter l'original des connaissements puis, s'est présentée directement à la société Empresa Portuaria de Cabinda, seule dépositaire des marchandises et seule habilitée à les délivrer ;

Attendu que des développements qui précèdent, il ressort que, pour les opérations d'entreposage et de retraitement des marchandises, la société Cma Cgm prouve qu'elle a été contrainte de confier celles-ci à la société Empresa Portuaria de Cabinda ;

Qu'elle n'a pas pu faire procéder par la société SDV Ami aux opérations préalables de validation de l'original du connaissement ;

Que dans ce contexte et dans la mesure retenue ci - dessus, la remise des marchandises à la société Empresa Portuaria de Cabinda, laquelle ne peut être regardée comme étant sa mandataire, vaut, pour la société CMA CGM, livraison des marchandises ;

Qu'il en résulte que la prescription de l'action en responsabilité contre la société CMA CGM a pour point de départ non pas la date de la prise de possession de la marchandise par la société Luzolo et Bikuma mais celle de la remise de conteneurs à la société Empresa Portuaria de Cabinda ;

- b) Sur la preuve de la remise des marchandises à la société Empresa Portuaria de Cabinda, et des dates de cette remise

Attendu que la société CMA CGM fait valoir qu'il ressort notamment de leurs journaux de bord que les navires de liaison entre Pointe noire, et le port de Cabinda sont arrivés entre le 28 novembre 2009 et le 28 février 2010 au port de Cabinda où les conteneurs ont été remis à la société Empresa Portuaria de Cabinda ;

Qu'elle soutient que la société Winfood International connaissait la date des déchargements dans la mesure où cette société produit elle - même les *conteneurs - tracking*, (documents de suivi informatique des mouvements de chaque conteneur) et où, en professionnelle de l'exportation de marchandises, elle utilisait ce système informatique ;

Qu'elle précise que les informations pratiques fournies par celui - ci sont transmises au transporteur maritime par la société Sdv Ami puis automatiquement mises en ligne sur le site internet pour que les clients puissent suivre les mouvements de leurs conteneurs ;

Qu'elle ajoute qu'alors que, comme le prouve la conclusion du protocole d'accord du 20 août 2010 la société Winfood International était alors informée de livraisons des conteneurs sans présentation de l'original du connaissement, cette société n'a introduit aucune action interruptive de prescription ;

Attendu qu'au soutien de ses prétentions elle produit aux débats :

- un tableau relatif aux dates de remises des conteneurs à la société Empresa Portuaria de Cabinda,
- la copie des journaux de bord susvisés,
- ainsi que des exemples de conteneurs tracking ;

Attendu que s'agissant d'un document établi par la société CMA CGM, à qui incombe la charge de la preuve, le tableau susvisé ne saurait prouver en lui - même les dates de remise des marchandises à la société Empresa Portuaria de Cabinda ;

Que les journaux de bord du navire de liaison ne mentionnent pas la date de la remise proprement dite des conteneurs entre les mains de la société Empresa Portuaria de Cabinda ;

Attendu que s'agissant de l'arrivée au port de Cabinda, il a été retenu ci-dessus que la société Cma Cgm n'établit pas que la société Empresa Portuaria de Cabinda avait le monopole des opérations de déchargement de navires de liaison ;

Qu'elle ne produit aucun document permettant d'affirmer qu'elle ait, avant leur mise à quai, confiés les conteneurs à la société Empresa Portuaria de Cabinda ;

Qu'en conséquence la date de la remise des conteneurs ne peut s'entendre que du jour où une fois le déchargement achevé, ceux-ci ont été confiés à la société Empresa Portuaria de Cabinda pour l'entreposage ;

Qu'il résulte du rapport d'enquête en date du 30 juillet 2011 susvisé (p.4) qu'un délai de plusieurs jours pouvait s'écouler entre l'arrivée du navire de liaison sur le port de Cabinda et la date du déchargement proprement dit ;

Attendu que compte tenu de ces éléments la date d'arrivée du bateau de liaison ne peut être retenue comme étant celle de la remise des conteneurs à la société Empresa Portuaria de Cabinda ;

Que par ailleurs si les *conteneurs-trackings* versés aux débats indiquent pour la plupart la date de livraison des marchandises au destinataire, et pour certains d'entre eux la date de déchargement du bateau de liaison, aucun ne mentionne la date de remise effective des marchandises à la société Empresa Portuaria de Cabinda ;

Attendu qu'en définitive, la société CMA CGM ne rapporte pas la preuve de la date de la remise des conteneurs à la société Empresa Portuaria de

Cabinda ;

Attendu que le fait que le protocole d'accord du 20 août 2010 évoque le défaut de remise des originaux des connaissements est sans incidence sur le point de départ du délai de la prescription invoquée ; que cette circonstance ne peut en effet avoir pour effet de réduire le délai dont disposait la société Winfood International pour agir ;

Attendu que les développements qui précèdent font apparaître que la société Cma Cgm et la société SDV Ami ne rapportent pas la preuve de la réunion des conditions d'application du régime de prescription abrégé qu'elles

invoquent ;

Attendu que l'exception d'irrecevabilité pour prescription n'est donc pas fondée ;

Attendu au surplus qu'en appliquant, en l'absence de preuve d'autres points de départ certains du délai de prescription, le principe général selon lequel la prescription a pour point de départ la date de prise de possession de la marchandise par le destinataire, l'action engagée par la société Winfood International est recevable ;

Qu'il résulte en effet des pièces produites que les premiers retirements de marchandises par la société Luzolo et Bikuma ont eu lieu à partir du 16 février 2010 pour les marchandises faisant l'objet de l'assignation du 15 février 2011, et à partir du 7 mars 2010 pour les marchandises faisant l'objet de l'assignation du 4 mars 2011 ;

Attendu que l'exception de prescription soulevée par les sociétés Cma-Cgm et Sdv Ami ne peut aboutir ;

A 5)SUR LE FOND

A 5)1)Sur l'action en responsabilité formée par la société Winfood International contre la société CMA CGM

Attendu que la société Winfood International expose que la société CMA CGM a engagé sa responsabilité en livrant les marchandises sans exiger la présentation de l'original du connaissement ;

Qu'elle considère par ailleurs que la société CMA CGM ne peut utilement invoquer les

conditions dans lesquelles le destinataire final, utilisant la procédure simplifiée de retraitement de la marchandise, a pris possession de celle-ci sans justifier du paiement ;

Qu'elle soutient que l'existence de la réglementation douanière locale ne constitue pas un « *cas excepté* » au sens de la convention de Bruxelles du 25 août 1924 ;

Attendu qu'elle développe sur ce point l'argumentation suivante :

- la réglementation douanière en vigueur depuis l'année 2006 était connue de la société CMA CGM, professionnelle du transport international,

- que dans ce contexte la société CMA CGM a commis une faute en acceptant de transporter les marchandises à destination sans attirer son attention sur la possibilité de retirer la marchandise sans présenter l'original du connaissement

Attendu que pour s'opposer à ces prétentions la société CMA CGM fait valoir que l'organisme portuaire n'ayant émis aucune réserve lors de la remise des conteneurs, elle bénéficie d'une présomption de livraison conforme à compter de cette remise ;

Qu'elle estime en conséquence ne pas avoir à répondre des opérations postérieures à leur remise à l'organisme portuaire ;

Attendu concernant le manquement au devoir de conseil reproché, elle fait valoir essentiellement que :

- il ne peut lui être reproché de ne pas avoir informé la société Winfood International de l'application du régime douanier simplifié puisqu'à l'époque des expéditions de marchandises ce régime n'était pas appliqué ;

- l'obligation d'information et de conseil invoquée par la société Winfood International n'entre pas dans la sphère de compétence d'un transporteur maritime,

- le régime simplifié n'avait jamais été appliqué avant les expédition litigieuses,

- en sa qualité de professionnelle du négoce international la société Winfood International ne pouvait ignorer l'existence de la réglementation dérogatoire;

Attendu que, cela exposé il convient de statuer sur les moyens pris :

- de l'existence d'une **présomption de livraison conforme**,

- de la preuve d'un **cas excepté**,

- et du manquement au **devoir d'information et de conseil** ;

a) Sur l'existence d'une présomption de livraison conforme

Attendu que selon les dispositions de la convention de Bruxelles du 25 août 1924 la responsabilité du transporteur peut être engagée '*pour les pertes ou dommages causés aux marchandises ou les concernant*' ;

Que la présomption de livraison conforme des marchandises n'exclut pas la recherche de la responsabilité du transporteur pour manquement au devoir d'information et de conseil à l'origine du dommage allégué ;

Que le moyen tiré d'une présomption de conformité des marchandises aux conditions prévues par le contrat de vente ne peut donc aboutir ;

b) Sur l'existence d'un cas excepté

Attendu que la société CMA CGM fait valoir que sa responsabilité ne peut être engagée pour des livraisons sans présentation de l'original du connaissement, dès lors que ces livraisons ont été faites à son insu et dans le cadre d'une procédure légale impérative ;

Attendu que de la relation des circonstances de fait ci-dessus exposées,

(cf A I) et du courrier de l'État angolais en date du 21 juillet 2010 produit aux débats, il résulte que la société Luzolo et Bikuma a utilisé les dispositions d'une réglementation douanière impérative lui permettant de retirer la marchandise sur présentation d'une simple copie du connaissement ;

Attendu que dans ce contexte la société CMA CGM a perdu tout pouvoir de contrôle des conditions dans lesquelles les marchandises étaient remises au destinataire ; que de même s'agissant d'une loi de police impérative la société CMA CGM n'a pu s'opposer à la mise en oeuvre de cette réglementation ;

Attendu que la preuve de l'existence d'un cas excepté est donc rapportée ;

c) Sur le manquement au devoir d'information et de conseil allégué

Attendu qu'en prouvant l'existence d'un cas excepté le transporteur écarte la présomption de responsabilité qui pèse sur lui ; que cette présomption est une présomption simple et le chargeur conserve toujours la possibilité de prouver que le transporteur a commis une faute à l'origine du dommage ;

Attendu qu'en sa qualité de professionnel, le transporteur maritime est tenu d'un devoir d'information et de conseil à l'égard de son client ;

Que ce devoir s'exerce dans les limites de sa compétence spécifique ;

Que s'il ne s'étend pas aux modalités d'exécution du contrat de vente des marchandises qui constituent la cargaison, il s'applique à l'ensemble des opérations qui entrent dans le cadre de l'exécution du contrat de

transport ;

Attendu à cet égard que la livraison ou le retraitement des marchandises constitue l'acte de juridique par lequel le transporteur accomplit son obligation contractuelle en remettant au destinataire qui l'accepte la marchandise transportée à cette intention ;

Que les modalités de la livraison ou du retraitement des marchandises entrent donc dans le champ des attributions du transporteur maritime ;

Attendu que des développements ci-dessus exposés relativement aux circonstances dans lesquelles la société Luzolo et Bikuma a pris possession des marchandises (cf A I) il résulte que, même s'il n'a effectivement été mis en application qu'à compter du mois de novembre 2009, le régime douanier simplifié institué par le décret du 4 octobre 2006 existait depuis plusieurs années à l'époque des expéditions de marchandises concernées ;

Qu' il entrerait en conséquence dans la mission de la société CMA CGM de procéder aux opérations de livraison des marchandises au destinataire ; que pour y parvenir, elle avait mandaté sur place la société Sdv Ami ;

Qu'il est constant que pour garantir à l'expéditeur le paiement du prix, la société Sdv Ami, mandataire du transporteur, avertissait le destinataire de l'arrivée de la marchandise, se faisait présenter l'original du connaissement, et y apposait le tampon « *bom para despacho* » ;

Que le mandataire local qui appliquait ainsi le régime général (régime 11) ne pouvait ignorer l'existence du régime simplifié (régime 11 / 600) d'enlèvement des marchandises sans nécessité pour le destinataire, ni de se présenter auprès de lui, ni de montrer à la douane l'original du connaissement ;

Attendu que la Direction des douanes a diffusé une circulaire en date du 6 novembre 2009 notifiant aux opérateurs du port de Cabinda, en référence au régime simplifié, que les importateurs étaient autorisés à dédouaner les marchandises sur simple présentation d'une copie du connaissement ;

Attendu qu'en sa qualité de professionnelle du transport, la société CMA CGM ne pouvait ignorer l'existence de cette circulaire ; qu'elle devait, au moment de la conclusion du contrat de transport, appeler spécialement l'attention de la société Winfood International sur l'existence de risques de retraitement de marchandises sans justification du paiement de celle-ci ;

Qu'une telle information aurait permis, le cas échéant, à la société Winfood International de mettre en place les conditions pratiques lui garantissant le paiement des marchandises ;

Attendu que cette obligation s'imposait d'autant plus que jusqu'alors, toutes les ventes de marchandises par la société Winfood International avaient donné lieu à une livraison sur présentation de l'original du connaissement, document remis au destinataire à Cabinda par la banque de cette société, contre paiement de la marchandise ;

Que dans ce contexte la société CMA CGM pouvait également refuser de prendre en charge la cargaison, si, en présence des risques de non paiement, elle estimait ne pouvoir remplir son obligation de la faire parvenir à son destinataire, sans occasionner de préjudice au vendeur ;

Que le fait que pendant plusieurs années les autorités douanières angolaises n'aient pas mis en application le régime simplifié ne l'exonère pas de sa responsabilité dès lors que cette réglementation existait et qu'elle était susceptible d'être mise en oeuvre ;

Attendu que la société CMA CGM n'établit ni n'allègue avoir informé son cocontractant de la possibilité de retraitement des marchandises sans présentation de l'original connaissement et donc du risque pour lui de ne pas être payé ;

Attendu que ce défaut d'information constitue un manquement aux obligations nées du contrat de transport ;

Attendu que pour s'exonérer de la responsabilité encourue la société CMA CGM soutient :

- d'une part que la société Winfood International connaissait l'existence du régime simplifié,
- et d'autre part que cette société a commis des fautes à l'origine du préjudice :
- en continuant à expédier une grande quantité de marchandises sans être intégralement

payée du prix de vente par son client destinataire,

- et, alors qu'elle était en possession des connaissements originaux et que par le système du *tracking*, elle savait que des conteneurs étaient en attente ou livrés au destinataire, en ne prenant pas d'initiatives pour annuler l'expédition des marchandises, en ordonner la réexpédition, ou en permettre la revente à des tiers ;

Attendu sur le premier point que le fait qu'avant les expéditions de marchandises litigieuses, la société Winfood International ait conclu plusieurs contrats de vente de marchandises à destination du port de Cabinda ne saurait en lui-même exonérer la société CMA CGM de sa responsabilité ;

Que ces deux sociétés ont en effet des domaines de compétence différents ;

Qu'en qualité de professionnelle du négoce international, la société Winfood International n'était pas censée connaître la réglementation douanière locale particulière applicable en Angola pour les opérations d'enlèvement de marchandises par les destinataires ;

Attendu que le moyen tiré de la compétence technique de la société Winfood International en matière de négoce international ne peut donc aboutir ;

Attendu sur le second point qu'aucun élément du dossier ne permet d'affirmer qu'à l'époque de l'expédition elle-même des marchandises la société Winfood International ait été informée par la société Cma Cgm de l'existence du risque de remise des marchandises au destinataire sans présentation des originaux des connaissements ;

Attendu de même, que le transporteur n'établit pas avoir, pendant la période d'acheminement des marchandises (et donc à un moment où la société Winfood International aurait encore pu prendre des dispositions destinées à lui garantir le paiement du prix de

vente), informé son cocontractant du retraitement de marchandises par la société Luzolo et Bikuma sans présentation des originaux des connaissements ;

Qu'il résulte au contraire des explications fournies et des pièces produites que c'est la société Winfood International qui, s'inquiétant du non paiement du prix des marchandises, a informé en juin 2010 la société Cma Cgm de la

situation ;

Qu'à cet égard, pendant la période concernée les

originaux des connaissements n'étaient pas en la possession de la

société Winfood International, mais dans le circuit bancaire, en vue

de leur remise au destinataire contre paiement du

prix ;

Que l'utilisation du système du *conteneur tracking* dont le caractère incomplet a été noté ci-dessus et qui ne renseigne pas sur les conditions dans lesquelles s'effectue le retraitement des

marchandises, ne saurait faire la preuve qui incombe à la société Cma Cgm ;

Attendu que le moyen ne peut donc être retenu ;

Attendu que des développements qui précèdent il ressort que la société CMA CGM a engagé sa responsabilité envers la société Winfood International à raison du préjudice subi du fait du défaut de paiement des marchandises objet des expéditions n ° 1 à 15 et 17 ;

A 5 2 Sur les actions en responsabilité formées contre la société SDV Ami au titre des expéditions n ° 1 à 15 et 17, (action principale engagée par la société Winfood International et recours formé par la société CMA CGM) :

Attendu que la société Winfood International agit sur le fondement de la responsabilité délictuelle contre la société Sdv Ami à raison de la faute contractuelle commise par cette société dans le cadre de l'exécution du mandat l'unissant qui la liait à la société CMA CGM ;

Attendu que, pour sa part la société CMA CGM, exerçant son recours en garantie contre la société Sdv Ami fait valoir qu'il appartenait à celle-ci en sa qualité d'agent mandataire, chargé de la représenter sur place à Cabinda et d'accomplir des actes matériels et juridiques pour son compte, de lui faire remonter les informations relatives d'une part à l'existence de la réglementation douanière dérogatoire et d'autre part à la prise de possession de marchandises par la société Luzolo et Bikuma, sans présentation des originaux des connaissements ;

Attendu que pour s'opposer, sur le fond à l'appel en garantie la société Sdv Ami soutient essentiellement ce qui suit :

- la société Cma Cgm n'a pas d'intérêt à agir contre elle,
- étant mandataire salariée, sa responsabilité ne peut être retenue que si une faute de gestion est prouvée à son encontre, ce qui n'est pas le cas, la faute commise par le transporteur n'engageant pas par elle même celle du mandataire;
- dès qu'elle a été informée de retraitement de marchandises sans présentation des connaissements elle a réagi auprès des autorités portuaires et douanières angolaises,
- la société Empresa Portuaria de Cabinda, en sa qualité de dépositaire des marchandises était titulaire de la garde juridique et matérielle de celles-ci ;
- les énonciations du protocole d'accord du 20 août 2010 prouvent que la société Winfood International connaissait les problèmes liés au retraitement des marchandises sans l'original du connaissement ;
- l'obligation d'information et de conseil invoquée par la société Winfood International excède le périmètre d'intervention du transporteur maritime ;

Attendu que sur l'intérêt à agir, qu'étant atraite en justice par l'expéditeur qui invoque un préjudice né d'une mauvaise exécution du contrat de transport la société Cma Cgm a un intérêt à agir contre la société SDV Ami personne morale qu'elle s'est substituée sur place à Cabinda pour l'accomplissement d'une partie des obligations de ce contrat ;

Attendu par ailleurs que la société Winfood International, tiers au contrat de transport et demandeur en réparation d'un préjudice résultant d'une faute commise dans le cadre de l'exécution de ce contrat, est recevable à agir en responsabilité délictuelle contre l'auteur de cette faute ;

Attendu sur le fond, que selon les dispositions de l'article 1992 du code civil le mandataire répond des fautes qu'il commet dans sa gestion ;

Qu'en sa qualité de mandante la société Cma Cgm doit établir les fautes de gestion qu'elle invoque ;

Attendu qu'en exécution du mandat confié, la société Sdv Ami était chargée de l'accomplissement des formalités administratives concernant les conteneurs transportés par la société CMA CGM et arrivant à Cabinda (cf : rapport d'enquête du 30 juillet 2011, p. 3) ; qu'elle avait en particulier pour mission de contrôler les conditions de la prise de possession des marchandises par leur destinataire ;

Qu'exerçant son activité au port de Cabinda, elle ne pouvait ignorer la réglementation qu'elle appliquait pour l'accomplissement de sa mission, et en particulier l'existence à côté du régime général de déclaration des marchandises en douane en Angola, du régime simplifié (11 / 600) ci-dessus analysé ;

Attendu que mandataire, substitué du transporteur, elle était tenue envers son mandant d'un devoir de conseil qui lui imposait de répercuter à son mandant les informations relatives aux particularités de l'opération d'enlèvement des marchandises par le destinataire ;

Qu'elle devait en conséquence aviser la société CMA CGM du risque de non paiement lié à l'application de la réglementation impérative locale ;

Que la société Sdv Ami n'établit ni allègue avoir spécialement informé son mandant de l'existence de cette réglementation spécifique ;

Attendu de même alors que, dans son courrier du 28 juin 2010 adressé à la société Empresa Portuaria de Cabinda, elle fait état de précédentes réclamations, elle ne produit aucun élément de nature à établir qu'avant l'envoi de ce courrier, elle ait porté à la connaissance de son mandant le premier retraitement de marchandises effectué sans présentation de l'original du connaissement ;

Attendu que ces faits caractérisent de la part de la société Sdv Ami un manquement à ses obligations contractuelles et engagent sa responsabilité délictuelle envers la société Winfood International et contractuelle envers la société CMA CGM ;

A 5) 3) Sur les recours formés par les Sociétés Cma Cgm et Sdv ami contre la société Empresa portuaria de cabinda au titre des expéditions de marchandises n ° 1 à 15 et 17

a) Sur les demandes dirigées contre la société Empresa Portuaria de Cabinda

Attendu que les sociétés CMA CGM et SDV Ami soutiennent que la société Empresa Portuaria de Cabinda, avait la garde juridique et matérielle des marchandises, et que c'est par le fait de cette société que les marchandises ont été remises à la société Luzolo et Bikuma sans présentation de l'original des connaissements ;

Qu'elles en concluent que même si la société Empresa Portuaria de Cabinda n'a pas de lien contractuel avec elles, elle doit les garantir des condamnations prononcées contre elles ;

Mais attendu en l'espèce que compte tenu du caractère impératif de la réglementation douanière locale, la société Empresa Portuaria de Cabinda ne pouvait refuser de remettre les marchandises à la société Luzolo et Bikuma qui, selon la procédure simplifiée, avait obtenu de la douane un *bon de retraitement* ;

Attendu par ailleurs et pour les mêmes raisons, que le fait que la société Empresa Portuaria de Cabinda, dépositaire des marchandises, ait eu la garde de celles-ci, et que les destinataires s'adressent à elle pour prendre possession de celles-ci ne saurait, par lui-même créer à son encontre une obligation de réparation du préjudice subi par la société Winfood International ;

Attendu qu'en l'absence de preuve d'une faute de la société Empresa Portuaria de Cabinda l'action en responsabilité dirigée contre elle ne peut aboutir ;

b) Sur la demande reconventionnelle en paiement de dommages intérêts pour procédure abusive :

Attendu que la société Empresa Portuaria de Cabinda expose que sa réputation est atteinte du fait de la présente instance et qu'elle a dû exposer des frais importants ;

Qu'elle sollicite à ce titre la condamnation de chacune des sociétés CMA CGM, Sdv Ami, Bolloré Africa Logistics, et société Luzolo et Bikuma, à lui payer la somme de 20'000 euros pour procédure abusive ;

Mais attendu qu'elle ne démontre pas l'existence d'une faute de nature à faire dégénérer en un abus leur droit d'agir en justice ; que sa demande ne peut donc aboutir ;

A 5)4) Sur les actions en responsabilité dirigées contre la société Luzolo et bikuma concernant les marchandises objet des expéditions numéros 1 à 15 et 17 (action principale engagée par la société Winfood International et recours en garantie formés par les sociétés cma cgm et sdv ami) :

Attendu que la société Winfood International, et les sociétés CMA CGM, et Sdv Amis exposent que la société Luzolo et Bikuma a commis des fautes engageant sa responsabilité :

- en retirant les marchandises sans présenter en douane l'original du connaissement,
- et en ne régularisant pas ensuite la situation dans le délai de 30 jours prévu par le régime simplifié de déclaration en douane ;

Attendu sur le premier point que, s'agissant d'une faculté ouverte par la réglementation douanière angolaise, le recours à la procédure simplifiée ne saurait en lui-même constituer pour la société Luzolo et Bikuma une faute à l'origine du non-paiement des marchandises ;

Attendu sur le second point, qu'il est constant que la société Luzolo et Bikuma ne s'est pas présentée à la société Sdv Ami avec l'original des connaissements en vue de régulariser la situation dans le délai de 30 jours imparti par la réglementation douanière ;

Que l'administration Angolaise a engagé à ce titre, à son encontre, une procédure tendant au paiement d'amendes douanières ;

Attendu que la société Luzolo et Bikuma fait valoir que le protocole d'accord du 20 août 2010 qui porte sur l'ensemble de ses relations contractuelles avec la société Winfood International montre qu'en raison d'une créance qu'elle détient au titre de la perte de marchandises elle n'est pas débitrice, mais créancière de cette société ;

Que la société Luzolo et Bikuma laisse entendre par là qu'en ne procédant pas à la régularisation prévue par la réglementation douanière elle n'a pas commis de faute envers sa cocontractante ;

Attendu que la société Winfood International réplique essentiellement :

- que le protocole d'accord du 20 août 2010 n'a pas permis le règlement des factures de marchandises objet des expéditions numéros 1 à 15 et 17 ;

- que les ventes afférentes à ces expéditions ont toutes été faites aux conditions CIF lesquelles emportent transfert des risques de dommages aux marchandises dès l'embarquement de celles-ci sur le navire ;

Attendu, cela exposé, que les factures produites mentionnent que les ventes ont été faites aux conditions CIF ; que la société Luzolo et Bikuma ne conteste pas le principe de ces conditions de vente et ne discute pas les conséquences invoquées relativement au transfert de risques ;

Attendu que s'agissant de ventes conclues aux conditions CIF, la société Luzolo et Bikuma ne peut invoquer l'existence de dommages aux marchandises pour s'opposer au paiement du prix au vendeur ;

Que la vente CIF s'analyse en effet en une vente au départ dans laquelle le risque de dommages est transféré à l'acquéreur au moment où celles-ci sont mises à bord du navire ;

Qu'après l'embarquement c'est l'acquéreur qui supporte tous les risques, en ce compris les dommages subis par la marchandise, ainsi que les frais imprévus non imputables à une faute du vendeur ;

Attendu en outre que le régime simplifié de déclaration en douane imposait à l'importateur qui, dans un premier temps avait utilisé ce régime pour retirer les marchandises, de régulariser la situation dans les 30 jours ; que s'agissant d'une réglementation impérative, le respect de cette obligation aurait permis le règlement des factures relatives aux expéditions numéros 1 à 15 et 17 ;

Que l'inobservation de cette réglementation constitue de la part de la société Luzolo et Bikuma une faute à l'origine du préjudice que constitue le non-paiement des marchandises ;

Attendu que pour ces motifs l'action en responsabilité introduite par la société Winfood International contre la société Luzolo et Bikuma et les recours en garantie formés contre elle par les sociétés CMA CGM et Sdv Ami au titre des expéditions numéros 1 à 15 et 17 sont fondés en leur principe ;

III B) SUR L'ACTION EN RESPONSABILITÉ formée par la société WINFOOD INTERNATIONAL contre la Société CMA CGM et contre la société SDV AMI relativement aux marchandises DE L'EXPÉDITION N° 16

III B) 1) Sur les données de fait concernant l'exécution du contrat de transport des marchandises de l'expédition n ° 16

Attendu qu'il résulte des indications figurant sur les pièces de la procédure

(connaissances ; procès - verbaux de constat) que les quatre conteneurs faisant l'objet de l'expédition de marchandises n° 16, embarqués selon connaissances établis le 21 février 2010 sont arrivés à Pointe-Noire en avril 2010 ;

Que le 21 août 2010 les marchandises de l'un de ces conteneurs ont été détruites comme impropres à la consommation sur ordre des autorités

sanitaires ;

Attendu que concernant les 3 autres conteneurs, la société CMA CGM a écrit à la société Winfood International, par courriel du 9 septembre 2010, que *ne supportant pas d'attendre à la chaleur congolaise les marchandises de ces conteneurs « sont en coulage sur le port de Pointe-Noire »* ;

Attendu que par courriel du 6 septembre 2010 la société Winfood International écrivait à la société CMA CGM : *« concernant les conteneurs en attente sur le terminal de Pointe-Noire : pour mémoire ces décisions avaient été prises en bon accord avec vos responsables opérationnels afin de préserver nos intérêts mutuels sur les marchandises devant le manque de fiabilité des procédures de livraison de conteneurs par votre transitaire à Cabinda et dans l'attente d'un système fiable de ré-acheminement par route, qui selon les informations de vos services tant en France qu'à Pointe-Noire n'est toujours pas*

en place » ;

Que le 7 septembre 2010, au cours d'une réunion technique tenue avec les autorités douanières il a été constaté que la marchandise de ces conteneurs était en perte totale et à détruire ;

III B)2) SUR LE FOND de la demande formée par la société Winfood International contre la société CMA CGM

Attendu qu'il résulte de l'article 4 de la convention de Bruxelles du 25 août 1924 que le transporteur est tenu de faire parvenir la marchandise à destination en bon état de conservation ;

Qu'il est présumé responsable des dommages subis par la marchandise ; qu'il est donc considéré comme responsable e de ces dommages, dès lors qu'il ne rapporte pas la preuve de l'existence d'une cause exonératoire de

responsabilité ;

Attendu qu'en l'espèce la société Cma Cgm invoque à titre de cause exonératoire la faute de son co-contractant ;

Qu'elle expose qu'en raison des conditions de la remise des marchandises au destinataire, il avait été décidé entre la société Winfood International et elle, de laisser en attente à Pointe-Noire les quatre conteneurs de l'expédition numéro 16 ;

Qu'elle indique que, devant l'insolvabilité de la société Luzolo et Bikuma, la société Winfood International, s'est ensuite désintéressée du sort des marchandises au point qu'à la suite du stockage prolongé, celles-ci se sont endommagées et ont dû être déclarées en perte totale le 2 septembre 2010 et être détruites aux frais avancés de la société

CMA CGM ;

Qu'elle en conclut qu'en l'absence d'instructions de la part de l'expéditeur, sa responsabilité n'est pas engagée ;

Mais attendu qu'il résulte des données de fait susvisées (cf III B 1) que les marchandises ont été livrées en avril 2010 au terminal de Pointe-Noire où régnaient des conditions climatiques de chaleur et d'humidité de nature à compromettre leur conservation ; qu'en raison d'une

durée excessive d'exposition à ces conditions elles ont dû être détruites ;

Attendu qu'en application de la règle susvisée, dans les rapports avec son co - contractant, la société Cma Cgm est présumée responsable de ces

dommages ;

Attendu que la société CMA CGM ne conteste pas sérieusement la réalité des faits énoncés dans le courriel du 6 septembre 2010 susvisé relativement aux instructions de réacheminement des marchandises par route ;

Attendu que compte tenu des termes de ce courriel elle ne peut utilement soutenir que la société Winfood International ne lui ait donné aucune instruction relativement au réacheminement des marchandises ;

Qu'elle ne produit aucun document de nature à établir d'une part qu'elle ait spécialement mis au courant la société Winfood International des conditions dans lesquelles elle entreposait et conservait la marchandise et du risque de déperissement qui en résultait et d'autre part qu'elle l'ait tenue informée du résultat de ses démarches ;

Attendu qu'elle ne démontre pas par ailleurs que la nécessité de détruire les marchandises devenues impropres à la consommation soit imputable à son cocontractant ;

Attendu que de ces éléments il ressort que, dans ses rapports avec la société Winfood International, la société CMA CGM est entièrement responsable du préjudice subi à raison du non paiement des marchandises de l'expédition n° 16 ;

III B 3) Sur la demande d'indemnisation formée par la société Winfood International contre la société sdv ami au titre des marchandises objet de l'expédition n ° 16

Attendu que la société Winfood International qui demande la condamnation de la société SDV Ami à réparer le préjudice résultant du non paiement des marchandises de l'expédition n ° 16 n'indique pas qu'elle est la faute précise reprochée à ce titre ; que ce chef de demande ne peut donc aboutir ;

III B 4) Sur la demande reconventionnelle formée par la société CMA CGM contre la société Winfood International en remboursement de frais et dépenses de stockage et de destruction de marchandises objet de l'expédition numéro 16,

Attendu que la société CMA CGM dont la responsabilité a été retenue ci-dessus au titre du préjudice afférent aux marchandises objet de l'expédition

n ° 16 ne démontre pas que dans le cadre de ses obligations nées du contrat de transport sa cocontractante, la société Winfood International ait commis une faute à l'origine de destructions de marchandises ;

Attendu que la demande reconventionnelle en remboursement de frais et dépenses de destruction de marchandises formée par la société CMA CGM n'est donc pas fondée ;

III B 5) Sur la demande en paiement d'indemnité formée par la société Winfood International contre la société Luzolo et Bikuma au titre des marchandises de l'expédition n ° 16

Attendu que si en cas de vente CIF l'acquéreur supporte la charge des risques à compter de

l'embarquement, le vendeur reste néanmoins tenu des pertes qui surviennent par sa faute ou par celle de personnes qu'il s'est substitué pour l'accomplissement des obligations prévues par le contrat de vente ;

Qu'il appartient au destinataire des marchandises de rapporter la preuve d'une telle faute ;

Attendu en l'espèce qu'il résulte des explications fournies et des pièces produites que c'est en raison du comportement de la société Luzolo et Bikuma qui avait retiré la marchandises sans régulariser ensuite la situation, que la société Winfood International et la société Cma Cgm avaient décidé de rechercher une autre solution pour la dernière en date des expéditions (expédition n ° 16) ;

Que dans ces conditions la société Luzolo et Bikuma doit être considérée comme responsable des conséquences de sa faute ;

Que la demande en paiement formée à ce titre par la société Winfood International est donc fondée ;

IV) SUR LE PRÉJUDICE

Attendu que la société Winfood International expose que les fautes commises par les sociétés Cma Cgm, Sdv Ami , Luzolo et Bikuma lui ont occasionné un préjudice d'un montant équivalent au prix des marchandises impayées (expéditions n ° 1 à 17) soit les sommes de :

- 915'518,40 dollars U.S,

- 160'929 euros, en principal dont la somme de 79 328 euros au titre des marchandises de l'expédition n ° 16 ;

Qu'elle sollicite en conséquence la condamnation conjointe de :

- la société CMA CGM ,

- la société Sdv Ami

-la société Luzolo et Bikuma ,

à lui payer d'une part les sommes susvisées et d'autre part celle de 1423,91 euros, correspondant aux frais bancaires de retour des documents

commerciaux ;

Attendu qu'au soutien de sa demande elle produit en particulier les copies de factures qui mentionnent le prix de chaque lot de marchandises ;

Attendu que pour s'opposer à la demande les sociétés Cma Cgm et la société SDV Ami font valoir que le préjudice subi par la société Winfood International ne correspond pas au prix de vente des marchandises dans la mesure où, en application du protocole d'accord conclu le 20 août 2010 entre la société Luzolo et Bikuma et la société Winfood International, celle-ci a reçu le paiement au moins partiel du prix de vente des marchandises et a renoncé au paiement de certaines sommes ;

Attendu qu'à cet égard la société Luzolo et Bikuma expose essentiellement ce qui suit :

- elle a réglé certaines des dettes visées au protocole d'accord du 20 août 2010,
- la société Winfood International ne respectant pas les termes du protocole d'accord, le montant total des destructions de marchandises mentionné dans ce document, soit les sommes de :
 - 408'656 US \$,
 - 782'430 US \$,
 - et 26'625 euros,

doit être déduit du solde des factures en sorte que c'est la société Winfood International qui, après compensation et prise en compte des frais de destruction payés par la société Luzolo et Bikuma (51'830 US \$), est débitrice de la somme totale de 502'285 US \$ moins 54'796 euros (frais de

destruction) ;

Attendu que la société Winfood International réplique essentiellement que le protocole, qui porte sur l'ensemble des relations contractuelles avec la société Luzolo et Bikuma, n'a pas abouti au règlement du prix des marchandises des expéditions n ° 1 à 17 ;

Qu'au moyen relatif aux pertes de marchandises, elle réplique que celles-ci ont été vendues aux conditions CIF, et qu'en conséquence les risques ont été transférés lors de l'embarquement à bord du navire ; qu'elle en conclut que la société Luzolo et Bikuma ne dispose d'aucune action contre elle au titre des dommages allégués ;

Qu'elle considère que les engagements de paiement pris par la société Luzolo et Bikuma dans le cadre du protocole d'accord du 20 août 2010 n'ayant pas été respectés, cet accord est devenu caduc ;

Attendu, cela exposé, que compte tenu des moyens respectifs des parties il convient d'examiner le contenu du protocole d'accord ;

Que ce protocole auquel sont annexés 5 tableaux ne porte pas seulement sur les conteneurs objet des expéditions n° 1 à 17 mais sur également sur des ventes antérieures à celles-ci ;

Que ses principales dispositions sont contenues aux articles 1 à 3 ;

Attendu que l'article 1 énonce les conditions de règlement des sommes de 994'227,03 \$ et 306'456 euros dues par la société Luzolo et Bikuma ;

Que ces sommes correspondent au prix de marchandises livrées, et non payées dont la liste détaillée figure aux tableaux 1 à 3 annexés au Protocole, et au sujet desquelles aucune discussion ne s'est élevée entre les parties ;

Que cette liste porte, en particulier, sur 10 des conteneurs des expéditions numéros 1 à 17 ;

Attendu que l'article 2 du protocole a trait à d'autres marchandises que celles qui ont fait l'objet des expéditions numéros 1 à 16 susvisées ;

Qu'il concerne exclusivement des marchandises payées mais ayant fait l'objet de réclamations de la part de la société Luzolo et Bikuma ;

Qu' il énonce que la société Luzolo et Bikuma déclare avoir subi, sur ces marchandises des destructions imposées par l'autorité sanitaire pour un montant total de 408 656 \$ que les parties s'accordent à partager entre elles, la société Winfood International subordonnant toutefois sa participation d'une part au règlement de certaines des échéances visées à l'article 1er et d'autre part à la suite donnée par ses assureurs au titre d'une partie des réclamations objet de l'article 3 ;

Qu'aucun des tableaux annexés au protocole ne se rapporte à cet article ;

Que l'article 3, concerne d'autres ventes que celles visées aux articles précédents ; il fait mention de destructions de marchandises subies par la société Luzolo et Bikuma pour des montants de 782 430 \$ et 26 625 euros dont le détail figure au tableau 6 (qui mentionne en particulier 5 des connaissements se rapportant à des marchandises des expéditions n ° 1 à 15 et 17 retirées sans paiement) ;

Que le tableau 6 est intitulé '*marchandises en litige en attente position assureur de la société Winfood International* ;

Qu'il ne contient aucun engagement de prise en charge de la part de la société Winfood International, et mentionne seulement l'existence de '*recours en responsabilité engagés* (par la société Winfood International) *par le biais de son assureur contre le transporteur*' ;

Que le tableau 5 qui n'est pas concerné par les articles susvisés et donc par les pertes qui y sont mentionnées est intitulé : *marchandises en attente à Pointe - Noire* ; que parmi les connaissements listés dans ce tableau figurent les deux connaissements correspondant à l'expédition n ° 16 ,

Attendu, cela exposé, qu'en application de la règle de l'effet relatif des conventions, il y a lieu de distinguer les conséquences de l'existence du protocole d'une part au regard de l'action en responsabilité engagée par la société Winfood International contre les sociétés Cma Cgm et Luzolo et Bikuma, et d'autre part dans les rapports entre la société Winfood International et la société Luzolo et Bikuma ;

a) Sur le moyen tiré de l'existence du protocole, invoqué par la société Cma Cgm et par la société SDV Ami

Attendu que les sociétés Cma-Cgm et la société SDV Ami soutiennent que la société Winfood International ne prouve pas l'existence d'un préjudice dès lors que le protocole d'accord montre l'existence d'un paiement partiel et d'une renonciation à une partie du prix de vente ;

Mais attendu sur le règlement partiel invoqué qu'il résulte des pièces produites et il n'est pas contesté par la société Luzolo et Bikuma que les marchandises objet des expéditions n ° 1 à 17 n'ont pas été payées ;

Que, de façon plus détaillée, il ressort des tableaux annexés au protocole qui concernent en particulier tous les conteneurs de ces expéditions :

- d'une part que le prix des marchandises figurant aux tableaux 1 à 3 n'a pas été payé, les règlements partiels effectués par la société Luzolo et Bikuma après le 20 août 2010 en exécution de l'échéancier, correspondant exclusivement au paiement d'autres marchandises que celles des expéditions n ° 1 à 17 ;

- d'autre part qu'aucune des marchandises faisant l'objet des tableaux 5 et 6 n'a été payée,

Attendu concernant les pertes qu'il résulte des mentions portées sur les factures de vente correspondant aux expéditions n ° 1 à 17 et il n'est pas discuté par la société Luzolo et Bikuma que les marchandises afférentes à ces connaissements ont été vendues aux conditions CIF, et donc avec transfert des risques à l'acheteur dès l'embarquement sur le navire ;

Qu'en conséquence, et en l'absence de preuve d'une faute du vendeur dans la survenance du dommage, aucune créance pour endommagement de la marchandise suivie de la destruction de celle-ci ne peut être opposée à la société Winfood International ;

Attendu que les développements qui précèdent font ainsi apparaître que la société Winfood International détient sur la société Luzolo et Bikuma une créance certaine liquide et exigible au titre du prix des marchandises des expéditions

n ° 1 à 17 ; que la discussion qui oppose les parties au protocole au sujet des marchandises se rapportant à d'autres expéditions ne peut utilement être invoquée par le transporteur et son mandataire, tiers à cette convention ;

Attendu que le préjudice subi par la société Winfood International et résultant des fautes ci-dessus retenues à la charge des sociétés Cma Cgm, et SDV Ami correspond au prix des marchandises majoré des frais

bancaires ;

Attendu que la société Cma Cgm et la société SDV Ami seront donc condamnées in solidum à réparer le préjudice né du non-paiement des marchandises des expéditions n ° 1 à 17 la société Cma Cgm étant condamnée en outre à réparer le préjudice résultant du non-paiement des marchandises de l'expédition numéro 16 ;

Attendu qu'au vu des factures et du décompte en date du 11 janvier 2013 produits par la société Winfood International (pièce n ° 18 / 12) le préjudice se rapportant aux **expéditions n ° 1 à 17** s'établit à la somme de **160 929 euros** à laquelle s'ajoute la contrevaletur en euros de la somme **869 263, 86 USD** et non de la somme de **915 318, 40 USD** sollicitée ; qu'il résulte en effet de ce décompte que le montant de la facture de **46 054, 54 euros**, déjà inclus dans la somme de **869 263, 86 USD** a été ajouté à celle - ci dans le calcul du montant de la demande ;

Que le dommage comprend également la somme de **1 423 euros due au titre des frais bancaires** facturés pour le retour des documents afférents aux expéditions n ° 1 à 17 (dont **1 423 euros x 1 / 17 = 84 euros** pour l'expédition n ° 16) ;

Attendu que la somme de 160 929 euros susvisée inclut en particulier le prix des marchandises **de l'expédition n ° 16** soit la somme de 79'328 euros ;

Qu'aucun motif particulier ne justifie de prononcer des condamnations à paiement d'indemnité *selon montant à parfaire ou à compléter* tel que demandé par la société Winfood International ;

b) Sur les conséquences de l'existence du protocole d'accord dans les rapports entre la société Winfood International et la société Luzolo et Bikuma

Attendu que faisant état de l'inexécution de l'engagement de paiement prévu par l'article 1er du protocole d'accord, la société Winfood International invoque la caducité de cette convention ;

Que de son côté la société Luzolo et Bikuma reproche à la société Winfood International de ne pas en avoir respecté les termes ;

Qu'elle considère que son accord sur la participation aux pertes visé à l'article 2 du protocole ne peut, en conséquence, recevoir application et que la société Winfood International doit l'intégralité du montant des pertes mentionnées aux articles 2 et 3 ;

Mais attendu que la société Luzolo et Bikuma ne précise pas en quoi consisterait l'inexécution contractuelle qu'elle reproche à la société Winfood International ;

Attendu que le non respect des échéances de paiement fixées par le protocole d'accord constitue l'inexécution de l'engagement pris par la société Luzolo et Bikuma ;

Que la société Winfood International est donc fondée à opposer l'exception d'inexécution à la demande d'application des dispositions du protocole relatives aux pertes de marchandises ;

Attendu en outre que l'analyse des clauses du protocole montre l'interdépendance des obligations réciproques, l'application de l'article 2 étant subordonnée à la fois au respect des conditions de paiement visées à l'article 1 et à un accord des assureurs '*pour la moitié des sommes en réclamation*' visées à l'article 3 ;

Qu'en conséquence et en considération du nombre de factures restant à payer, l'inexécution contractuelle ainsi caractérisée présente un degré de gravité suffisant pour justifier, en application de l'article 1184 du Code civil, la résiliation du protocole ;

Attendu que pour s'opposer au paiement du prix de vente des marchandises des expéditions numéro 1 à 17 la société Luzolo et Bikuma soutient que la résiliation du protocole a pour conséquence de rendre la société Winfood International débitrice du montant total des pertes de marchandises mentionnées aux articles 2 et 3 du protocole ;

Qu'elle demande la compensation entre la créance de prix d'achat et la créance d'indemnité alléguée ;

Qu'elle invoque en conséquence l'existence d'une créance d'indemnité pour destruction de marchandises concernant d'une part les contrats de vente objet des expéditions n ° 1 à 17 et d'autre part de contrats de vente afférents aux autres connaissements listés dans les annexes du protocole d'accord ;

Attendu qu'en réplique, la société Winfood International expose que la société Luzolo et Bikuma avait, auprès d'elle, un important en-cours de factures impayées et qu'il y avait par ailleurs un contentieux sur quelques marchandises livrées et payées, l'acheteur ayant prétendu que ces marchandises avaient été détruites par les autorités sanitaires ;

Qu'elle fait valoir que dans ce contexte, pour obtenir le paiement des sommes dues, elle avait accepté, par le protocole d'accord, de faire d'importantes concessions ; qu'elle considère que la société Luzolo et Bikuma ne peut se prévaloir de ces concessions faites à titre purement commercial ;

Qu'elle soutient par ailleurs que les marchandises ont été vendues à la société Luzolo et Bikuma aux conditions CIF ; qu'elle en conclut que la société Luzolo et Bikuma ne prouve pas l'existence d'une créance au titre des destructions de marchandises mentionnées au protocole ;

Attendu qu'en application de l'article 1315 du Code civil il appartient à la société Luzolo et

Bikuma qui réclame l'exécution d'une obligation à paiement de prouver l'existence de celle-ci ;

Que s'agissant d'une créance d'indemnité elle doit prouver que les conditions d'application de la garantie du vendeur ou de la responsabilité contractuelle de celui-ci sont réunies ;

Qu'au soutien de sa demande elle invoque les énonciations du protocole d'accord par lesquelles les parties ont reconnu à la fois le principe de l'existence de destructions de marchandises, et le montant de celles-ci ;

Mais attendu que dans les tableaux annexés au protocole d'accord figurent en particulier les marchandises des expéditions numéro 1 à 17 ; qu'il est constant que la vente de ces marchandises s'est faite aux conditions CIF et donc avec transfert des risques à l'acheteur au moment de

l'embarquement ;

Qu'en application de ces conditions de vente et en l'absence de preuve d'une faute du vendeur dans la survenance de dommages aux marchandises, l'acheteur doit supporter, les conséquences des dommages ;

Attendu que concernant les autres ventes mentionnées au protocole d'accord, distinctes de celles des expéditions numéro 1 à 17, que les pertes sont mentionnées aux articles 2 et 3 de cette convention ;

Que concernant les pertes visées à l'article 2 la société Luzolo et Bikuma déclare avoir subi sur des marchandises payées des destructions et avaries ;

Que la société Winfood International précise à cet égard, sans être démentie sur ce point par la société Luzolo et Bikuma, que l'article 2 porte sur un litige relatif à des marchandises retirées et payées ;

Que ce retraitement qui correspond à une prise de possession équivaut à une livraison et en produit les effets ;

Attendu que l'article 3 concerne des marchandises non payées par la société Luzolo et Bikuma ; que ces marchandises sont celles que liste le tableau n ° 6 intitulé « marchandises en litige en attente de position assureur de la société Winfood International » ;

Que le tableau n ° 6 mentionne plusieurs cargaisons de marchandises retirées par la société Luzolo et Bikuma sans présentation de l'original du connaissement ; que le retraitement équivalent à une livraison il convient de retenir que ces marchandises ont été livrées et non payées ;

Attendu que l'existence de dommages au moment du retraitement ou de la livraison doit être prouvée par l'acheteur ; qu'il appartient en effet à celui-ci de prouver qu'il a pris des réserves contre le vendeur au moment du retraitement de la livraison ;

Qu'en ce cas, le destinataire de la marchandise doit prouver notamment que le dommage s'est produit alors que celle-ci se trouvait entre les mains du transporteur ; qu'il convient d'observer à cet égard que, de fait, la prise de possession se faisait sur l'initiative de la société Luzolo et Bikuma par retraitement auprès de l'autorité portuaire ;

Attendu que la société Luzolo et Bikuma ne produit aucun document de nature à établir qu'au

moment du retraitement des marchandises elle ait pris des réserves contre le vendeur ;

Attendu en outre qu' en l'absence de reconnaissance expresse de responsabilité, la mention de la destruction de marchandises ne vaut pas à elle seule reconnaissance de responsabilité du vendeur ;

Attendu que la société Luzolo et Bikuma n'établit ni n'allègue l'existence d'un engagement distinct du protocole qui obligerait le vendeur à prendre en charge l'intégralité des sommes qui sont mentionnées au titre des destructions de marchandises ;

Attendu qu'au vu des développements qui précèdent, il apparaît que la société Luzolo et Bikuma ne rapporte pas la preuve de l'existence d'une créance certaine et liquide susceptible de venir en compensation avec la créance de la société Winfood International au titre du prix des marchandises des expéditions n° 1 à 17 ;

Attendu que la société Luzolo et Bikuma sera donc condamnée in solidum avec la société Cma Cgm et la société SDV Ami à réparer le préjudice subi à raison du non-paiement des marchandises des expéditions n° 1 à 15 et 17 et in solidum avec la société Cma Cgm pour ce qui concerne l'expédition

n° 16 ;

V) Sur les recours en garantie

V 1) Sur le recours en garantie de la société CMA CGM contre les sociétés SDV Ami , et Luzolo et Bikuma au titre des expéditions n ° 1 à 15 et 17

Attendu que les sociétés SDV Ami et Luzolo et Bikuma seront condamnées in solidum à garantir la société CMA CGM :

- à concurrence de l'indemnité susvisée se rapportant aux marchandises afférentes aux expéditions n ° 1 à 15 et 17 , étant précisé que le recours ne porte pas sur le prix des marchandises objet de l'expédition n ° 16 ;

V 2) Sur le recours en garantie de la société SDV Ami contre la société Luzolo et Bikuma

Attendu que la société Luzolo et Bikuma qui est à l'origine du préjudice résultant de la non régularisation prévue par la réglementation douanière sera condamnée à garantir la société SDV Ami de toutes condamnations prononcées contre celle -ci ;

V 3) sur le recours formé par la société Luzolo et Bikuma contre la société Cma Cgm

Attendu que la société Luzolo et Bikuma expose qu'elle est créancière de la société Winfood International, et / ou de la société Cma Cgm de la somme de 502 285 US \$, somme qui doit être compensée avec la somme de 54 796 euros qu'elle reste devoir à la société Winfood International ;

Qu'elle demande en conséquence la condamnation de la société Winfood International, et / ou la société Cma Cgm à lui payer la somme de

502 285 US \$, sous déduction de la somme de 54 796 euros ;

Attendu concernant la demande dirigée contre la société Winfood International, qu'il a été

relevé ci - dessus que la société Luzolo et Bikuma ne rapportait pas la preuve de l'existence de la créance d'indemnité qu'elle prétend détenir sur cette société ;

Attendu que la société Cma Cgm soutient que les demandes dirigées contre elle ont été formées pour la première fois par conclusions du mois d'avril 2013 et qu'elles sont en conséquence prescrites depuis le 28 mars 2011, les dernières marchandises ayant été déchargées le 28 février 2010 ;

Attendu qu'il résulte des énonciations du jugement entrepris que, par actes des 15 février et 4 mars 2011, la société Winfood International avait assigné en indemnisation de préjudice la société Cma Cgm ;

Qu' assignée en garantie par la société Cma Cgm, la société Luzolo et Bikuma, avait formé en première instance, une demande d'indemnisation contre la société Cma Cgm ; que les pièces produites ne permettent cependant pas de connaître la date des conclusions par lesquelles cette demande avait été

formée ;

Qu' en outre :

- d'une part il a été retenu ci-dessus que l'exception de prescription de l'action principale engagée par la société Winfood International (expéditions n ° 1 à

17) n'est pas fondée,

- d'autre part la société Cma Cgm ne fournit aucun élément de preuve concernant la date de retraitement des marchandises qui, visées dans le protocole d'accord invoqué par la société Luzolo et Bikuma, ont fait l'objet d'autres ventes que celles des expéditions n ° 1 à 17 ;

Que la société Cma Cgm à qui il appartient de prouver au regard des règles relatives à la prescription prévues notamment par les dispositions de l'article 3 de la convention de Bruxelles de 1924, que les conditions de l'exception d'irrecevabilité qu'elle invoque sont réunies, ne fait pas cette preuve ; que le moyen tiré de la prescription n'est donc pas fondé ;

Mais attendu sur le fond que par le non respect de la réglementation douanière et le défaut de paiement des marchandises la société Luzolo et Bikuma est à l'origine du dommage subi par la société Winfood International ;

Attendu par ailleurs, concernant les ventes de marchandises distinctes de celles qui ont fait l'objet des 17 expéditions concernées par les demandes de la société Winfood International, la société Luzolo et Bikuma ne produit aucun élément de preuve de nature à établir l'existence d'une faute de la société Cma Cgm à l'origine des dommages allégués ;

Attendu que la demande en paiement formée par la société Luzolo et Bikuma à l'encontre de la société Cma Cgm n'est donc pas fondée ;

VI) SUR LES AUTRES DEMANDES

A) Sur la demande en paiement de dommages - intérêts pour résistance abusive formée par la société Winfood International

Attendu qu'en l'absence de preuve d'une faute de nature à faire dégénérer en abus le droit des intimées à se défendre en justice la demande en paiement de dommages-intérêts formée par

la société Winfood International n'est pas fondée ; qu'elle ne peut aboutir ;

B) Sur la demande de capitalisation des intérêts

Attendu que la société Winfood International ne forme pas de demande en paiement d'intérêts des sommes demandées en principal ;

Que ces sommes produiront donc intérêts au taux légal à compter de la date de la présente décision ;

Que la capitalisation de ces intérêts dans les termes de l'article 1154 du code civil sera ordonnée ;

C) Sur les frais non répétables et les dépens

Attendu que l'équité commande :

- de condamner les sociétés CMA CGM, SDV Ami , et Luzolo et Bikuma, à payer in solidum à la société Winfood International la somme de 12 000 euros pour frais non répétables de première instance et d'appel,

- de condamner in solidum les sociétés SDV Ami , et Luzolo et Bikuma à payer à la société CMA CGM une indemnité de 8 000 euros sur le fondement de l'article 700 du code de procédure civile,

- et de condamner la société CMA CGM à payer à la société Empresa Portuaria de Cabinda la somme de 6 000 euros pour frais hors dépens de première instance et d'appel ,

Que l'équité ne commande pas de faire droit aux demandes en paiement d'indemnité formées, sur le fondement des dispositions de l'article 700 du code de procédure civile, par :

- la société Empresa Portuaria de Cabinda contre les sociétés SDV Ami, Bolloré logistics et Luzolo et Bikuma, elles-mêmes atraites en cause ;

- la société SDV Ami ;

Attendu qu'en application des dispositions de l'article 696 du code de procédure civile, les dépens de première instance et d'appel seront mis à la charge in solidum de la société CMA CGM, la société SDV Ami et la société Luzolo et Bikuma ;

Attendu que dans les rapports entre coobligés la charge des dépens et des frais hors dépens sera supportée conformément aux obligations à garantie ci-dessus définies relativement aux expéditions n ° 1 à 15 et 17 ;

PAR CES MOTIFS

LA COUR,

Statuant contradictoirement par décision mise à disposition au greffe,

Donne acte à la SELAFA MJA, prise en la personne de Maître Leloup thomas, liquidateur judiciaire de la société Winfood International, de son intervention volontaire ;

Confirme le jugement entrepris en ce qu'il s'est déclaré compétent pour connaître de la

présente affaire et en ce qu'il a déclaré la société Winfood International recevable en son action,

L'infirmé quant au surplus,

Statuant de nouveau sur les chefs infirmés,

Met hors de cause la société Bolloré Africa Logistic et la société Empresa Portuaria de Cabinda,

Condamne in solidum la société Cma-Cgm, la société SDV Ami, et la société Luzolo et Bikuma à payer à la société Winfood International représentée par son mandataire - liquidateur, au titre des marchandises des expéditions n ° 1 à 15 et 17, la somme de 81 601 euros et la contrevaletur en euros de la somme 869 263, 86 USD, outre la somme de 1339 euros au titre des frais bancaires facturés pour le retour des documents afférents à ces expéditions,

Condamne in solidum la société SDV Ami et la société Luzolo et Bikuma à garantir la société Cma Cgm de la condamnation susvisée prononcée contre elle, au titre des marchandises des expéditions n ° 1 à 15 et 17,

Condamne la société Luzolo et Bikuma à garantir la société SDV Ami de la condamnation susvisée prononcée contre elle au titre des marchandises des expéditions n ° 1 à 15 et 17,

Condamne in solidum la société CMA - CGM et la société Luzolo et Bikuma à payer à la société Winfood International représentée par son mandataire - liquidateur au titre des marchandises de l'expédition n° 16 la somme de 79 328 euros outre celle de 84 euros pour les frais bancaires,

Condamne la société Luzolo et Bikuma à garantir la société Cma Cgm de la condamnation susvisée relative aux marchandises de l'expédition n ° 16 .

Dit que les sommes susvisées produiront intérêts au taux légal à compter de la date de la présente décision,

Ordonne la capitalisation des intérêts dans les termes de l'article 1154 du code civil,

Condamne in solidum la société CMA CGM la société SDV Ami et la société Luzolo et Bikuma à payer à la société Winfood International. représentée par son mandataire - liquidateur la somme de 12 000 euros sur le fondement des dispositions de l'article 700 du code de procédure civile .

Condamne in solidum les sociétés SDV Ami , et Luzolo et Bikuma à payer à la société CMA CGM une indemnité de 8 000 euros sur le fondement de l'article 700 du code de procédure civile,

Condamne la société CMA CGM à payer à la société Empresa Portuaria de Cabinda la somme de 6 000 euros sur le fondement des dispositions de l'article 700 du code de procédure civile .

Condamne in solidum la société CMA CGM la société SDV Ami et la société Luzolo et Bikuma aux dépens de première instance et d'appel

Dit que dans les rapports entre coobligés la charge des dépens et des frais hors dépens sera

supportée conformément aux dispositions ci - dessus définies relativement aux expéditions n ° 1 à 15 et 17 ;

Rejette toutes demandes plus amples ou contraires au présent dispositif,

Autorise la distraction des dépens dans les termes de l'article 699 du code de procédure civile

.

LE GREFFIER LE PRÉSIDENT

R.G : 12/04114

COUR D'APPEL DE ROUEN
CHAMBRE CIVILE ET COMMERCIALE
ARRET DU 30 MAI 2013

DÉCISION DÉFÉRÉE :

TRIBUNAL DE COMMERCE DE ROUEN du 20 Janvier 2012

APPELANTE :

SARL ABCDEM'ESTUAIRE

MIN avenue du Commandant Bicheray

76000 ROUEN

représentée par Me Valérie GRAY, avocat au barreau de ROUEN, postulant

assistée de Me Florent DUGARD, avocat au barreau de ROUEN, plaidant

INTIMEE :

SARL SOCIETE HAVRAISE DE SERVICES ET DE DEMENAGEMENTS 'SHSD'

49, rue Augustin Normand

76600 LE HAVRE

représentée par Me Marie-Christine COUPPEY LEBLOND, avocat au barreau de ROUEN, postulant

assistée de Me Franck GUENOUX, avocat au barreau de ROUEN, plaidant

COMPOSITION DE LA COUR :

En application des dispositions de l'article 786 du Code de procédure civile, l'affaire a été plaidée et débattue à l'audience du 27 Mars 2013 sans opposition des avocats devant Madame PRUDHOMME, Conseiller, en présence de Madame BERTOUX, Conseiller

Le magistrat rapporteur a rendu compte des plaidoiries dans le délibéré de la Cour composée de :

Monsieur FARINA, Président

Madame PRUDHOMME, Conseiller

Madame BERTOUX, Conseiller

GREFFIER LORS DES DEBATS :

M. CABRELLI, Greffier

DEBATS :

A l'audience publique du 27 Mars 2013, où l'affaire a été mise en délibéré au 30 Mai 2013

ARRET :

CONTRADICTOIRE

Prononcé publiquement le 30 Mai 2013, par mise à disposition de l'arrêt au greffe de la Cour, les parties en ayant été préalablement avisées dans les conditions prévues au deuxième alinéa de l'article 450 du Code de procédure civile,

signé par Monsieur FARINA, Président et par Mme WERNER, Greffier

*

* *

EXPOSE DU LITIGE

La Société Havraise de Services et de Déménagement, ci-dessous dénommée la société SHSD, a été créée en mai 2007 pour exercer l'activité de déménagement dans le cadre de la franchise *Les Déménageurs Bretons*. La société ABCDEM'Estuaire a été créée en juin 2010 par les associés de la société SHSD dans le but de lui racheter le fonds de commerce et la franchise *Les Déménageurs Bretons*. Afin de pouvoir exécuter les commandes qui avaient été passées dans le cadre de son activité de déménageur affilié à la franchise, la société SHSD a sous-traité une partie des contrats de déménagement à la société ABCDEM'Estuaire. En raison de l'existence d'associés communs et du fait que le rachat du fonds de commerce de la société SHSD et de la franchise devait intervenir rapidement, aucun contrat écrit de location de véhicules avec chauffeur n'a été conclu entre les deux sociétés ni le moindre document contractuel signé permettant de déterminer le prix de cette mise à disposition de véhicules avec chauffeur.

Procédure :

Par exploit du 2 mars 2011, la société SHSD a fait délivrer assignation à la sarl ABCDEM'Estuaire afin de l'entendre condamnée à lui payer la somme de 30.000€sauf à parfait, à titre de dommages et intérêts ainsi qu'une indemnité de 8.000 €sur le fondement de l'article 700 du code de procédure civile et les dépens.

Par jugement contradictoire du 20 janvier 2012, le tribunal de commerce de Rouen a :

- *Condamné la sarl ABCDEM' Estuaire à payer à la société Havraise de Services et de Déménagements (SHSD) la somme de 5.000 €à titre du préjudice commercial avec intérêts au taux légal à compter du 2 mars 2011, date de l'assignation,*
- *condamné la sarl ABCDEM' Estuaire à payer à la société Havraise de Services et de Déménagements (SHSD) la somme de 2.861,62€correspondant au solde du prix convenu avec les consorts Deneux et que ceux-ci ont refusé de payer en raison de la confiscation de leurs effets personnels immobiliers,*
- *débouté la société SHSD de ses demandes de dommages et intérêts au titre de la perte de chiffre d'affaires et de l'intention de nuire,*
- *condamner la société SHSD à payer à la sarl ABCDEM' Estuaire la somme de 25.573,24 € au titre des factures impayées,*
- *dit que les condamnations réciproques des parties pourront se compenser entre elles,*
- *dit n'y avoir lieu à indemnité au titre des dispositions de l'article 700 du code de procédure*

- civile,*
- *ordonné l'exécution provisoire du jugement,*
- *condamné la société SHSD aux dépens.*

Le 10 août 2012, la sarl ABCDEM'Estuaire a régulièrement interjeté appel de cette décision.

Demandes et prétentions :

Dans ses dernières conclusions du 14 janvier 2013 auxquelles il convient expressément de se référer pour l'exposé des faits de la cause, des moyens et des prétentions soulevés, la sarl ABCDEM'Estuaire demande à la cour d'infirmer le jugement entrepris pour la partie de son dispositif l'ayant condamnée à payer à la société SHSD la somme de 5.000 € au titre du préjudice commercial avec intérêts au taux légal à compter de l'assignation et ainsi que celle de 2.861,62 € correspondant au solde du prix convenu avec les consorts Deneux mais aussi en ce qu'il l'a condamnée au remboursement des dépens et débouté de sa demande formée au titre des frais d'instance.

Pour le surplus, elle sollicite la confirmation du jugement et en tout état de cause, elle demande à la cour de rejeter l'ensemble des prétentions de la société SHSD, de la débouter de son appel incident et de la condamner à lui payer la somme de 2.500 € sur le fondement des dispositions de l'article 700 du code de procédure civile ainsi que les dépens de première instance et d'appel.

À l'appui de ses demandes, elle fait valoir qu'une relation commerciale entre elles pendant seulement 4 mois de travail ne peut être considérée comme établie au sens de l'article L.442-6-5ème du code de commerce et que l'inexécution de ses obligations par la société SHSD lui permettait de cesser toute prestation dans préavis en application de l'exception d'inexécution. Ainsi, la société SHSD ne pouvait raisonnablement espérer qu'elle continue à exécuter sans contrepartie une prestation dont elle n'avait pas été réglée.

Elle soutient encore qu'elle pouvait faire application du droit de rétention du dépositaire résultant de l'article 2286 du code civil et ainsi refuser de restituer le container litigieux.

Dans ses dernières écritures en réponse signifiées le 27 février 2013 auxquelles il convient également de se référer pour l'exposé des moyens en réponse de l'intimé, la société SHSD réclame la confirmation du jugement entrepris en ce qu'il a condamné la sarl ABCDEM'Estuaire à lui payer la somme de 5.000 € à titre de préjudice commercial avec intérêts à compter de l'assignation est celle de 2.861,62€ au titre du solde du prix convenu avec les consorts Deneux et que ceux-ci ont refusé de payer en raison de la confiscation de leurs effets personnels et mobiliers. Elle sollicite en revanche la réformation pour le surplus et réclame à nouveau la condamnation de la sarl ABCDEM'Estuaire à lui payer la somme de 15.000 € au titre de la perte du chiffre d'affaires sur 15 jours avec intérêts de droit à compter de l'assignation ainsi que celle de 5.000 € à titre de dommages intérêts e pour intention de nuire et sollicite que soit fixé à la somme forfaitaire et satisfactoire de 13.349 € TTC, la somme restant due à la sarl ABCDEM'Estuaire. Elle demande enfin la condamnation de cette société à lui payer la somme de 4.000 € sur le fondement de l'article 700 du code de procédure civile, demandent à la cour de dire que les condamnations réciproques pourront se compenser entre elles et réclames enfin la condamnation de la sarl ABCDEM'Estuaire aux entiers dépens de première instance et d'appel.

Elle expose au soutien de ses demandes que la société ABCDEM'Estuaire a rompu la veille de Noël 2010 sans préavis le contrat de mise à disposition du véhicule et de 3 personnes qui les liait. Cette rupture brutale des relations contractuelles a entraîné un préjudice constitué par la perte du chiffre d'affaires subie du fait de la privation de l'outil de travail et des personnels. Elle demande à la cour de confirmer que ce préavis devait être d'un mois comme l'a retenu le tribunal de commerce et que la durée non-effectuée de ce préavis était de 15 jours et de chiffrer cette perte à la somme de 15.000 €.

Elle indique que la rétention de la caisse contenant les effets personnels et le mobilier des époux Deneux, clients de la société SHSD, a eu pour conséquence de lui nuire alors qu'aucune des conditions permettant le droit de rétention n'était réunie. Cette voie de fait lui a causé un préjudice et elle sollicite la condamnation de la société ABCDEM'Estuaire à lui payer la somme de 2.861,62 € représentant le solde du prix convenu avec les conjoints Deneux qu'ils ont refusé de payer.

Enfin, elle estime que la société ABCDEM'Estuaire ne peut pas réclamer plus de 13.349,34 €TTC au titre de la mise à disposition d'un véhicule et des 3 personnes pendant les quelques mois de location du 4ème trimestre 2010.

L'ordonnance de clôture a été rendue le 28 février 2013.

SUR CE

Attendu qu'il n'est pas contesté que les sociétés SHSD et ABCDEM'Estuaire ont travaillé ensemble pour exercer l'activité de déménagement au cours des mois d'août à décembre 2010, la société ABCDEM'Estuaire ayant été constituée par les associés de la société SHSD, et qu'elle a mis à disposition de la société SHSD un camion de déménagement (camion porteur ou fourgon suivant l'importance du mobilier à transporter) ainsi qu'une équipe de trois personnes (chauffeur et déménageurs), les lettres de voitures de déménagement étant établies entre la société SHSD et les clients, sous couvert de la licence de la société ABCDEM'Estuaire.

Attendu que la société ABCDEM'Estuaire a émis mensuellement à l'adresse de la société SHSD des factures de 'prestation de services pour votre compte... location avec chauffeurs' :

- en août 2010 pour un montant de 9.500 €HT soit 11.362 €TTC correspondant à 20 jours de prestations
- en septembre 2010, pour un montant de 13.000 €HT soit 15.548 €TTC correspondant à 20 jours de prestations, toutes deux réglées,
- en octobre 2010 pour un montant de 13.718,03 €HT, soit 16.406,77 TTC €réglée à hauteur de 10.000 €,
- en novembre 2010 pour un montant de 13.050 €HT, soit 15.608,51 €TTC non réglée,
- en décembre 2010 pour un montant de 11.336,09 €HT, soit 13.557,96 €TTC non réglée.

Attendu que le 9 décembre 2010, la société ABCDEM'Estuaire informait la société SHSD par lettre recommandée avec accusé réception de ce qu'elle cessait tout travail avec elle, lui reprochant de ne pas respecter la réglementation applicable à l'activité de déménageur, puis, par lettre recommandée avec accusé réception du 24 décembre 2010, elle l'a mettait en demeure de régler le solde des factures émises qui s'élevaient pour la période d'octobre à décembre 2010, à la somme de 35.573,24 €; que courant mars 2011, la société SHSD lui réglait la somme de 10.000 €.

Sur le non respect du délai de préavis et le préjudice commercial :

Attendu que la société SHSD reproche à la société ABCDEM'Estuaire d'avoir rompu unilatéralement et fautivement leurs relations commerciales qu'elle qualifie d' 'établies' en application de l'article L 442-6 - 5° du code de commerce ; que la société ABCDEM'Estuaire justifie cette rupture par l'inexécution de ses obligations par la société SHSD.

Attendu que si cet article oblige effectivement un commerçant à réparer le dommage causé par le fait de rompre unilatéralement une relation commerciale établie, sans préavis écrit tenant compte de la

durée de la relation commerciale, en respectant la durée minimale de préavis déterminée en référence aux usages du commerce, cette disposition ne fait pas obstacle à la faculté de résiliation sans préavis en cas d'inexécution par l'autre partie de ses obligations.

Attendu qu'en l'espèce, la société ABCDEM'Estuaire reproche à la société SHSD d'avoir utilisé simultanément deux véhicules lui appartenant ce qui nécessitait qu'elle dispose de sa propre licence communautaire, ; que cette affirmation n'est cependant pas démontrée puisque c'était elle qui mettait à disposition de la société SHSD les véhicules lui appartenant ; qu'aucune faute ne peut être reprochée de ce fait à la société SHSD et ainsi, la mise en demeure du 9 décembre 2010 dans laquelle elle invoque un non-respect de la réglementation applicable à l'activité de déménageur n'est pas justifiée.

Attendu que la société ABCDEM'Estuaire reproche en second lieu à la société SHSD de n'avoir pas réglé les factures présentées ; qu'il apparaît que la facture d'août 2010 a été réglée en septembre et novembre 2010, que celle de septembre 2010 l'a été en novembre et décembre 2010, que celle d'octobre 2010 l'a été partiellement en décembre 2010 et janvier 2011 et si un incident de paiement était à déplorer à cette date, il a été régularisé quelques jours plus tard ; qu'il apparaît que la mise en demeure de payer la somme encore due date du 24 décembre 2010, jour de la rupture unilatérale de la convention par la société ABCDEM'Estuaire, et qu'elle n'est pas antérieure ; qu'ainsi, la société ABCDEM'Estuaire ne peut justifier d'avoir cessé toute relation commerciale avec la société SHSD pour violation de ses obligations de paiement ; qu'il apparaît effectivement qu'elle n'a respecté aucun délai de préavis, alors que les deux sociétés étaient en relation suivies depuis quatre mois ; que les usages du commerce pour une relation commerciale inférieure à six mois prévoient le respect d'un préavis de 15 jours à un mois ; qu'en l'espèce, la cour retient le délai minimum de 15 jours qui n'a pas été accordé fautivement par la société ABCDEM'Estuaire à la société SHSD et qu'elle doit l'indemniser pour le préjudice qui en est résulté.

Attendu que la société SHSD, après avoir réclamé devant le premier juge la somme de 25.708 €, réclame devant la cour l'octroi d'une indemnité de 15.000 € au titre de la perte du chiffre d'affaires liée à cette rupture fautive, au motif que l'activité de déménagement au cours du mois de décembre est toujours plus importante que celle du mois de novembre ; qu'il apparaît cependant que la société SHSD ne justifie pas qu'elle a perdu ledit chiffre d'affaire vanté et alors qu'elle a pu normalement travailler jusqu'au 24 décembre 2010, veille de la trêve de Noël, et ne verse aucun contrat qu'elle n'a pu honorer durant la quinzaine de jours suivant ; que l'indemnisation dont elle a droit ne peut qu'être forfaitaire, sur le principe, et la cour estime qu'il doit lui revenir à ce titre la somme de 2.500 €.

Attendu qu'en plus, la société SHSD réclame un préjudice commercial résultant de l'impossibilité d'effectuer les prestations correspondant aux contrats qu'elle avait obtenus ; mais là aussi, la société SHSD ne justifie pas de la perte de contrats qu'elle n'a pu honorer ; que sur les 13 devis clients établis entre les mois de mai et novembre 2010 qu'elle produit, elle ne justifie pas qu'elle n'a pu effectuer ces projets en raison de l'attitude de la société ABCDEM'Estuaire alors que ces devis ne sont pas signés par les clients qui l'ont contactée ; que la preuve d'un tel préjudice n'est pas rapportée ; qu'il convient d'infirmier le jugement entrepris sur ce point.

Sur l'exercice du droit de rétention et l'intention de nuire :

Attendu que la société SHSD reproche encore à la société ABCDEM'Estuaire d'avoir retenu pendant plusieurs semaines la caisse contenant le mobilier et les effets personnels des conjoints Deneux, ce qu'il a eu pour effet que ces derniers ont refusé de lui régler le solde de leur facture d'un montant de 2.861,62 €, dont elle demande règlement à la société ABCDEM'Estuaire.

Attendu que les conjoints Deneux avaient conclu un contrat de transport/déménagement avec la société SHSD ; que celle-ci avait loué le camion avec chauffeur et déménageurs à la société ABCDEM'Estuaire pour lui permettre d'effectuer la prestation qui a été réalisée le 16 décembre 2010

; que la société ABCDEM'Estuaire a retenu dans ses locaux le contenu du véhicule et a refusé de le restituer, au motif que la société SHSD était redevable à son égard du règlement de factures antérieures ;

Attendu que pour justifier de l'exercice du droit de rétention et du refus de restituer le container litigieux, la société ABCDEM'Estuaire invoque les dispositions de l'article 2286 du Code civil en prétextant d'un lien de connexité entre sa créance envers la société SHSD et la détention de la caisse.

Attendu qu'effectivement, si à la date du 24 décembre 2010, jour de la reprise du véhicule lui ayant permis d'effectuer le déménagement du mobilier, la société SHSD n'avait payé que partiellement la facture d'octobre 2010 et n'avait pas réglé celle de novembre 2010 à la société ABCDEM'Estuaire, en revanche, la facture relative à la location du camion pour effectuer le déménagement des effets des conjoints Deneux n'avait pas encore été présentée à la société SHSD ; que dès lors, la société ABCDEM'Estuaire ne pouvait utilement invoquer l'existence d'une créance née à l'occasion de la détention de la chose pour s'autoriser à retenir le contenu du camion ; qu'en conclusion, il convient de confirmer qu'elle a agi abusivement à l'encontre de son co-contractant qui justifie que les conjoints Deneux ont refusé de lui régler le solde de la facture, soit la somme de 2.861,62 €, et qu'il y a lieu de confirmer la condamnation prononcée par le premier juge à ce titre.

Attendu que la société SHSD demande à la cour de condamner la société ABCDEM'Estuaire à lui payer la somme de 5.000 € à titre de dommages-intérêts pour intention de nuire ; qu'elle n'apporte cependant aucune explication relativement à cette demande ; qu'il convient de confirmer le débouté de celle-ci déjà prononcé par le tribunal de commerce.

Sur la demande de paiement des factures :

Attendu que la société ABCDEM'Estuaire réclame à la société SHSD le règlement des factures présentées pour les mois d'octobre 2010 (6.406,77 €), novembre 2010 (15.608,51 €) et décembre 2010 (13.557,96 €) soit un total de 35.573,24 €, sous déduction de la somme de 10.000 € versée le 1er mars 2011 soit la somme finale de 25.573,24 € TTC ; qu'elle a présenté, en cours de l'instance de référé qui a fait l'objet d'une radiation pour accord des parties, les conditions de ces facturations.

Attendu que la société SHSD indique dans ses écritures qu'elle n'a jamais contesté les principes ou modalités de la facturation mais qu'elle estime qu'elle ne doit que la somme totale de 13.349 € TTC.

Attendu qu'il apparaît que les critiques de la société SHSD ne se sont manifestées que pour les deux derniers mois de facturation puisqu'elle a réglé les factures présentées des mois d'août, septembre et pour la majorité de celle du mois d'octobre 2010 ; qu'en conséquence, il convient de confirmer les justes motifs repris par le tribunal de commerce pour constater que la société ABCDEM'Estuaire a présenté des comptes réguliers et que ce n'est qu'a posteriori que la société SHSD a contesté ce qu'elle avait dans un premier temps admis ; que la facturation de la société ABCDEM'Estuaire est donc fondée et il convient de confirmer la condamnation de la société SHSD à lui payer cette somme de 25.573,24 €

Attendu que la cour confirme que les créances réciproques des parties pourront se compenser entre elles.

Attendu que la cour faisant partiellement droit aux demandes de chacune des parties, il convient de partager les dépens d'appel par moitié entre elles et l'équité commande de laisser à chacune d'elles la charge de ses frais irrépétibles.

PAR CES MOTIFS

La Cour,

Confirme le jugement rendu le 20 janvier 2012 par le tribunal de commerce de Rouen, sauf en ce qui concerne l'octroi d'un préjudice commercial à la Société Havraise de Services et de Déménagement, société SHSD, et le débouté d'un préjudice pour non respect d'un délai de préavis .

Et statuant à nouveau,

Condamne la société ABCDEM'Estuaire à payer à la Société Havraise de Services et de Déménagement, société SHSD, la somme de 2.500 € au titre du préjudice résultant du non-respect d'un délai de préavis,

Dit n'y avoir lieu à préjudice commercial pour la Société Havraise de Services et de Déménagement société SHSD,

Partage les dépens de l'instance d'appel par moitié entre les parties qui seront recouvrés conformément aux dispositions de l'article 699 du code de procédure civile.

Dit n'y avoir lieu à application de l'article 700 du code de procédure civile en cause d'appel.

LE GREFFIER LE PRESIDENT

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

COUR D'APPEL DE POITIERS

1ère Chambre Civile

ARRÊT DU 03 JUILLET 2015

Numéro d'inscription au répertoire général : 14/01119

Décision déferée à la Cour : Jugement au fond du 17 février 2014 rendu par le Tribunal de Commerce de POITIERS.

APPELANTE :

SAS SCHENKER JOYAU

Prise en la personne de son Président domicilié en cette qualité audit siège

Ayant pour avocat postulant Me Francois MUSEREAU de la SELARL JURICA, avocat au barreau de POITIERS.

Ayant pour avocat plaissant Stéphane MIGNE de la SELARL BLANCHARD & ASSOCIES, avocat au barreau de LA ROCHE-SUR-YON.

INTIMÉE :

SARL TRANSPORT BOUILLIE

Prise en la personne de Monsieur Philippe BOUILLE ès-qualités de liquidateur amiable

Ayant pour avocat plaissant Me Alexis BAUDOIN de la SCP D'AVOCATS TEN FRANCE, avocat au barreau de POITIERS.

COMPOSITION DE LA COUR :

En application des articles 907 et 786 du Code Procédure Civile, l'affaire a été débattue le 26 Mai 2015, en audience publique, les avocats ne s'y étant pas opposés, devant :

Monsieur Roland POTEE, Président

Ce magistrat a rendu compte des plaidoiries dans le délibéré de la Cour, composée de :

Monsieur Roland POTEE, Président

Madame Marie-Jeanne CONTAL, Conseiller

Madame Odile CLEMENT, Conseiller

GREFFIER, lors des débats : Monsieur Jérémy MATANO,

ARRÊT :

- CONTRADICTOIRE

- Prononcé publiquement par mise à disposition au greffe de la Cour, les parties ayant été préalablement avisées dans les conditions prévues au deuxième alinéa de l'article 450 du Code de procédure civile,

- Signé par Monsieur Roland POTEE, Président, et par Monsieur Jérémie MATANO, Greffier auquel la minute de la décision a été remise par le magistrat signataire.

EXPOSE DU LITIGE ET DE LA PROCÉDURE

Par jugement du 17 février 2014 auquel il est référé pour l'exposé du litige et de la procédure antérieure, statuant sur le litige opposant la société SCHENKER JOYAU à la société TRANSPORT BOUILLIE et son liquidateur amiable, Philippe BOUILLIE au titre de la perte d'une palette confiée par la société SCHENKER JOYAU à la société BOUILLIE pour livraison à une société tierce, le tribunal de commerce de POITIERS a dit que la société SCHENKER-JOYAU a déjà été indemnisée conformément au contrat type de transport du préjudice qu'elle prétend avoir subi, l'a déboutée de ses demandes et condamnée à payer à la société TRANSPORT BOUILLIE une somme de 750 euro au titre des dispositions de l'article 700 du code de procédure civile avec les dépens.

Le tribunal a considéré que si la livraison de 2 palettes sur les 3 prises en charge était reconnue par la SARL BOUILLIE, aucune preuve de détournement volontaire de la troisième palette n'était apportée, qu'aucune déclaration de valeur n'a été faite et que la société SCHENKER-JOYAU ayant retenu par compensation la somme de 750 euro correspondant à l'indemnité légale prévue par les conditions générales de transport routier, elle avait été intégralement indemnisée conformément à ces conditions générales et n'était ainsi plus recevable à réclamer une somme complémentaire.

La société SCHENKER-JOYAU a régulièrement formé appel le 18 mars 2014 de la décision dont elle sollicite la réformation dans ses dernières conclusions du 29 septembre 2014 demandant à la cour de :

- Dire et juger la société SCHENKER-JOYAU recevable en son appel et y faire droit,

- Infirmer le jugement dont appel en toutes ses dispositions, et statuant à nouveau,

- Débouter la société transports BOUILLIE, désormais SARL Philippe BOUILLIE SOCIÉTÉ EN LIQUIDATION AMIABLE de ses demandes incidentes,

- Dire que celle ci a commis une faute inexcusable et la condamner à payer à la société SCHENKER JOYAU la somme de 4.170,82 euro HT.

- Dire que cette somme portera intérêt à compter du 29 janvier 2013, date de la mise en demeure, jusqu'à complet paiement.

- Dire que les intérêts produiront eux-mêmes intérêts, conformément à l'article 1154 du code civil.

- Condamner la SARL Philippe BOUILLIE SOCIETE EN LIQUIDATION AMIABLE à payer à la société SCHENKER JOYAU la somme de 5.000 euro à titre de dommages et intérêts pour manquement à la

loyauté dans les relations commerciales et pour sanctionner ces manoeuvres frauduleuses au préjudice de la société SCHENKER JOYAU.

- Débouter la société transports BOUILLIE, désormais SARL Philippe BOUILLIE SOCIETE EN LIQUIDATION AMIABLE de l'ensemble de ses demandes fins et prétentions.
- Condamner la SARL Philippe BOUILLIE SOCIETE EN LIQUIDATION AMIABLE à payer à la société SCHENKER JOYAU la somme de 5.000 euro par application de l'article 700 du code de procédure civile.
- Condamner la SARL Philippe BOUILLIE SOCIETE EN LIQUIDATION AMIABLE aux entiers dépens de première instance et d'appel lesquels pourront être recouverts conformément aux dispositions de l'article 699 du code de procédure civile.

La SARL Philippe BOUILLIE SOCIETE EN LIQUIDATION AMIABLE demande à la cour, par conclusions du 28 juillet 2014 de :

- Dire que les conclusions d'intimé et portant appel incident de la société TRANSPORTS BOUILLIE, désormais SARL PHILIPPE BOUILLIE EN LIQUIDATION AMIABLE, sont recevables et bien fondées ;

Y faisant droit, et rejetant toutes demandes, fins et conclusions contraires,

- Débouter la société SCHENKER-JOYAU de son appel ;
- Confirmer le jugement entrepris en toutes ses dispositions ; Y ajoutant,
- Constater que le tribunal de commerce de POITIERS n'a pas statué sur les demandes reconventionnelles de la société TRANSPORTS BOUILLIE ;

Statuant sur ce point,

- Condamner la société SCHENKER-JOYAU à payer à la société TRANSPORTS BOUILLIE, désormais SARL PHILIPPE BOUILLIE EN LIQUIDATION AMIABLE, la somme de 5.000 euro à titre de dommages et intérêts du fait de son attitude parfaitement déloyale et pour la procédure abusive qu'elle a mise en oeuvre,
- Condamner la société SCHENKER-JOYAU à payer à la société TRANSPORTS BOUILLIE, désormais SARL PHILIPPE BOUILLIE EN LIQUIDATION AMIABLE, la somme complémentaire de 3.000 euro sur le fondement de l'article 700 du code de procédure civile ainsi qu'aux entiers dépens.

La clôture de la procédure a été prononcée par ordonnance du 28 avril 2015.

MOTIFS DE LA DÉCISION

L'appelante recherche la responsabilité de la société BOUILLIE à laquelle elle reproche d'une part d'avoir falsifié la lettre de voiture en y modifiant le nombre de palettes qu'elle avait reçu et chargé le 7 décembre 2012 pour le faire coïncider avec le nombre de palettes livré le 12 décembre 2012 et d'autre part, de s'être appropriée la palette manquante en distribuant les colis cadeaux qu'elle contenait à deux salariés de la société SCHENKER JOYAU.

L'appelante estime que ces faits sont constitutifs d'une faute inexcusable au sens de l'article L 133-8 du code de commerce excluant la limitation de responsabilité du transporteur par indemnisation forfaitaire du préjudice subi à 750euro, telle que prévue par les conditions générales de transport routier.

La société BOUILLIE ne nie pas la disparition d'une palette mais elle conteste toute faute inexcusable en faisant valoir que le conducteur qui a effectué la livraison n'était pas celui qui avait chargé le véhicule et qu'au constat de la présence de deux palettes au lieu des trois mentionnées sur la lettre de voiture, il a modifié la lettre de voiture de manière visible à la livraison pour régulariser ce qu'il pensait être une erreur commise lors du chargement.

L'intimée rappelle que le fait pour un transporteur de ne pouvoir donner d'éclaircissement sur les causes et les circonstances de la perte d'une partie de la marchandise transportée n'établit pas l'existence d'une faute inexcusable.

Elle indique que si la palette manquante a dû être volée entre le chargement et la livraison, rien ne démontre qu'elle soit liée à ce vol, les attestations produites par l'appelante pour démontrer la remise par M.BOUILLIE à deux salariés du groupe SCHENKER JOYAU, de cadeaux provenant de la palette volée étant dépourvues de force probante et non crédibles.

Cependant, si la modification par le livreur de la société BOUILLIE, du nombre de palettes pris en charge ne peut être assimilée à une falsification compte tenu de son caractère apparent, en revanche, rien ne permet d'écarter les attestations précises et circonstanciées de deux salariés du groupe SCHENKER JOYAU qui démontrent que M.BOUILLIE leur a fait don, après la disparition de la palette manquante, de deux coffrets cadeaux gastronomiques du même type que ceux contenus dans cette palette.

Dans la mesure où il n'est pas contesté que ces coffrets sont des produits originaux confectionnés à la demande par la SARL LE CHAI DES GOULIPIATS et que la gérante atteste n'avoir jamais vendu ni facturé aucune marchandise à la société BOUILLIE, il y a lieu de tenir pour établi que la palette manquante a été détournée par cette société.

Cette situation apparaît aussi confirmée par le fait que si la société BOUILLIE indique elle-même dans ses écritures que la disparition de la palette manquante est ' certainement due à un vol qui a eu lieu alors que le camion destiné à effectuer le chargement était stationné au sein de l'entreprise de transport BOUILLIE ou bien durant le transport ', la cour constate que l'intimée ne justifie pas ni ne prétend d'ailleurs, avoir déposé plainte pour vol, au moins pour obtenir la garantie de son assureur.

Dans ces conditions, le détournement de marchandise par le transporteur étant constitutif d'une faute inexcusable par son caractère délibéré et d'une exceptionnelle gravité, c'est à bon droit que l'appelante poursuit l'indemnisation de son préjudice réel en écartant la limitation de responsabilité opposée par l'intimée.

Ce préjudice est justifié pour la somme de 3.555,01 euro HT au titre de la palette manquante outre 615,81 euro HT au titre des frais de réapprovisionnement en express pour la nouvelle livraison du client, soit un montant total HT de 4.170,82 euro avec intérêts légaux à compter de la date de la mise en demeure et capitalisation, somme qui sera mise à la charge de l'intimée par infirmation du jugement.

Il n'y a pas lieu de déduire de cette somme celle de 750 euro que l'intimée prétend avoir réglée au titre de l'indemnisation forfaitaire par une compensation qui a certes été proposée par courrier du 20 février 2013 mais dont il n'est pas justifié de la réalisation.

Le comportement à tout le moins déloyal de la société BOUILLIE a nécessairement causé un préjudice à l'appelante qui est fondée à obtenir de ce chef, une somme de 1.500euro à titre de dommages et intérêts, outre une indemnité de 2.500euro au titre des dispositions de l'article 700 du code de procédure civile.

PAR CES MOTIFS

Infirme le jugement déféré et, statuant à nouveau ;

Dit que la société transports BOUILLIE, désormais SARL Philippe BOUILLIE en LIQUIDATION AMIABLE, a commis une faute inexcusable et la condamne à payer à la société SCHENKER JOYAU :

- la somme de 4.170,82 euro HT avec intérêts au taux légal à compter du 29 janvier 2013 et capitalisation des intérêts, conformément à l'article 1154 du code civil.

- la somme de 1.500 euro à titre de dommages et intérêts

- la somme de 2.500 euro au titre des dispositions de l'article 700 du code de procédure civile,

Condamne la société intimée aux entiers dépens de première instance et d'appel qui pourront être recouverts conformément aux dispositions de l'article 699 du code de procédure civile.

LE GREFFIER, LE PRÉSIDENT,

R.G : 15/00338

COUR D'APPEL DE ROUEN
CHAMBRE CIVILE ET COMMERCIALE

ARRET DU 10 SEPTEMBRE 2015

CONTREDIT

DÉCISION DÉFÉRÉE :

2013 5156

TRIBUNAL DE COMMERCE DU HAVRE du 24 Octobre 2014

DEMANDEUR AU CONTREDIT :

1. **Société HAMBURG SUDAMERIKANISCHE DAMPSCHIFFAHRTS
GESELLSCHAFT KG**

Willy Brandt Strasse 59-61

PO Box 111533

20415 HAMBOURG - ALLEMAGNE

représentée par Me Yannick ENAULT de la SELARL YANNICK ENAULT-CHRISTIAN
HENRY, avocat au barreau de ROUEN, postulant

assistée de Me Ulrike BALK BAZOT, avocat au barreau de PARIS, plaidant

DEFENDEURS AU CONTREDIT :

1. **Société HELIUM SERVICES S.A ,**

6 rue Cognacq-Jay

75007 PARIS

représentée par Me Valérie GRAY, avocat au barreau de ROUEN, postulant

assistée de Me Sylvie NEIGE, avocat au barreau de PARIS, plaidant

1. **YUSEN LOGISTICA ARGENTINA**

Corrientes 327 - PISO 13

C 1043 AAD BUENOS AIRES

73220 ARGENTINE

sans avocat constitué bien que régulièrement convoqué par le greffe.

COMPOSITION DE LA COUR :

En application des dispositions de l'article 786 du Code de procédure civile, l'affaire a été plaidée et débattue à l'audience du 28 Mai 2015 sans opposition des avocats devant Monsieur FARINA, Président, en présence de Madame AUBLIN-MICHEL, Conseiller,

Le magistrat rapporteur a rendu compte des plaidoiries dans le délibéré de la Cour composée de :

Monsieur FARINA, Président

Madame AUBLIN-MICHEL, Conseiller

Madame BERTOUX, Conseiller

GREFFIER LORS DES DEBATS :

Mme LAKE, Greffier

DEBATS :

A l'audience publique du 28 Mai 2015, où l'affaire a été mise en délibéré au 10 Septembre 2015

ARRET :

REPUTE CONTRADICTOIRE

Prononcé publiquement le 10 Septembre 2015, par mise à disposition de l'arrêt au greffe de la Cour, les parties en ayant été préalablement avisées dans les conditions prévues au deuxième alinéa de l'article 450 du Code de procédure civile,

signé par Monsieur FARINA, Président et par Mme LAKE, Greffier

*

**

EXPOSE DU LITIGE

En août 2012 la société Air Liquide Argentina a confié à la société Yusen Logistics Argentina commissionnaire de transport, l'organisation du transport d'un conteneur Isotank n° Algu 061030/7 contenant des résidus d'hélium produits dangereux.

Cette dernière a confié le transport maritime de Buenos Aires au Havre à la société Hamburg Sud transporteur maritime.

Le conteneur a été chargé à bord du navire Santa Catarina selon connaissance émis le 30 août 2012 à Buenos Aires avec comme chargeur la société Air Liquide Argentina et comme destinataire la société Perform Air International à Roissy la société Air Liquide France étant le notify.

À l'arrivée au Havre le conteneur est demeuré sur le terminal portuaire jusqu'au 28 septembre 2012 date à laquelle un EIR a été émis par le manutentionnaire faisant état de dommages.

Des réserves ont été adressées lors de la livraison et une expertise amiable a conclu que les dommages seraient survenus alors que la marchandise était sous la responsabilité du transporteur maritime.

Par acte d'huissier du 27 septembre 2012 la société Hélium Services appartenant au groupe Air liquide a fait assigner en responsabilité les sociétés Hamburg Sud et Yusen Logistics Argentina devant le tribunal de commerce du Havre.

La société Hamburg Sud a soulevé l'exception d'incompétence du tribunal de commerce du Havre au profit de la juridiction allemande de Hambourg.

Par jugement en date du 24 octobre 2014 le tribunal :

- a reçu la société Hamburg Sud en son exception d'incompétence du tribunal de commerce du Havre au profit de la juridiction de Hambourg, l'a déclarée mal fondée
- s'est déclaré compétent à connaître du litige
- a fait injonction à la société Hamburg Sud de conclure au fond pour le 28 novembre 2014
- a renvoyé la présente affaire à l'audience fixée devant M.Checaray Juge rapporteur le 16 décembre 2014
- a condamné la société Hamburg Sud aux dépens de l'incident et à payer à la société Helium Services la somme de 2000 € par application de l'article 700 du code de procédure civile.

La société Hamburg Sud a formé un contredit de compétence le 5 janvier 2015.

Aux termes de ses dernières conclusions en date du 28 mai 2015 expressément visées, elle poursuit l'infirmité du jugement et demande à la Cour de :

- In limine litis dire que le tribunal de commerce du Havre ni aucune autre juridiction française n'est compétente territorialement pour se prononcer sur la demande délivrée par la société Hélium Services à son encontre
- la déclarer recevable et bien fondée en son contredit de compétence et y faisant droit
- dire que seul le Landgericht Hamburg à savoir le tribunal régional de Hambourg (Allemagne) est compétent pour connaître de la demande formée par Helium Services
- renvoyer en conséquence la société Hélium Services à mieux se pourvoir
- la débouter de l'ensemble de ses demandes
- en tout état de cause la condamner au remboursement des frais de contredit et au paiement d'une indemnité de 15'000 € sur le fondement de l'article 700 du code de procédure civile.

Dans ses dernières écritures en date du 27 mai 2015 expressément visées la société Helium Services poursuit la confirmation du jugement et demande à la Cour de rejeter l'exception d'incompétence soulevée par la société Hamburg Sud et de la condamner au paiement d'une indemnité de 10'000 € pour manquement au devoir de cohérence, outre 10'000 € au titre de l'article 700 du code de procédure civile.

SUR CE

Sur l'exception d'incompétence

Au soutien de son contredit la société Hamburg Sud expose en substance qu'en application de la clause attributive de compétence numéro 20 du connaissement, les juridictions françaises sont incompétentes au profit de la juridiction allemande ; que cette clause est applicable au titre de l'article 23 I c du règlement C.E. n° 44/2001 qui prévoit que la convention attributive est conclue dans le commerce international sous une forme qui est conforme à un usage dont les parties avaient connaissance ou étaient censées avoir connaissance, et qui est largement connu et régulièrement observé dans ce type de commerce par les parties à des contrats du même type dans la branche commerciale considérée ;

que ce texte est confirmé par l'interprétation de la Cour de Justice des Communautés européennes elle-même suivie par la Cour de Cassation dans ses arrêts des 12 mars 19 novembre 2013, et qu'il est un usage largement connu et régulièrement observé qu'en transport maritime, une branche spécifique du commerce international, les transporteurs incluent dans les connaissements une clause attributive de compétence au profit des tribunaux dans le ressort desquels se trouve leur siège social ;

Que la clause attributive de compétence est opposable au destinataire réel, tiers porteur du connaissement Hélium services ;

Que cette clause convenue entre un transporteur maritime et un chargeur produit ses effets à l'égard du destinataire tiers porteur du connaissement autant qu'il a succédé aux droits et obligations du chargeur en vertu du droit national applicable ;

Qu'en application de la clause 20 du connaissement le droit national applicable est le seul droit allemand ; qu'en vertu de l'article 656 alinéa 1 du code de commerce allemand dans son ancienne version applicable en l'espèce, le connaissement fait autorité en ce qui concerne le rapport de droit entre le transporteur et le destinataire des biens ; que la clause attributive de compétence est donc reconnue comme valable à l'encontre du destinataire et tiers porteur qui jouit en effet des droits originaires découlant directement du connaissement ; que par conséquent la clause attributive de compétence est opposable à la société Hélium ;

Que la société Hélium Services ne prouve d'ailleurs pas sa qualité prétendue de destinataire réel ;

Que subsidiairement cette même clause est opposable au destinataire compte tenu de son consentement à celle-ci au regard des dispositions de l'article 23 alinéa 1c du règlement CE 44/2001 ; qu'il suffit pour le consentement des parties que la clause attributive de compétence en matière de commerce international soit conclue en une forme admise par les usages commerciaux dans la branche concernée.

La société Hélium Services réplique que la clause attributive de compétence dont se prévaut la société Hamburg Sud ne lui est manifestement pas opposable ; qu'il résulte d'un arrêt de la Cour de Cassation en date du 9 juillet 2013 que la clause attributive de compétence dont le transporteur maritime missionné par un commissionnaire se prévaut à l'égard du commettant n'a aucune force obligatoire, dès lors que le commettant n'a pu consentir avec le transporteur au sens de l'article 23 du règlement 44/2001 ; que cette clause n'est donc pas opposable à une société qui n'a pas contracté avec le transporteur maritime ; qu'en l'espèce elle n'était pas partie au contrat de transport maritime et ne figure pas en qualité de destinataire sur le connaissement de sorte qu'elle n'est pas tiers porteur ; que ce connaissement a été émis à personne dénommée en l'occurrence la société Perform Air international ; que l'article 23 1 du règlement CEE 44/2001 qui autorise la stipulation d'une convention attributive de juridiction vise expressément les parties au contrat de transport ;

Qu'en réalité la loi applicable est la loi française conformément à l'article cinq du règlement communautaire 593/2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles dit Rome I ;

Qu'en droit français le destinataire n'est pas considéré comme succédant aux droits et actions du chargeur ; que la clause attributive de juridiction ne lui est donc pas opposable, son consentement ne se présument pas ;

Que la solution demeure identique sous l'empire de la loi allemande puisque le destinataire qui ne figure pas au connaissement n'est pas partie au contrat de transport et ne peut pas succéder au chargeur ;

Que par conséquent l'exception d'incompétence doit être rejetée.

Il résulte des dispositions de l'article 1165 du code civil que *les conventions non d'effet qu'entre les parties contractantes ; elle ne nuisent point au tiers et elle ne lui profitent que dans les cas prévus par l'article 1121.*

Il est constant que la clause 20 du connaissement maritime liant les parties au contrat de transport prévoit une attribution de compétence à la juridiction allemande ; par ailleurs la société Hélium Services n'est pas mentionnée audit connaissement qui fait figurer comme destinataire la société Perform Air international ;

Il en résulte qu'elle est tiers au contrat de transport et que la clause

attributive de compétence lui est donc inopposable en sa qualité de tiers destinataire réel de la marchandise.

Dès lors seul l'article cinq du règlement européen du 17 juin 2008 Rome I relatif aux règles de compétence territoriale a vocation à s'appliquer, lequel stipule la compétence du lieu de livraison au cas où le lieu de livraison diffère du lieu de chargement.

Le lieu de livraison se situant au Havre seul le tribunal de commerce du Havre est compétent pour connaître du présent litige de sorte qu'il convient de confirmer le jugement entrepris.

Sur la demande de dommages-intérêts

La société Hélium Services ne justifie d'aucun préjudice ouvrant droit à des dommages-intérêts et doit être déboutée de sa demande de ce chef.

Sur les demandes au titre de l'article 700 du code de procédure civile

Il n'apparaît pas équitable de laisser à la société Hélium Services la charge de ses frais irrépétibles et non compris dans les dépens en cause d'appel, qu'il y a lieu d'évaluer à 3000 € en sus de l'indemnité accordée par les premiers juges .

Sur les dépens

La société Hambourg Sud qui succombe dans la présente procédure sera tenue aux entiers dépens du contredit.

PAR CES MOTIFS

La Cour statuant publiquement et contradictoirement,

Confirme en toutes ses dispositions le jugement entrepris.

Y ajoutant,

Condamne la société Hamburg Sud. à payer à la société Hélium Services une indemnité de 3000 € au titre de l'article 700 du code de procédure civile.

Rejette les autres prétentions des parties.

Condamne la société Hamburg Sud aux dépens du contredit avec droit de recouvrement direct au profit des avocats de la cause.

LE GREFFIER LE PRESIDENT

Cour d'appel
Basse-Terre
Chambre civile 2

14 Décembre 2015

N° 866, 15/00455

LA SARL SEA AIR SERVICES

LA SARL SOCIETE RHUM SAINT BARTH

Classement :Inédit

Contentieux Judiciaire

EXPOSE DU LITIGE

En novembre 2011, la SARL RHUM SAINT BARTH, spécialisée dans la fabrication et la commercialisation de rhum de haut de gamme, a fait appel à la SARL SEA AIR SERVICES, en qualité de commissionnaire de transport, pour faire acheminer au port de NEW YORK, 1120 caisses de bouteilles de rhum, pour un retrait des marchandises le 11 décembre 2011 par l'importateur américain MHW.

Le commissionnaire a confié le transport du lot principal à la société CMA CGM moyennant la location d'un conteneur de 40m3, dont l'arrivée était prévue le 11 décembre 2011.

Les produits ont été retirés le 13 janvier 2012, à défaut de la remise d'un connaissement valide par le commissionnaire de transport avant cette date.

Par requête du 18 janvier 2013, la SARL RHUM SAINT BARTH a assigné la SARL SEA AIR SERVICES, devant le tribunal mixte de commerce de Basse-Terre la société SEA AIR SERVICES, aux fins de paiement de diverses sommes en principal, outre les inérêts, à savoir :

- 5675.76 euros au titre des surestaries supportées par celle-ci - 8 860 euros au titre des frais de rétention de stockage,
- 2313.78 euros au titre des frais de marketing,
- 37 285 euros au titre des frais de publicité,
- 14 884.31 euros au titre des frais engagés à perte pour la soirée de lancement à MIAMI,
- 20 000 euros au titre de la perte de chance du bénéfice escompté par les ventes,

Par jugement contradictoire du 14 janvier 2015, le tribunal mixte de commerce de Basse-Terre a :

- condamné la SARL SEA AIR SERVICES à payer à la société RHUM SAINT BARTH les sommes de 5675,76 euros, au titre des frais engagés en surestaries et 39 300 euros, au titre des ventes escomptées et non réalisées pour la période du 15 décembre 2011 au 15 janvier 2011
- dit assortir ces sommes du taux d'intérêt légal augmenté de 5 points sur le fondement des articles 503 du code de procédure civile et L 313-3 du CMF,
- dit n'y avoir lieu à exécution provisoire,
- condamné la SARL SEA AIR SERVICES à payer 5000 euros au titre de l'article 700 du code de procédure civile et aux dépens.

Par déclaration du 27 mars 2015, la SARL SEA AIR SERVICES a interjeté appel de ce jugement.

Par conclusions reçues le 17 juin 2015, la SARL SEA AIR SERVICES demande à la cour de :

- réformer le jugement rendu le 14 janvier 2015 par le tribunal mixte de commerce de Basse-Terre statuant à nouveau,
- débouter la société RHUM SAINT BARTH de l'ensemble de ses demandes,
- condamner la SARL RHUM SAINT BARTH à lui payer la somme de 4000 euros, au titre de l'article 700 du code de procédure civile ainsi que les entiers dépens de première instance et d'appel, profitant à Me ALBINA COLLIDOR.

L'intimée n'a pas constitué d'avocat.

L'ordonnance de clôture a été rendue le 19 octobre 2015.

MOTIFS DE L'ARRÊT

Sur la responsabilité de la SARL SEA AIR SERVICES

La SARL RHUM SAINT BARTH soutenait en première instance que la société SEA AIR SERVICES est garante des intervenants dans la chaîne du transport et notamment du transporteur « CMA CGM », que la société SEA AIR SERVICES a engagé sa responsabilité contractuelle de plein droit à son égard, en raison du retard mis par CMA CGM à remettre un connaissement valide avant la date du retrait des marchandises au port de NEW YORK.

La SARL SEA AIR SERVICES déniait toute responsabilité dans le retard de livraison, invoquant un échange de mails qui attestait que ce connaissement était tantôt incomplet, tantôt perdu, et soutenait qu'aucune preuve de la réalité du préjudice invoquée était apportée par la SARL RHUM SAINT BARTH.

Le tribunal a, sur le fondement des articles L 132-3 et L 132-4 du code de commerce que le commissionnaire est tenu à une obligation de de résultat et nécessairement à une obligation de renseignements, à l'égard de ses commettants.

Il a relevé qu'il découle de cette obligation de résultat que la responsabilité contractuelle du

commissionnaire de transport peut être engagée également en cas de faute commise par le transporteur qui lui a été substitué.

Il a retenu que la requérante a été dans l'obligation de s'acquitter de frais liés au retard de livraison (frais de rétention de produits dans le port de NEW YORK d'un montant de 5.675,76 euros).

En cause d'appel, la SARL SEA AIR SERVICES reprend ses moyens et arguments de première instance et dénie toute responsabilité dans le retard de livraison.

L'appelante fait valoir qu'elle a adressé le 5 décembre 2014 un connaissement à la SARL RHUM SAINT BARTH selon les informations mentionnées sur la facture remise par celle-ci et que, dans le même temps, le 7 décembre 2011, ce connaissement était adressé à la société MHW.

Elle expose que par courriel en date du 9 décembre 2011, la société MHW lui a demandé un transitaire était prévu lors de la livraison au port de NEW YORK, alors qu'aucun transitaire ne l'était et que celle-ci a attendu le 29 décembre pour l'informer de la nécessité de mentionner le nom d'un transitaire, modification entraînant ainsi un retard de livraison lié à l'établissement d'un nouveau connaissement.

Elle précise que le 5 janvier suivant la société CMA-CGM en charge du transport maritime lui adressait un courriel indiquant que le connaissement avait été modifié.

Elle affirme que c'est donc par la faute de la SARL RHUM SAINT BARTH que sont survenues les difficultés d'établir un connaissement valide.

De plus, l'appelante fait valoir que la date du 11 décembre 2011 comme date de livraison était purement indicative et que le paiement de la facture n'était pas effectué, celui-ci n'étant intervenu que le 11 janvier 2012.

La SARL SEA AIR SERVICES soutient que la proposition qu'elle a faite de prendre en charge partie des frais de surestaries ne valait que comme geste commercial et non comme une reconnaissance de responsabilité de sa part.

Aux termes de l'article L132-4 du code de commerce, le commissionnaire de transport «est garant de l'arrivée des marchandises et effets dans le délai déterminé par la lettre de voiture, hors les cas de la force majeure légalement constatée.»

Il résulte de ce texte et de l'article L 132-5 que le commissionnaire de transport est présumé responsable du préjudice résultant du retard de livraison, soit que le délai de livraison ait été contractuellement déterminé, soit que le délai d'acheminement, qui doit s'entendre depuis le chargement jusqu'à la livraison, soit excessif compte tenu des circonstances.

En l'espèce, même si la date du 11 décembre n'était qu'une date indicative (ETA = estimated time of arrival), ce délai ne peut qu'être considéré comme excessif puisque la marchandise qui a quitté le port de Gustavia le 2 décembre devait être livrée 9 jours plus tard, le 11 décembre, alors qu'elle ne l'a été que le 13 janvier.

S'agissant de l'éventualité évoquée en première instance, d'une perte du connaissement, la cour approuve les motifs du premier juge qui a rappelé que la responsabilité de plein droit du commissionnaire peut être engagée en cas de faute commise par le transporteur qui lui a été

substitué ; que, dès lors, peu importe que la perte du connaissance ait été ou non le fait du transporteur, cette perte entraînant ipso facto la responsabilité du commissionnaire de transport.

Par ailleurs, il convient de relever, sur le choix d'un transitaire pour prendre livraison au port de New-York, il appartenait au professionnel du transport, à savoir l'appelante, de savoir que cette désignation d'un transitaire était une formalité obligatoire à New-York et qui aurait donc du, en application de son devoir de conseil et de renseignement, proposer la désignation d'un transitaire à son commettant.

A défaut d'élément nouveau, il y a donc lieu de confirmé le jugement entrepris en ce qu'il a retenu la responsabilité de la société SEA AIR SERVICES.

Sur le préjudice

C'est à bon droit et par des motifs pertinents, approuvés par la cour que le premier juge a arrêté le préjudice consécutif au retard de livraison aux chefs de préjudice suivants :

- frais de rétention 5 675,76 euros
- perte de chance sur les ventes escomptées et non réalisées en fin d'année 2011 : 39 300 euros.

En outre, le premier juge a par une juste appréciation des faits de la cause et du droit des parties, écarté du préjudice réparable, les frais liés à la soirée de lancement, le lien de causalité entre la perte financière et la campagne de publicité n'étant pas établi, ainsi que les frais de publicité, leurs effets s'étant produits à compter de 2012, les frais de transport et les frais de stockage.

Le jugement entrepris sera donc confirmé en toutes ses dispositions.

Sur l'article 700 du code de procédure civile et les dépens

La SARL SEA AIR SERVICES succombant en sont recours, sera débouter de sa demande formulée au titre de l'article 700 du code de procédure civile et supportera les entiers dépens d'appel.

PAR CES MOTIFS,

La Cour,

Confirme le jugement entrepris en toutes ses dispositions ;

Y ajoutant,

Déboute la SARL SEA AIR SERVICES de sa demande au titre de l'article 700 du code de procédure civile ;

Condamne la SARL SEA AIR SERVICES aux entiers dépens d'appel.

Et ont signé le présent arrêt

la greffière, P/le président,

R.G : 14/05489

COUR D'APPEL DE ROUEN
CHAMBRE CIVILE ET COMMERCIALE

ARRÊT DU 17 DECEMBRE 2015

DÉCISION DÉFÉRÉE :

12/4120...

TRIBUNAL DE COMMERCE DU HAVRE du 31 Octobre 2014

APPELANTE :

1. SARL ORBA TECH

Zone d'Activité Brassilly

257 Route de Valparc

74330 POISY

Représentée par Me Agathe LOEVENBRUCK de la SCP SAGON LOEVENBRUCK
LESIEUR LEJEUNE, avocat au barreau du HAVRE, postulant

Assistée de la SCP BALLALOU ALADEL, avocat au barreau d'ANNECY, plaidant

INTIMÉES :

**1. Me BEILLARD Eugène - Administrateur judiciaire de SAS BUFFARD
LOGISTIQUE**

23, rue Georges Heuillard

76064 LE HAVRE

Non assigné

1. SAS BUFFARD LOGISTIQUE

Chaussée de la Moselle

76600 LE HAVRE

**1. SELARL CATHERINE VINCENT es qualité de mandataire judiciaire de la
société BUFFARD LOGISTIQUE**

20 rue Casimir Perrier

76600 LE HAVRE

1. Compagnie d'assurances HELVETIA ASSURANCES venant aux droits de la

société GAN EUROCOURTAGE MARCHÉ MARITIME & TRANSPORT

2 Rue Sainte Marie

92400 COURBEVOIE

Représentés par Me Céline BART, avocat au barreau de ROUEN, postulant

Assistés de Me Franck DOLLFUS, avocat au barreau du HAVRE, plaidant

1. SAS NL OVERSEAS anciennement dénommée SEED TRANSIT

71 rue Jules Siegfried

76055 LE HAVRE CEDEX

1. SASU NORMANDIE LOGISTIQUE

Rue de Madagascar

76100 ROUEN

Représentés et assistés de Me Franck GUENOUX, avocat au barreau de ROUEN

COMPOSITION DE LA COUR :

En application des dispositions de l'article 786 du Code de procédure civile, l'affaire a été plaidée et débattue à l'audience du 08 Octobre 2015 sans opposition des avocats devant Monsieur FARINA, Président, en présence de Madame BERTOUX, Conseiller,

Le magistrat rapporteur a rendu compte des plaidoiries dans le délibéré de la Cour composée de :

Monsieur FARINA, Président

Madame AUBLIN-MICHEL, Conseiller

Madame BERTOUX, Conseiller

GREFFIER LORS DES DÉBATS :

Mme JEHASSE, Greffier

DÉBATS :

A l'audience publique du 08 Octobre 2015, où l'affaire a été mise en délibéré au 19 novembre 2015, délibéré prorogé au 17 décembre 2015

ARRÊT :

DEFAUT

Prononcé publiquement le 17 décembre 2015, par mise à disposition de l'arrêt au greffe de la Cour, les parties en ayant été préalablement avisées dans les conditions prévues au deuxième

alinéa de l'article 450 du Code de procédure civile,

signé par Monsieur FARINA, Président et par Mme LAKE, Greffier.

*

* *

EXPOSE DU LITIGE

La société Orba Tech, qui exerce l'activité d'importation et de distribution de machines-outils, s'est vue confier par la société Mdsh la livraison d'un centre d'usinage vertical à commande numérique en provenance de Taïwan.

La société Orba-Tech a confié à la société Seed Transit les opérations de réception du conteneur au HAVRE, de dépotage de celui-ci et de transport de la machine jusqu'aux locaux du client Mdsh.

La société Seed Transit s'est rapprochée de la société Buffard Logistique pour procéder à la traction du conteneur, au dépotage de celui-ci et au chargement sur camion de la machine, la société Normandie Logistique pour procéder au transport de la machine et sa livraison chez le client Mdsh.

Le dépotage du conteneur a eu lieu le 08 juillet 2011, le chargement du camion le 11 juillet 2011 et la livraison chez le client le 12 juillet 2011.

Lors du dépotage de la machine à l'arrivée chez le client Mdsh, des dommages ont été constatés et la société Mdsh a refusé la livraison.

La machine est repartie à ROUEN pour mise à l'abri puis transportée chez Orba Tech pour réparation.

Des expertises contradictoires ont eu lieu le 13 juillet 2011 en présence de l'expert d'Orba Tech, de celui-ci de Seed Transit et Normandie Logistique sur le parc de la société Mdsh au Perray en Yvelines, et le 02 septembre 2011 en présence de ces mêmes experts ainsi que de l'expert de Buffard dans les locaux de la société Orba-Tech à Poisy.

Se prévalant d'un préjudice de 25.496,87 € validé par ces experts, la SARL Orba Tech a, par acte extrajudiciaire du 12 juillet 2012, fait assigner devant le tribunal de commerce du HAVRE, les sociétés Seed Transit, Normandie Logistique, Buffard Logistique en paiement de cette somme.

Par acte du 23 juillet 2012, les sociétés Seed Transit et Normandie Logistique ont assigné en garantie la société Buffard Logistique.

Le tribunal a ordonné la jonction de ces deux procédures par jugement du 19 octobre 2012.

Par jugement du 08 février 2013, le tribunal de commerce du HAVRE a déclaré la société Buffard Logistique en sauvegarde.

Par actes des 23 et 26 avril 2013, les sociétés Seed Transit et Normandie Logistique ont fait assigner en garantie et intervention la société Helvetia Assurances, en sa qualité d'assureur de la société Buffard Logistique, Me Beillard, es-qualités d'administrateur judiciaire de Buffard Logistique, la SELARL Catherine Vincent, es-qualités de mandataire judiciaire de la société

Buffard Logistique.

Par jugement du 09 août 2013, la procédure de sauvegarde de la société Buffard logistique a été convertie en redressement judiciaire.

Par acte du 30 septembre 2013, la société Orba Tech a assigné en intervention Me Beillard, es-qualités et la SELARL Vincent, es-qualités.

Par jugement du 31 octobre 2014, le tribunal de commerce a :

- ordonné la jonction des instances enrôlées sous les numéros 1 2013 000564,

1 2013 000586, 1 2013 001168 aux instances déjà jointes et enrôlées sous les numéros

1 2012 000861 et 1 2012 000875,

- reçu la société Orba-Tech en ses demandes, les a déclarés mal fondées,

- débouté les parties de leurs autres ou plus amples demandes,

- condamné la société Orba-Tech aux dépens,

- condamné la société Orba-Tech à payer, d'une part, à la société Helvetia Assurances, à Me Beillard, es-qualités, et à la SELARL Vincent, es-qualités, la somme de 2.000 €, et d'autre part, aux sociétés Seed Transit et Normandie Logistique la somme de 2.000 € par application de l'article 700 du code de procédure civile.

Par déclaration au greffe en date du 18 novembre 2014, la SARL Orba-Tech a interjeté appel de cette décision.

Pour un plus ample exposé des faits et moyens des parties, il est expressément renvoyé aux conclusions du 25 juin 2015 pour l'appelante, du 15 avril 2015 pour Helvetia Assurances, la SELARL Vincent, es-qualités de mandataire judiciaire de la société Buffard Logistique SAS, Buffard Logistique, et du 25 juin 2015 pour la société NL Overseas, anciennement dénommée Seed Transit, SASU, et la société NL Transport, anciennement dénommée Normandie Logistique, SASU.

La SARL Orba-Tech conclut à l'infirmité du jugement et demande à la cour de débouter les défenderesses de leurs moyens de défense, fins et prétentions, de condamner solidairement la société NL Overseas, la société Buffard Logistique, la compagnie Helvetia et la société NL Transports à lui verser la somme de 25.496,87 € au titre du préjudice subi, subsidiairement, condamner solidairement la société NL Overseas, la société Buffard Logistique, la compagnie Helvetia et la société NL Transport à lui verser la somme de 18.124 € au titre du préjudice subi, les condamner solidairement à payer la somme de 4.000 € au titre de l'article 700 du code de procédure civile, les condamner in solidum aux entiers dépens.

La compagnie Helvetia, la SELARL Catherine Vincent, es-qualités de mandataire judiciaire de la société Buffard Logistique SAS, et Buffard Logistique concluent, dans le cas où la cour confirmerait le jugement en ce qu'il a jugé que Buffard était intervenu en qualité de manutentionnaire, dire et juger irrecevables les demandes formulées à l'encontre de Buffard par Orba-Tech au visa de l'article 5422-20 du code des transports,

- dans le cas contraire, infirmer le jugement et :

- * dire et juger : .que Buffard est intervenu en qualité de transporteur,
- .que la responsabilité des dommages incombe à Normandie Logistique,
- .que la société Buffard Logistique doit être purement et simplement mise hors de cause,
- * dire et juger les demandes à l'encontre de la société Helvetia Assurances, en sa qualité d'assureur de la société Buffard, de la société Buffard Logistique SAS et de la SELARL Vincent, es-qualités de mandataire de la société Buffard Logistique SAS mal fondées,
- * dire et juger en conséquence les demandes des société Orba-Tech, Seed Transit et Normandie Logistique mal fondées,
- * les en débouter,
- * condamner les sociétés Orba-Tech, Seed Transport et Normandie Logistique à payer à la société Helvetia Assurances , en sa qualité d'assureur de la société Buffard, de la société Buffard Logistique SAS et à la SELARL Vincent, es-qualités de mandataire judiciaire de la société Buffard Logistique SAS la somme de 3.500 € sur le fondement de l'article 700 du code de procédure civile, entiers dépens en sus.

Elles demandent de confirmer le jugement en ce qu'il a exonéré Buffard de toute responsabilité et par conséquent, :

- * dire et juger que la faute du chargeur et du donner d'ordre au titre du défaut d'instruction associé à l'absence de marquage et de conditionnement du colis exonère la société Buffard de toute responsabilité,
- * dire et juger en conséquence les demandes des sociétés Orba-Tech, Seed Transit et Normandie Logistique mal fondées, les en débouter, condamner les sociétés Orba-Tech, Seed Transit et Normandie Logistique à payer à la société Helvetia Assurances, en sa qualité d'assureur de la société Buffard, de la société Buffard Logistique SAS et à la SELARL Vincent, es-qualités de mandataire judiciaire de la société Buffard Logistique SAS la somme de 3.500 € sur le fondement de l'article 700 du code de procédure civile, entiers dépens en sus.

Elle sollicitent, encore plus subsidiairement, de limiter toute condamnation à la somme de 16.123 €

Les sociétés NL Overseas et NL Transport sollicitent la confirmation de la décision.

Elles demandent, subsidiairement, de débouter la société Orba-Tech de ses demandes dirigées contre la société NL Transport, juger que la responsabilité de la société NL Overseas ne peut excéder celle de son substitué, la société Buffard Logistique, condamner la société Helvetia Assurances à relever et à garantir les sociétés NL Overseas et NL Transport de toutes les condamnations qui pourraient être prononcées contre elles, notamment en principal, intérêts, dommages-intérêts et frais, en tout état de cause, de condamner conjointement et solidairement la société Helvetia Assurances et la SELARL Catherine Vincent, es-qualités, et/ou la société Orba-Tech à payer aux sociétés NL Overseas et NL Transport la somme de 5.000 € sur le fondement de l'article 700 du code de procédure civile, dépens de première instance et d'appel en sus.

L'ordonnance de clôture a été rendue le 10 septembre 2015.

SUR CE

Au soutien de son appel, **la SARL Orba-Tech** indique que la société Seed Transit est intervenue en qualité de commissionnaire de transport; qu'elle a fait appel à la société Buffard qui est intervenue en qualité de manutentionnaire; que la société Normandie Logistique est intervenue en qualité de voiturier afin de livrer le matériel; qu'il ressort des expertises menées par les compagnies d'assurance de l'ensemble des intervenants au contrat de transport que les désordres sont dus à une manutention inappropriée du colis par un chariot élévateur lors d'une rupture de charge en cours de transport; que la responsabilité de plein droit de Seed Transit, qui ne rapporte pas la preuve d'un motif d'exonération, est engagée; qu'il importe peu, pour Orba-Tech que le responsable de l'erreur de manutention soit la société Buffard puisque la Seed Transit est responsable de ses sous-traitants en vertu de l'article 133-1 du code des assurances; que la société Seed-transit n'a émis aucune réserve à la prise en charge de la machine; que le destinataire final a, quant à lui, émis des réserves lors des opérations de livraison; que la société Seed Transit ne saurait donc être exonérée de sa responsabilité.

Elle fait valoir qu'entre le dépotage et le chargement de la machine sur le camion de la société Normandie Logistique sous la responsabilité de la société Buffard Logistique, des fourches ont dégradé la marchandise; que contrairement à ce qu'a retenu le tribunal, aucune faute du chargeur au titre du défaut d'instruction, de l'absence de marquage, de conditionnement inadapté du matériel ne peut être opposée à la société Orba-Tech; que la société Buffard Logistique n'ignorait pas que les marchandises transportées étaient des machines; qu'elle n'a émis aucune réserve à la réception du container quant à des tels défauts, considérant donc qu'elle disposait de tous les éléments pour procéder aux opérations confiées par Seed Transit; que Buffard Logistique ne peut être totalement exonérée de sa responsabilité alors qu'elle a commis des fautes de manutention de la machine avec son chariot élévateur.

Elle expose que la société Normandie Logistique n'a émis aucune réserve au chargement et a pris en charge la machine; qu'elle a pris en charge la machine sans émettre aucune réserve mais l'a livrée avec des retenues mentionnées par le client final et acceptées par la société Normandie Logistique, aujourd'hui NL Transports.

Elle soutient qu'il ne saurait lui être reproché le fait que le centre d'usinage n'ait pas voyagé dans une caisse bois complète; qu'aucun des intervenants n'a émis de réserves sur ce point à chaque étape du transport; qu'aucun lien de causalité entre les désordres, l'emballage et les indications n'est justifié; que les parties connaissaient la nature des marchandises transportées (machine outil) et le poids de celles-ci; que la manutention ne nécessitait aucune consigne particulière.

Elle conclut qu'il faut retenir la responsabilité solidaire de tous les intervenants.

Elle ajoute qu'il faut retenir le poids total de 7.880 kg des deux colis, sur lesquels portait l'opération de transport, pour retenir un plafond de garantie de 18.124 € et non de 16.123 € invoqué par les défenderesses; que s'agissant d'une faute inexcusable, les limitations de garantie ne s'appliquent pas.

Les sociétés NL Overseas et NL Transport soutiennent, en s'appuyant sur les expertises réalisées tant par leur expert Leclercq, que par l'expert d'Orba-Tech que les désordres sont dus à une manutention inappropriée du colis confiée à la société Buffard Logistique, qui est intervenue en qualité de manutentionnaire terrestre mandatée par la société NL Overseas ; qu'elle ne peut bénéficier de la qualité de transporteur routier pour bénéficier de la notion de présomption de livraison conforme, ni de la qualité de manutentionnaire maritime pour se

prévaloir du défaut de qualité de la société Orba-Tech à agir en application de l'article 5422-20 du code des transports.

Elles font valoir que la responsabilité de la société NL Overseas, voiturier, ne peut être engagée pour des dommages causés lors des opérations de chargement; que les dommages n'étaient pas visibles pour ce transporteur; que la société Buffard Logistique ne peut raisonnablement espérer échapper à sa responsabilité au motif qu'aucune réserve n'a été formulée par la société NL Transport à l'issue des opérations de chargement dès lors qu'il est démontré par les trois experts et reconnu par eux que les dommages n'étaient pas apparents et que ceux-ci sont survenus au cours des opérations de manutention effectuées par Buffard, entre le dépotage du conteneur et la fin des opérations de chargement du colis principal sur le véhicule; qu'en l'absence de faute du chauffeur lors du contrôle du chargement effectué par le représentant du donneur d'ordre, le transporteur routier NL Transports s'exonère totalement de sa responsabilité; que si sa responsabilité devait être engagée, il se prévaut du plafond légal de responsabilité prévu par le décret du 06 avril 1999.

Elles exposent qu'en sa qualité de commissionnaire de transport, la société Overseas, ne peut voir engager sa responsabilité engagée au delà de celle de ses substitués que sont, le manutentionnaire Buffard Logistique, d'une part, et le transporteur NL Transport d'autre part; que dans l'hypothèse où la société NL Overseas verrait sa responsabilité engagée en qualité de garant de son substitué Buffard Logistique, elle est en droit d'obtenir la pleine et entière garantie de ce dernier sur le fondement des articles 1787 et suivants du code civil s'agissant de manutention terrestre; que cette responsabilité ne saurait excéder celle de son substitué, la société Buffard; que c'est la raison pour laquelle, elle a bénéficié, par ricochet, des cas d'exonération de responsabilité pour défaut de marquage et emballage inadapté dont la société Buffard Logistique a cherché à bénéficier.

La compagnie Helvetia assurances, la Selarl Vincent, es-qualités de mandataire judiciaire de la société Buffard Logistique SAS, Buffard Logistique répliquent que la société Buffard est intervenue comme transporteur qui a assuré la traction du conteneur du terminal de France jusqu'aux entrepôts de Seed Transit avant de confier la marchandise à un autre transporteur; qu'elle bénéficie donc d'une présomption de livraison conforme au transporteur suivant, les transports Normandie Logistique; que si sa qualité de manutentionnaire était retenue, la société, s'agissant d'une suite de voyage maritime, le régime applicable est celui des articles L.5422-19 et suivants du code des transports, et plus particulièrement l'article 5422-20, de sorte que la société Orba-Tech n'est pas recevable à agir directement contre la société Buffard ou ses représentants; qu'en tout état de cause, quelle que soit la qualification juridique donnée à sa prestation, elle a rempli ses obligations puisque la marchandise a été prise en charge sans réserve par le transporteur suivant la société Normandie Logistique qui assistait aux opérations de chargement de la machine sur son véhicule et n'a constaté aucun dommage; que la présomption de responsabilité pèse en conséquence sur cette société qui a reçu une marchandise intacte et n'a émis aucune réserve; que les réserves ont été émises par le destinataire au moment de la livraison et ont été acceptées expressément par le chauffeur qui les a co-signées; que la responsabilité des dommages incombe donc aux Tps Normandie Logistique, puisque les dommages se sont produits alors que la marchandise était sous sa garde; que la responsabilité des Transports Normandie Logistique, transporteur terminal, exonère donc la société Buffard; qu'aucune faute n'est démontrée par le rapport d'expertise de Seed Transit et des transports Normandie Logistique; que son expert estime que les dommages paraissent liés à des chocs en cours de manutention, mais que la localisation de cette manutention anormale est inconnue; qu'il n'exclut pas que les dommages aient été causés au matériel avant sa mise sous housse et que les désordres ne pouvaient être vus par Buffard, la marchandise étant placée sous housse opaque, ils ne sont apparus qu'au déballage de la marchandise sur le lieu de livraison; que dès lors, il ne saurait être reproché à Buffard de ne pas avoir relevé de désordre particulier au

dépotage du container dans ses entrepôts; que le demandeur ne produit de son côté aucun document permettant d'engager la responsabilité de la société Buffard.

Elles font valoir qu'en tout état de cause Buffard doit être exonérée de toute responsabilité en raison de la faute du chargeur et du donneur d'ordre SEED, tant au titre du contrat de transport qu'au titre du contrat de manutention; qu'en effet l'expertise a révélé un grave défaut de conditionnement et une absence totale de marquage du colis, ce qui ne permettait pas une manipulation dans les règles de l'art; que la commande de SEED ne comportait aucune instruction sur les préconisations ou les risques de manutention d'une marchandise à nu sous housses opaques; que ce défaut d'instruction associé à l'absence de marquage et de conditionnement du colis relève de la responsabilité du chargeur expéditeur et exonère par conséquent les opérateurs de transport et de manutention de toute responsabilité.

Elles se prévalent enfin des limitations de garanties à hauteur de 16.123 € en application du contrat type arguant de l'absence de faute inexcusable au sens du droit des transports comme du droit de la manutention.

CECI EXPOSE

- sur la qualité des intervenants à l'opération de transport

Il n'est pas contesté que la société Orba-Tech a confié à la société Seed Transit, devenue la société NL Overseas, les opérations de réception du conteneur au Havre, de dépotage du conteneur et de transport de la machine jusqu'aux locaux de son client, la société Mdsh.

Il est par ailleurs établi au vu des pièces versés aux débats, à savoir la commande de transport du 04 juillet 2011 et le rapport de dépotage du 08 juillet 2011, que la société NL Overseas a chargé la société Buffard Logistique de la réception d'un conteneur contenant '2 caisses Machinerie 7880,00KGS', au terminal TDF, du dépotage de ce conteneur dans ses entrepôts, et de rechargement de la marchandise.

Il est enfin justifié par la lettre de voiture nationale du 11 juillet 2011, que la société Orba-Tech, donneur d'ordre, a chargé la société Normandie Logistique devenue la société NL Transports, du transport de deux machines sur palettes, le chargement était effectué par Buffard, dont le cachet figure sur ce document, jusqu'à son destinataire la société Mdsh.

Il ressort de ces éléments que :

- en premier lieu, la société Overseas NL est donc bien intervenue aux opérations de transport en qualité de commissionnaire de transport, qualité qu'elle ne conteste d'ailleurs pas, tandis qu'elle se substituait dans l'exécution de certaines opérations, la société Buffard Logistique et la société NL Transports;

- en second lieu que la société Buffard Logistique est intervenue en qualité de manutentionnaire et non en qualité de transporteur routier.

En effet, le transport du conteneur sur une faible distance d'un kilomètre qu'elle ne discute pas, c'est-à-dire du terminal portuaire, où elle a pris livraison du conteneur, à ses entrepôts où elle a procédé au dépotage puis à son chargement chez un véhicule de la société NL Transports, ne suffit pas à lui conférer la qualité de transporteur routier, quand le principal de sa prestation consistait en la réception du conteneur, en son dépotage puis au chargement de la marchandises sur un camion d'un transporteur.

Elle ne peut donc se prévaloir de la présomption de livraison conforme au transporteur

suivant, les transports Normandie Logistique.

- en troisième lieu, la société Normandie Transports devenue la société NL Transports est intervenue en qualité de transporteur routier.

- sur la qualité à agir à l'encontre de la société Buffard Logistique

Aux termes de l'article L.5422-20 du code des transports ' *l'entrepreneur de manutention opère pour le compte de la personne qui a requis ses services, et sa responsabilité n'est engagée qu'envers cette personne qui seule peut agir contre lui.*'

En l'espèce, les services de la société Buffard Logistique ont été requis par la société NL Overseas, de sorte que la société Orba-Tech n'a pas qualité à agir contre la société manutentionnaire, à la différence de la société NL Overseas qui a qualité à agir à l'encontre de son mandataire manutentionnaire, et donc à l'appeler en garantie de toutes les condamnations qui pourraient être prononcées en son encontre.

La demande de la société Orba-Tech à l'encontre de la société Buffard Logistique est par conséquent irrecevable.

- sur la responsabilité des intervenants à l'opération de transports

En application des dispositions des articles L.132-5 et suivants du code de commerce, que la responsabilité de plein droit de la société NL Overseas qui est intervenue en qualité de commissionnaire de transport, qu'elle ne conteste pas, est engagée à l'égard de la société Orba-Tech.

La société NL Overseas ne justifie d'aucun cas fortuit, force majeure ou faute de l'expéditeur ou du destinataire, susceptible de l'exonérer de sa responsabilité de plein droit.

Toutefois, la responsabilité de société NL Overseas, en qualité de commissionnaire de transport, ne peut être engagée au delà de celle de ses substitués que sont, d'une part, le manutentionnaire, la société Buffard Logistique, et d'autre part, le transporteur routier, la société NL Transport.

Il n'est pas contesté que :

- ainsi qu'il résulte de l'expertise réalisée par l'expert d'Orba-Tech que la marchandise était conditionnée sous la forme de deux colis, que le colis principal, concerné par le dommage, est constitué d'un châssis bois sur lequel le centre d'usinage, sous housse étanche, était fixé par 4 tirants;

- ainsi qu'il résulte de l'expertise réalisée par l'expert de NL Overseas que le dépotage du container a eu lieu le 08 juillet 2011, que la société Buffard Logistique n'a émis aucune réserve quant à l'état des deux caisses déchargées, que lors de leur chargement le 11 juillet 2011, le chauffeur Normandie Logistique n'a émis aucune réserve sur l'état des colis, que le 12 juillet 2011, lors de la livraison, la société Mdsh a porté les réserves suivantes sur la lettre de voiture : ' *Machines sur palettes*

Trace de fourche sous les carters et le bois

Palettes filmées + bâche marine

Marchandise non voyante

Reconditionnement des palettes de 16 à 18h45

Marchandises refusée par le client.'

Quant au chauffeur Normandie Logistique, il a précisé sur une feuille libre, cosignée par M. Ferreira de la Sté MDSH : 'Nous avons constaté au débâchage que la machine est arrivée abîmée, dû au chargement.

Les parties abîmées sont les 2 bacs, les 4 équerres qui soutiennent les carter

Les 2 cadres et l'armoire électrique qui ont bougé.'

Pour l'expert d'Orba-Tech : ' Les dommages...relèvent manifestement de la levée du centre d'usinage par des fourches passées sur le côté du bâti principal directement sous la machine.

Les dommages touchent donc les côtés du centre d'usinage où les tiroirs réceptacles de copeaux ont été soulevés par les fourches, sont venus en appui sous la machine, ont déformé les cornières support des différentes armoires électriques ou hydrauliques et enfoncé le dessous des armoires électriques et blocs côté gauche et droit du bâti principal.../...

CAUSE DES DOMMAGES :

Comme indiqué ci-dessus, l'emballage de la machine est relativement sommaire :

La machine, protégée par une housse étanche est fixée sur un châssis bois.../...

Ce châssis est normalement manipulable uniquement dans le sens de la longueur, les longerons empêchent le passage de fourches transversalement.

La seule manière de manipuler le colis consiste donc à le prendre avec des fourches très longues et un chariot de capacité suffisante (capacité du chariot doit être de 7,5 tonnes à 2 mètres du tablier, et les fourches doivent faire au moins 3 mètres de long) ou à faire riper le colis.

Le colis a probablement été ripé pour le dépotage du container, mais a manifestement subi ensuite des manipulations non compatibles avec le conditionnement mis en place au départ.

Au chargement chez Buffard, le chauffeur a dû poser des madriers au sol dans son camion, pour que le manutentionnaire charge le colis sur la semi, par le côté, avec un chariot élévateur passé sous les longerons du colis.

Il semble probable que le colis avait été levé antérieurement chez Buffard en le prenant entre les longerons et le châssis, à l'extérieur des chevrons, et reposé sur des cales pour pouvoir être repris ensuite avec un chariot à fourches transversalement.

A noter que pour le chargement sur le camion, il n'était pas possible de monter sur le camion avec un chariot élévateur de capacité de 10 tonnes, la seule possibilité consiste donc à poser le colis, pris en long, au cul de la semi et pousser ensuite pour faire avancer la charge sur le plateau vers l'avant pour équilibrer la charge dans la semi.

Cette opération, classique pour empoter des containers dry, est plus difficile à réaliser sur un plateau, sur roues et amortisseurs où le colis est mal guidé ; il est beaucoup plus aisé et rapide de prendre le colis en travers et de le poser sur la semi sur des bastings, et c'est manifestement ce qui s'est passé au Havre probablement chez Buffard.

Le chargeur, informé de la tenue de l'expertise a produit diverses photos de l'emballage du colis à Taïwan et de l'emportage dans le container ; il semble donc probable que le centre d'usinage était effectivement intact au départ de Taïwan.

En conclusion le dommage résulte d'une mauvaise manipulation du colis, probablement faite au havre après le dépotage du container maritime.'

Selon l'expert de NL Overseas qui s'est rendu sur le site de la société Mdsh, le 13 juillet 2011, *'Une fois déballée, nous avons relevé que les passages de fourche étaient indiqués sur le bâti en fonte, espacés de 93,5 cm sur le petit côté de 128 cm..../...*

CAUSE DU SINISTRE

Une erreur de saisie du colis en cours de manutention sur le Port du Havre par le personnel de la société Buffard est à l'origine des dommages constatés.

Au lieu d'engager les fourches de son chariot élévateur sous le plateau dans le sens de la longueur du colis, le cariste les a engagées dans la largeur du colis directement sous la cabine dont la cartérisation n'a pas résisté au levage de la pièce d'un poids brut de 7 tonnes.../...

La housse aluminium englobant le centre d'usinage n'étant ni déchirée, ni percée en base, nous avons dû démontrer qu'il avait été possible de glisser les fourches entre le plateau bois de base et la cabine de la machine sans déchirer la housse, le dommage devenant occulte d'où l'absence de réserves de la part du chauffeur Normandie Logistique au départ du Havre.

Sur une photo prise sur le dépôt Buffard du Havre il apparaît clairement :

. que le colis centre d'usinage ne repose pas sur des traverses

. que la housse aluminium est relevée entre le plateau bois et la base de la machine suite à l'engagement de deux fourches de chariot élévateur

En conclusion, une erreur de préhension du colis 'centre d'usinage' par un cariste de la société Buffard, sur le Port du Havre entre le moment du dépotage du container et le moment de son rechargement sur camion Normandie Logistique, est bien à l'origine des dommages constatés.'

Selon l'expert de la société Buffard *' Les dommages paraissent liés à des chocs en cours de manutention.*

La localisation de cette manutention anormale est inconnue.

Le conditionnement est également notoirement insuffisant.'

Il résulte de ces rapports d'expertise que :

- aucune réserve sur les éventuels désordres affectant la marchandise n'a pu être faite par les co-contractants lors de leur prise en charge de celle-ci, entre le dépotage et la livraison, puisque les désordres n'étaient pas visibles du fait de l'intégrité de la housse opaque de la machine;

- les dommages sont liés aux opérations de manutention,

- le centre d'usinage était intact au départ de Taïwan, ce qui exclut une erreur de manutention à l'empotage,
- la société Mdsh présente lors du déchargement n'a relevé aucune anomalie dans l'exécution de cette opération, ce qui exclut une erreur lors des opérations de déchargement à destination.
- dès lors, les désordres constatés à la livraison sont imputables aux opérations de manutention inappropriées effectuées entre le dépotage et le chargement sur le véhicule de la société NL Transport, confiées à la société Buffard.

Le fait que le transporteur, NL Transport, ait signé sans réserve lors du chargement de la machine, et le fait qu'il ait accepté les réserves à la livraison du émise par le destinataire, ne sont pas de nature à exonérer la société Buffard de sa responsabilité, dans la mesure où d'une part, aucune réserve ne pouvait être émise avant leur livraison puisque les dommages n'ont été visibles qu'après leur déchargement, et où d'autre part, les dommages ne se sont pas produits alors que la marchandise était sous la garde du transporteur puisqu'ils résultent des opérations de manutention confiée à la société Buffard, aucune participation personnelle, même très limitée, n'incombe au transporteur routier terminal, la société NL Transport.

Toutefois, l'expert de la société Buffard a relevé un défaut dans le conditionnement de la machine que l'expert d'Orba-Tech décrit lui-même comme sommaire. Or la commande de transport de Seed Transit à Buffard faisait référence à '2 caisses', et non à une machine à nu sur cadre ajouré. Par ailleurs, il n'est justifié d'aucune instruction sur les préconisations ou les risques de manutention d'une marchandise à nu sous housse opaque, comme le relèvent, à juste titre la compagnie Helvetia, et les organes de la procédure collective de la société Buffard Logistique. Or le conditionnement de la machine sous housse comme les instructions quant à la manutention d'un tel matériel ainsi conditionné relèvent de la responsabilité de chargeur expéditeur, la société Orba-Tech.

Au vu de ces éléments, il convient de retenir non seulement la responsabilité de la société Buffard Logistique dans la réalisation des dommages affectant le centre d'usinage, mais également celle de la société Orba-Tech et de procéder à un partage de responsabilité à hauteur des 2/3 pour la société Buffard Logistique, et d'1/3 pour la société Orba-Tech.

- sur le plafond de garantie

La société Orba-Tech ne conteste pas que la société Buffard Logistique est fondée à se prévaloir du principe du plafond légal de garantie en application du contrat type mais considère, d'une part, que l'opération de transport portant sur un ensemble reporté en deux colis pesant au total 7880 kg, c'est ce poids total qui doit être retenu, et d'autre part qu'elle est fondée à invoquer une faute inexcusable.

Force est de constater que la réunion des conditions de la faute inexcusable qui suppose : une faute délibérée, la conscience de la probabilité du dommage, l'acceptation du risque de dommage, une action sans raison valable n'est pas démontrée, du fait même du partage de responsabilité dans la réalisation des dommages.

Par ailleurs, un seul colis ayant été l'objet du dommages, il n'y a pas lieu de retenir le poids total de 7880 kg des deux colis pour fixer le plafond de garantie à hauteur de 18.124 € mais de limiter la condamnation à 16.123 € en application du contrat type qui prévoit pour les envois de 3 tonnes et plus une réparation limitée à 14 € par Kg de marchandises manquantes ou avariées sans pouvoir dépasser 2300 € par tonnes remises à l'envoi, comme indiqué par la société Buffard, et dans les limites toutefois des 2/3 de sa responsabilité, soit la somme de 10.748,67 €

Pour l'ensemble de ces motifs, il convient d'infirmier la décision entreprise et de condamner la société NL Overseas à payer à la société Orba-Tech la somme de 10.748,67 € au titre du préjudice subi, de condamner la compagnie Helvetia, assureur de la société Buffard Logistique à garantir la société Overseas de cette condamnation prononcée à son encontre.

- sur l'indemnité de procédure

Chacune des parties, qui succombe partiellement, gardera la charge de ses dépens.

Enfin il ne paraît inéquitable de laisser à la charge de chacune des parties, qui succombe partiellement, ses frais non compris dans les dépens.

PAR CES MOTIFS

Infirmier le jugement entrepris,

Et statuant à nouveau,

Condamne la société NL Overseas à payer à la société Orba Tech la somme de 10.748,67 € au titre du préjudice subi,

Condamne la compagnie Helvetia, assureur de la société Buffard Logistique, à garantir la société Overseas de la condamnation prononcée à son encontre,

Déboute les parties de leur demande respective d'indemnité de procédure,

Laisse à chacune des parties la charge de leurs dépens.

LE GREFFIER LE PRESIDENT

FOCUS - Document 1 de 1

Cour d'appel
Paris
Pôle 5, chambre 5

12 Mai 2016

N° 14/22068

X / Y

Classement :Inédit

Contentieux Judiciaire

Grosses délivrées REPUBLIQUE FRANCAISE

aux parties le : AU NOM DU PEUPLE FRANCAIS

COUR D'APPEL DE PARIS

Pôle 5 - Chambre 5

ARRET DU 12 MAI 2016

(n° , 12 pages)

Numéro d'inscription au répertoire général : 14/22068

Décision déferée à la Cour : Jugement du 21 Octobre 2014 - Tribunal de Commerce de PARIS - 1ère chambre A - RG
n° J2013000305

APPELANTE

SAS BOLLORE LOGISTICS, anciennement dénommée SDV LOGISTIQUE INTERNATIONALE (SDV-IL)

ayant son siège social [...]

N° SIRET : B 552 088 536

prise en la personne de son représentant légal domicilié en cette qualité audit siège

Représentée par Me Nadia B.-F., avocat au barreau de PARIS, toque : B0515

Assistée de Me Sylvie N., avocat au barreau de PARIS, toque : C1771

INTIMEES

SA SANOFI WINTHROP INDUSTRIE

ayant son siège social [...]

N° SIRET : 775 662 257

prise en la personne de ses représentants légaux domiciliés en cette qualité audit siège

Société CARRAIG INSURANCE DAC

ayant son siège social [...]

DUBLIN (IRLANDE)

prise en la personne de ses représentants légaux domiciliés en cette qualité audit siège

Société ACE EUROPEAN GROUP LIMITED

société de droit étranger et dont la direction pour la France est située à [...]

ayant son siège social [...]

prise en la personne de ses représentants légaux domiciliés en cette qualité audit siège

Représentées par Me Marion C., avocat au barreau de PARIS, toque : D0947

Assistées de Me Christine LE B., avocat au barreau de PARIS, toque : C1851

Société ECU LINE FRANCE

société de droit étranger - Prise en la personne de son représentant légal domicilié en son établissement sis [...]

ayant son siège social à [...]

prise en la personne de ses représentants légaux domiciliés en cette qualité audit siège

Représentée par Me Christian V., avocat au barreau de PARIS, toque : C2441

Assistée de Me Carole L., avocat au barreau de PARIS, toque : R218

SA B. TRANSPORTS

ayant son siège social [...]

ayant son siège social [...]

N° SIRET : B 392 090 874

prise en la personne de ses représentants légaux domiciliés en cette qualité audit siège

Représentée par Me Anne G.-B. de la SCP G. B., avocats associés, avocat au barreau de PARIS, toque : K0111

Assistée de Me Renaud C., avocat au barreau de PARIS, toque : D2176

SARL NORMANDIE ENTREPOTS LOGISTIQUE (NEL)

ayant son siège social [...]

N° SIRET : 321 471 344

prise en la personne de son représentant légal domicilié en cette qualité audit siège

Représentée par Me Jean-Didier M. de la SCP B. - C. - M. - G., avocat au barreau de PARIS, toque : P0240

COMPOSITION DE LA COUR :

L'affaire a été débattue le 25 Février 2016, en audience publique, devant la Cour composée de :

Monsieur Louis DABOSVILLE, Président de Chambre

Monsieur Edouard LOOS, Président, chargé du rapport

Mme Fabienne SCHALLER, Conseillère, chargée du rapport

qui en ont délibéré

Greffier, lors des débats : Monsieur Bruno REITZER

ARRÊT :

- contradictoire

- par mise à disposition de l'arrêt au greffe de la Cour, les parties en ayant été préalablement avisées dans les conditions prévues au deuxième alinéa de l'article 450 du code de procédure civile.

- signé par Monsieur Louis DABOSVILLE, Président, et par Monsieur Bruno REITZER, Greffier auquel la minute de la décision a été remise par le magistrat signataire.

Faits et procédure

La société Sanofi Winthrop Industrie (ci-après « Sanofi ») a vendu des produits pharmaceutiques à ses filiales en Egypte et en Indonésie et a conclu un contrat de commission de transport avec la société SDV Logistique Internationale (ci-après « SDV-IL »).

La société SDV-IL était chargée de l'organisation du transport au Caire et à Djakarta.

Le pré-acheminement des palettes depuis Croissy-Beaubourg (77) jusqu'au Havre a été confié par Sanofi à la société

ATPI qui s'est substituée la société B. Transports (« BT »).

Celle-ci a pris en charge les 7 palettes le 30 novembre 2010 à Croissy-Beaubourg et devait livrer les 6 palettes à destination de l'Égypte au sous-traitant de la société SDV-IL, la société Ecu Line France dans les locaux de la société Normandie Entrepôts Logistiques (« NEL ») à Rogerville (76) et la palette à destination de Djakarta à la société SDV-IL au Havre.

La société B. Transports a livré les palettes le 1er décembre 2010 à Ecu Line à Rogerville (6 palettes) et une palette à la société SDV-IL au Havre. Les palettes ont ensuite été prises en charge les 12 et 13 décembre 2010 à destination de l'Égypte et de l'Indonésie.

Une substitution de palette a été découverte par SDV Djakarta qui l'a dénoncée à la société SDV-IL laquelle en a avisé la société Sanofi le 20 janvier 2011. Une palette destinée à l'Égypte a été expédiée par erreur à Djakarta et vice-versa.

La société Sanofi a adressé le 27 janvier 2011 ses réserves à la société SDV-LI qui les a répercutées à Ecu Line le 3 mars 2011.

La palette adressée à tort à Djakarta a été retournée à la société Sanofi en octobre 2011. Une expertise contradictoire s'est tenue le 3 novembre 2011 afin d'examiner la palette retournée et l'étiquetage de la palette. Il s'est avéré que le contenu de la palette réceptionnée à Djakarta n'était pas du Platogrix comme convenu, mais du CoAprovel et qu'elle portait une étiquette à destination de l'Égypte et non de Djakarta. La valeur des produits contenus dans la palette et détruits en France était de 30.864 euro. La palette de Platogrix, expédiée en Égypte au lieu du CoAprovel a été saisie par les douanes égyptiennes aux fins de destruction sur place.

La société Sanofi a estimé avoir subi un préjudice de 30.864 euro pour la perte de la palette de CoAprovel et de 1.635.112,383 IDR pour la palette de Platogrix.

Par acte du 30 novembre 2011, la société Sanofi, SAE et PTAP ont assigné la société SDV-LI en réparation du préjudice résultant de l'inversion des deux palettes litigieuses.

Par acte du 23 décembre 2011, la société SDV-LI a appelé en garantie Ecu Line France, NEL et la société B. Transports.

Par acte du 18 janvier 2012, la société B. Transports a appelé en garantie la société SDV-LI, la société Normandie Entrepôts Logistiques et Ecu Line France.

Par acte du 9 février 2012, la société Normandie Entrepôts Logistiques a appelé en garantie la société SDV-IL.

Par acte du 16 mars 2012, Ecu Line NV a appelé en garantie la société Normandie Entrepôts Logistiques.

La société Ecu Line NV a soulevé l'incompétence du Tribunal de Commerce de Paris au profit du Tribunal de Commerce d'Anvers.

Par jugement en date du 25 avril 2013, le tribunal de commerce de Paris a rejeté l'exception d'incompétence soulevée.

Les sociétés Carraig Insurance Ltd et ACE European Group Ltd sont intervenues volontairement aux côtés de la société Sanofi.

Par jugement en date du 21 octobre 2014, le Tribunal de commerce de Paris a :

- dit recevables et bien fondées l'action de la SA Sanofi Winthrop Industrie et celle des assureurs Carraig Insurance et ACE European Group limited.
- condamné la SAS SDV Logistique international SDV-LI à payer à Carraig Insurance Limited et la société ACE European Group Limited la somme de 100 000 euros au titre de l'expédition de Platogrix et celle de 18 364 euros au titre de l'expédition de CoAprovel.
- condamné la SAS SDV Logistique international SDV-LI à payer à Sanofi la somme de 12 500 euros au titre de la franchise qu'elle a conservée à sa charge au titre de la palette de CoAprovel.
- dit que ces sommes seront majorées des intérêts au taux légal à compter du 30 novembre 2011, avec capitalisation des intérêts au sens de l'article 1154 du code civil.
- dit irrecevable l'action en garantie introduite par la SAS SDV Logistique international SDV-LI par acte du 23 décembre 2011 et en conséquence sans objet les appels en garantie subséquents à l'encontre de la SAS B. Transports et tous autres appels en garantie.
- condamné au titre de l'article 700 CPC la SAS SDV Logistique internationale SDV-LI à payer à la SA Sanofi et ses assureurs Carraig Insurance limited et ACE European Group Limited la somme de 15 000 euros.
- condamné la SAS SDV Logistique Internationale SDV-LI à payer, au même titre, la somme de 1 000 euros à chacune des sociétés B. Transports, Ecu Line France, Ecu Line NV et Normandie Entrepôts Logistique.
- ordonné l'exécution provisoire sans constitution de garantie.
- débouté les parties de leurs demandes autres plus amples ou contraires.
- condamné la SAS SDV Logistique Internationale SDV-LI aux entiers dépens, dont ceux à recouvrer par le greffe, liquidés à la somme de 270,96euro dont 44,72euro de TVA.

Vu l'appel interjeté par la société SDV-LI devenu BOLLORE LOGISTICS contre cette décision,

Vu les dernières conclusions signifiées par BOLLORE LOGISTICS le 3 février 2016, par lesquelles il est demandé à la Cour de :

- Infirmer le jugement entrepris en ce qu'il a retenu la responsabilité de la société SDV LI devenue BOLLORE LOGISTICS.

Statuant à nouveau :

- Dire et juger que l'intervention de palettes est intervenue avant toute prise en charge par la société SDV IL devenue BOLLORE LOGISTICS.

- Dire et juger que les dommages ont pour cause directe une erreur de marquage de l'expéditeur.

En conséquence, mettre la société SDV IL devenue BOLLORE LOGISTICS hors de cause,

- Débouter SWI et ses assureurs de l'ensemble de leurs demandes, fins et conclusions.

- Ordonner la restitution des sommes versées par SDV IL devenue BOLLORE LOGISTICS à SWI.

A titre subsidiaire,

- Infirmer le jugement entrepris

Statuant à nouveau,

- Dire et juger recevables et bien fondés les appels en garantie diligentés par la société SDV-IL devenue BOLLORE LOGISTICS à l'encontre B. Transports, Ecu Line et Normandie Entrepôts Logistique.

- Constaté que les manquements respectifs de l'ensemble des parties en la cause ont concouru à la réalisation des dommages.

En conséquence, opérer un partage de responsabilité, entre les sociétés, SWI et ses assureurs, SDV IL devenue BOLLORE LOGISTICS, B. Transports, Ecu Line et Normandie Entrepôts Logistique.

En tout état de cause,

- Faire application des limitations de responsabilité personnelles de la société SDV IL devenue BOLLORE LOGISTICS,

- Limiter condamnation à son encontre à la somme de 130.864,00 euros,

- Condamner succombant à régler à la société SDV IL devenue BOLLORE LOGISTICS la somme de 5000,00euro au titre de l'article 700 du CPC.

- Condamner succombant aux entiers dépens, ceux d'appels distraits au profit de Maître B..

Vu les dernières conclusions signifiées par les sociétés Sanofi, CARRAIG et ACE European Group le 28 janvier 2016, par lesquelles il est demandé à la Cour de :

- déclarer SDV mal fondée en son appel, ainsi qu'en toutes ses demandes, fins et conclusions, et l'en débouter,

- déclarer également les sociétés Ecu Line, NEL, et la société B. Transports mal fondées en leurs demandes, fins et conclusions et les en débouter à toutes fins qu'elles comportent,

- confirmer purement et simplement le jugement entrepris en toutes ses dispositions,

- condamner en outre SDV à payer à la société Sanofi et ses assureurs la somme de 15000euro en remboursement des frais non taxables exposés au titre de la procédure devant la Cour, en application de l'article 700 CPC, ainsi qu'en tous les dépens,

- condamner également SDV en tous les dépens qui seront recouverts pour ceux la concernant par Maître Marion C., avocat, conformément aux dispositions de l'article 699 CPC.

Vu les dernières conclusions signifiées par la société B. Transports le 10 février 2016, par lesquelles il est demandé à la Cour de :

- Confirmer purement et simplement le jugement entrepris dans l'intégralité de ses dispositions ;

- Confirmer le jugement entrepris en ce qu'il a déclaré irrecevable l'appel en garantie tel que régularisé par la société SDV LI à l'encontre de la société B. TRANSPORTS ;

À titre subsidiaire, en cas d'infirmité du jugement et statuant alors à nouveau,

- Constaté que les fautes respectives de l'expéditeur et des destinataires des marchandises litigieuses sont exonératoires de responsabilité pour la société B. TRANSPORTS,

En conséquence,

- Débouter la société SDV LI de son appel en garantie à l'encontre de la société B. TRANSPORTS,

- Déclarer ipso facto et là encore, les appels en garantie régularisés par la société B. TRANSPORTS sans objet,

À titre très subsidiaire,

- Limiter l'indemnité mise à la charge de la société B. TRANSPORTS à la somme maximale de 500,00 euro en application des dispositions de l'article 21 du contrat type « général » ;

En tout état de cause,

- Condamner tout succombant à payer à la société B. TRANSPORTS la somme de 4.500,00 euro au titre des dispositions de l'article 700 du Code de Procédure Civile, ainsi qu'aux entiers dépens conformément à l'article 699 du même Code ;

Vu les dernières conclusions signifiées par la société Ecu Line le 25 mars 2015, par lesquelles il est demandé à la Cour de :

- Dire et juger que seule la responsabilité de ECU LINE FRANCE en qualité de commissionnaire de transport en charge du pré-acheminement terrestre des palettes peut être recherchée compte tenu des termes du jugement du 25 avril 2013 ;

- En conséquence, dire et juger que ECU LINE FRANCE ne peut être plus responsable que son substitué NORMANDIE ENTREPOT LOGISTIQUE ;

- Dire et juger que ECU LINE FRANCE ne saurait être condamnée qu'au titre de la perte de la palette de Platogrix, dont la valeur a été arrêtée à une somme supérieure à 100.000 euro au titre de la palette de Platogrix ;

A titre plus subsidiaire :

- Dire et juger que tout partage de responsabilité devra prendre en compte la faute contributive de MITSUI OSK LINES ;

En tout état de cause :

- Dire et juger l'appel en garantie de ECU LINE FRANCE à l'encontre de NORMANDIE ENTREPOT LOGISTIQUE recevable et bien fondé et la condamner à la garantir de toutes condamnations qui pourraient être prononcées à son encontre au profit de SDV IL en principal, intérêts, dommages-intérêts, article 700 et frais ;

- Dire et juger l'appel en garantie de B. TRANSPORT à l'encontre de ECU LINE irrecevable et mal fondé et l'en débouter ;

- Condamner SDV IL et/ou toute partie succombante au paiement d'une indemnité de 7.000 euro au titre de l'article 700 du C.P.C. ainsi qu'aux entiers dépens d'appel dont distraction au profit de Maître Christian V., Avocat au barreau de PARIS, et ce dans les termes de l'article 699 du CPC.

Vu les dernières conclusions signifiées par la société Normandie Entrepôts Logistiques le 23 octobre 2015, par lesquelles il est demandé à la Cour de :

- Confirmer purement et simplement le jugement dans l'intégralité de ses dispositions,

Subsidiairement et en cas d'infirmité du jugement,

- Déclarer en tout état de cause l'action en garantie introduite par la société SDV LI à l'encontre de la société NORMANDIE ENTREPOTS LOGISTIQUE (NEL) irrecevable pour cause de prescription,

- Dire et juger ipso facto les appels en garantie subséquents sans objet ;

Plus subsidiairement,

- Dire et juger mal fondés les appels en garantie régularisés par les sociétés SDV LI, B. TRANSPORTS et ECU LINE à l'encontre de la société NORMANDIE ENTREPOTS LOGISTIQUE (NEL) ;

- Les débouter de l'intégralité de leurs demandes, fins et conclusions, telles que dirigées à l'encontre de la société NORMANDIE ENTREPOTS LOGISTIQUE (NEL),

En tout état de cause,

- Condamner tout succombant à payer à la société NORMANDIE ENTREPOTS LOGISTIQUE (NEL) la somme de 3.500,00 euro au titre des dispositions de l'article 700 du Code de Procédure Civile, ainsi qu'aux entiers dépens, dont distraction au profit de Maître Jean-Didier M., SCP B. C. M. G., conformément à l'article 699 du même Code.

* * *

La société SDV-LI (aujourd'hui Bollore Logistics) appelante, soutient que le fait générateur des dommages, à savoir l'interversion des palettes, s'est produite en raison d'un défaut de marquage des palettes avant que sa mission ne débute, au moment du pré-acheminement vers Rogerville et le Havre effectué par la société B. Transports à la demande d'ATPI, missionné par la société Sanofi, que sa responsabilité ne peut dès lors être engagée, que l'erreur de marquage des palettes et l'interversion a eu lieu avant même qu'elle prenne possession des palettes, qu'elle n'a jamais organisé la réception des palettes, que l'enlèvement des palettes a été effectué par ATPI ou son substitué, la société B. Transports, que la clause 10 du contrat de commissionnement ne s'applique pas. Elle a appelé en garantie les sociétés Ecu Line France, la société Normandie Entrepôts Logistiques et la société B. Transports qui, si le marquage devait être considéré comme suffisant, doivent toutes être tenues pour responsable du dommage dont la cause a pour origine des faits ayant tous concouru au dommage. Elle estime les dispositions des articles L133-3 et L 133-6 du Code de commerce sont inapplicables à son action en garantie, que la société B. Transports a manqué à ses obligations en exécution du contrat de transport passé par ATPI avec la société Sanofi, en ne procédant pas à la livraison appropriée, que ce manquement constitue une faute délictuelle vis-à-vis de la société SDV IL, tiers au contrat de transport. En tout état de cause, elle demande que le jugement entrepris soit confirmé en ce qu'il a fait application des limitations de responsabilité applicables.

La société Sanofi indique que le contrat de commission conclu entre la société Sanofi et la société SDV-IL suite à un appel d'offre prévoyait que la société SDV-IL était l'unique contractant de la société Sanofi et était responsable de la totalité de l'opération de transport, y compris sur la partie pré-acheminement vers le Havre, que le commissionnaire de transport est responsable de plein droit, sauf s'il prouve que les dommages étaient causés par un défaut non visible à la prise en charge, et ce dans la limite contractuelle d'une indemnité de 100.000 euro par expédition, limite qu'elle accepte. Elle invoque une clause du contrat de commissionnement qui prévoit que la société SDV-IL n'est pas autorisée à se prévaloir de la négligence de tout transporteur ou professionnel engagés dans l'exécution de l'opération de transport, et soutient que les dommages résulteraient d'un défaut de contrôle de la société SDV-IL lors des livraisons des palettes au Havre et à Rogerville. Elle conteste toute erreur de marquage, et donc tout partage de responsabilité et rappelle que la société SDV-IL n'est plus recevable à opposer un défaut de marquage dès lors qu'elle a pris livraison des palettes sans réserve. Elle ne formule aucune demande contre la société B. Transports ni contre les sociétés appelées en garanties par la société SDV-IL. Elle demande la confirmation pure et simple du jugement.

La société BT conteste toute responsabilité. Subsidiairement, elle a elle-même appelé en garantie les sociétés SDV-IL, la société Normandie Entrepôts Logistiques et Ecu Line. Elle estime que l'action en garantie exercée par la société SDV-IL à son encontre est irrecevable sur le fondement de l'article L.133-3 du code de commerce aux motifs que la société SDV-IL a apposé son tampon sur les récépissés de livraison des palettes, qu'elle n'a fait aucune réserve, qu'elle est dès lors forclosé à agir à son encontre. Elle soutient en outre que l'action est prescrite, car n'ayant pas été engagée dans le délai d'un an sur le fondement de l'article L.133-6 du même code, que le fondement délictuel invoqué est dénué de base légale par application du principe de non-cumul des responsabilités.

La société NEL soutient que l'action en garantie est irrecevable et prescrite aux motifs que la société SDV IL n'a fait aucune réserve à la réception de la livraison et qu'elle agit au delà du délai d'un an. Subsidiairement, elle indique qu'elle n'a commis aucune faute et qu'à aucun moment de la chaîne elle n'est intervenue dans les causes de l'interversion des palettes.

La société Ecu Line a appelé en garantie la société NEL. A titre principal toutefois, elle soutient que l'interversion des palettes résulte de la seule faute de la société SDV-IL ou à tout le moins de la faute conjointe de la société SDV-IL et de son donneur d'ordre, la société Sanofi. A titre subsidiaire, elle indique que sa responsabilité est nécessairement limitée à la perte de la seule palette qui lui a été confiée et ne saurait porter sur la perte de la seconde palette confiée à SDV IL.

La Cour renvoie, pour un plus ample exposé des faits et prétentions des parties aux écritures susvisées, par application des dispositions de l'article 455 du code de procédure civile.

SUR CE, LA COUR,

Sur la responsabilité du commissionnaire

Considérant que le commissionnaire de transport est tenu d'une obligation de résultat ;

Qu'il est responsable de son fait personnel et de celui de ses substitués ;

Considérant qu'en l'espèce, la société SDV-IL s'était vu confier par contrat du 1er juin 2010, l'organisation du transport de produits pharmaceutiques de la société Sanofi, et notamment d'une palette de Platogrix destinée à l'Indonésie et de six palettes d'Aprovel et de CoAprovel à destination de l'Egypte ;

Qu'aux termes de l'article 1.4 dudit contrat « l'unique contractant du « client » sera « l'exploitant » qui sera responsable envers le client de la totalité de l'opération de transport comme défini ci-dessous (...) » ;

Qu'il n'est pas contesté qu'une interversion de palettes a eu lieu pendant l'opération de transport, une substitution de palette ayant été découverte par SDV Djakarta qui l'a dénoncée à la société SDV-IL laquelle en a avisé la société Sanofi le 20 janvier 2011 ;

Que le fait que les palettes soient réparties au Havre en deux points de transit différents, dépendant de la société SDV-LI, résulte de l'organisation globale du transport ;

Que si le pré-acheminement au Havre a été confié par la société Sanofi à ATPi qui s'est substitué la société B. Transports, qui a livré les palettes le 1er décembre 2010, la répartition des palettes auprès des deux représentants de la société SDV-IL, l'un à Rogerville (société NEL pour le compte d'Ecu Line) et l'autre au Havre à la société SDV-IL, relève de la responsabilité du commissionnaire de transport qui a accepté la responsabilité globale du transport et pris réception des marchandises en vue de leur transport maritime, puis les a empotées en groupage dans les conteneurs à destination de Djakarta et du Caire ;

Qu'il lui appartenait, conformément aux dispositions contractuelles, de s'assurer de la bonne réception et de la bonne répartition des marchandises en fonction du marquage de celles-ci, en vue de leur acheminement par mer ;

Que la société SDV-LI au Havre, et Ecu-line, sous-traitant de la société SDV-LI à Rogerville, ont toutes les deux réceptionné les palettes sans aucune réserve ni remarque, les récépissés indiquant « net de réserve » ;

Qu'il résulte clairement de l'étiquette apposée sur la palette retournée de Djakarta qui était intacte, et qui est passée par le transitaire SDV au Havre, comme le relève le rapport d'expertise contradictoire qui s'est déroulé le 3 novembre 2011,

que le marquage indiquait comme destination le Caire et non Djakarta ;

Que l'affiche collée sur la palette mentionnait en effet :

- le nom de l'expéditeur (Sanofi).
- le nom du transitaire (SDV au Havre).
- le nom du destinataire (Sanofi Aventis Egypt).

Que pourtant la palette à destination du Caire est partie à Djakarta ;

Que l'interversion de palette a donc eu lieu avant l'embarquement, la société SDV-IL ou son sous-traitant acceptant sans réserve des palettes avec une étiquette qui précisait une destination claire (le Caire ou Djakarta) et procédant à l'emportage dans les conteneurs maritimes sans contrôler la destination indiquée sur l'étiquette ;

Qu'ensuite, les palettes ont été regroupées dans les conteneurs pour leur transport maritime, là aussi sans réserve et sans vérification ;

Qu'il est probable que la société B. Transport ait interverti les palettes au moment de la livraison au Havre mais que cette erreur pouvait et aurait dû être rectifiée par la société SDV-LI en charge de la réception desdites palettes et de leur répartition et emportage avant le transport par mer, erreur parfaitement visible sur l'étiquette ;

Que la clause 10 du contrat de commission stipule que l'enlèvement des marchandises par ses soins vaut acceptation par la société SDV-IL que "les marchandises sont correctement étiquetées et marquées aux fins de l'opération de transport" ;

Que le fait que les étiquettes ne mentionnaient que « SDV au Havre », sans préciser la répartition entre Rogerville et le Havre constitue un manque de précision mais pas une erreur susceptible d'être à l'origine de l'interversion des palettes puisque la destination « le Caire » ou « Djakarta » était clairement mentionnée ;

Que ce manque de précision ne permet pas d'exonérer la société SDV-LI de sa responsabilité dès lors que c'est la société SDV-LI qui s'est vu confier l'organisation globale du transport et qui devait réceptionner les palettes au Havre et à Rogerville ;

Considérant qu'il résulte des éléments du dossier et notamment de l'expertise contradictoire faite par le cabinet Reck & Co que :

« Ecu-line, sous traitant de SDV, a reçu 5 palettes de Aprovel et Co-Aprovel destinées à l'Egypte et une palette de Platogrix destinée à l'Indonésie. Elle a omis de vérifier la palette de Platogrix au moment de sa réception de la société B.

Transports, alors que l'étiquette collée sur cette palette identifiait clairement la destination de la palette (Jakarta) aussi bien que son poids (123 kg). Ecu-Line a émargé le récépissé de livraison sans réserves » ;

« SDV a omis de procéder à la vérification et l'identification de la palette erronée destinée à l'Egypte au moment de son chargement dans le conteneur de groupage malgré le fait que son connaissance N° 16500 ' 134149 mentionnait Jakarta aussi bien que le poids brut de la palette (123 kg)... » ;

(1)

« Bien au contraire, SDV a collé sur la palette de Co-Aprovel, pourtant clairement étiquetée à destination de Sanofi Aventis Egypte le Caire, une étiquette mentionnant le navire « MOL MAXIM JKT » ;

Que le rapport conclut :

« si SDV et son sous-traitant Ecu-Line avaient procédé aux vérifications au moment de la réception des palettes dans leur entrepôt et/ou au moment de leur empotage dans les conteneurs de groupage, alors aucune perte n'en aurait résulté » ;

Qu'il y a lieu par conséquent de retenir, comme l'ont fait les premiers juges par des motifs que la cour adopte, la responsabilité de la société SDV-IL devenue Bolloré Logistics à l'égard de la société Sanofi, sans qu'aucune faute à l'égard de cette dernière ne puisse être retenue, ni aucun partage de responsabilité entre ces deux sociétés ;

Sur l'indemnisation

Considérant que le contrat de commission de transport prévoit expressément des limitations de responsabilité au bénéfice de la société SDV-LI que la société Sanofi a acceptées ;

Que selon l'article 7.2. du contrat, « la responsabilité de l'Exploitant sera limitée à 2.5 DTS par kilogramme perdu, endommagé ou retardé ou 100.000,00 euros par expédition, la limite la plus élevée étant celle applicable » ;

Que pour la palette de Co-Aprovel expédiée par erreur à Djakarta, la société Sanofi a été indemnisée par ses compagnies d'assurance à hauteur de 18.364 euro et a conservé 12.500 euro de franchise à sa charge ;

Que ces sommes ne sont pas contestées dans leur montant ;

Qu'il y a lieu de confirmer le jugement entrepris en ce qu'il a fait droit à la demande de la société Sanofi et de ses compagnies d'assurance de leur allouer, pour la perte de cette palette, la somme de 18.364 euro aux assureurs et 12.500 euro à la société Sanofi ;

Que s'agissant de la palette de Platogrix expédiée par erreur en Egypte et que les services de douanes égyptiens ont détruite sur place, le préjudice la concernant s'établit à 129 956,37euro, donc un montant supérieur à la limitation de 100 000euro dont la société SDV-LI doit bénéficier en application du contrat ;

Qu'il y a lieu de confirmer le jugement entrepris sur ce point, y compris sur les intérêts légaux et la capitalisation ;

Sur les appels en garantie

Considérant qu'il résulte des motifs développés ci-dessus que la société SDV-LI, en qualité de commissionnaire de transport, a accepté d'organiser sous sa responsabilité le transport de bout en bout au départ du Havre, y compris la réception des palettes qui devait être faite au Havre en provenance de Croissy Beaubourg et à destination de l'Égypte et de l'Indonésie, sous la responsabilité de la société SDV-LI, indépendamment de l'intervention d'ATPI et de la société B. Transports ;

Qu'à ce titre, l'opération de transport dans sa globalité est soumise aux dispositions spécifiques du commissionnement de transport ;

Que le dommage est survenu durant l'exécution du contrat de transport ;

Que le marquage sur les étiquettes des palettes depuis le départ de Croissy Beaubourg jusqu'à la destination à Djakarta et au Caire n'a pas été modifié et a été accepté sans réserve par la société SDV-LI ;

Que les récépissés de livraison des palettes au Havre ont été signés par la société SDV-LI et par la société Normandie Entrepôts Logistiques, agissant pour le compte d'Écu Line, sous-traitant de la société SDV-LI, le 1er décembre 2010, ce qui démontre que la société SDV-LI avait bien la maîtrise de l'opération de transport, y compris à ce moment là ;

Que sauf à établir une faute délictuelle détachable de l'organisation globale du transport prévue et acceptée par la société SDV-LI, l'intervention de la société B. Transports fait partie intégrante de cette opération de transport et est soumise aux règles de prescription fixées par l'article L.133-6 du code de commerce aux termes duquel « les actions pour avaries, pertes ou retards, auxquelles peut donner lieu contre le voiturier le contrat de transport, sont prescrites dans le délai d'un an, sans préjudice des cas de fraude ou d'infidélité.

Toutes les autres actions auxquelles ce contrat peut donner lieu, tant contre le voiturier ou le commissionnaire que contre l'expéditeur ou le destinataire, aussi bien que celles qui naissent des dispositions de l'article 1269 du code de procédure civile, sont prescrites dans le délai d'un an.

Le délai de ces prescriptions est compté, dans le cas de perte totale, du jour où la remise de la marchandise aurait dû être effectuée, et, dans tous les autres cas, du jour où la marchandise aura été remise ou offerte au destinataire.

Le délai pour intenter chaque action récursoire est d'un mois. Cette prescription ne court que du jour de l'exercice de l'action contre le garanti.

« Dans le cas de transports faits pour le compte de l'Etat, la prescription ne commence à courir que du jour de la notification de la décision ministérielle emportant liquidation ou ordonnancement définitif. »

Qu'en application de ces dispositions, l'action de la société SDV-IL contre la société B. Transports engagée le 23 décembre 2011, soit plus d'un an après la remise des marchandises, est prescrite et que partant, les appels en garantie formés par la société BT à l'encontre des autres défenderesses s'avèrent sans objet ;

Que c'est par des motifs que la cour adopte que le tribunal de commerce a, à juste titre, déclaré l'action de la société SDV-IL contre la société B. Transports et les appels en garantie subséquents irrecevables, car prescrits ;

Que de même, l'appel en garantie régularisé par la société SDV-LI à l'encontre de la société NEL est également atteint par la prescription ;

Qu'il y a lieu de confirmer le jugement entrepris sur ce point ;

Considérant qu'il y a lieu de faire droit à la demande d'indemnisation au titre de l'article 700 du code de procédure civile tant au bénéfice de la société Sanofi que des sociétés appelées en garantie, dans les termes fixés au dispositif.

PAR CES MOTIFS

Statuant publiquement, contradictoirement et en dernier ressort,

Confirme le jugement déferé en toutes ses dispositions,

Y ajoutant,

Condamne la société SDV-LI à payer à la société Sanofi la somme de 5.000 euros et aux sociétés Ecu Line NV, Ecu Line France, la société B. Transports et la société Normandie Entrepôts Logistiques la somme de 1.000 euros chacune en application de l'article 700 du code de procédure civile,

Condamne la société SDV-LI aux dépens qui seront recouverts conformément aux dispositions de l'article 699 du code de procédure civile.

Le Greffier Le Président

B.REITZER L. DABOSVILLE

Décision Antérieure

▪▪ Tribunal de commerce Paris Chambre 1 A du 21 octobre 2014 n° J2013000305

**Annexes C : décisions Cour de
cassation**

Cour de cassation

chambre commerciale

Audience publique du 1 décembre 2009

N° de pourvoi: 08-15015

Publié au bulletin

Cassation partielle

Mme Favre (président), président

Me Le Prado, SCP Ortscheidt, SCP Rocheteau et Uzan-Sarano, SCP Waquet, Farge et Hazan, avocat(s)

REPUBLIQUE FRANCAISE

AU NOM DU PEUPLE FRANCAIS

LA COUR DE CASSATION, CHAMBRE COMMERCIALE, a rendu l'arrêt suivant :
Statuant tant sur le pourvoi principal formé par la société Transal que sur les pourvois incidents relevés par la société DHL holding France (la société DHL), venant aux droits de la société Danzas, et la société Calberson ;

Attendu, selon l'arrêt attaqué, que le 16 juillet 2003, la société Bruker Biospin a confié à la société Danzas l'acheminement de matériels scientifiques de Lyon à Wissembourg ; que la société Danzas a confié le transport à la société Calberson, qui s'est substitué la société Transal ; que le 18 juillet 2003, le chauffeur de la société Transal s'est assoupi et a perdu le contrôle de son véhicule, renversant ainsi la marchandise ; que celle-ci a été livrée le 24 juillet 2003, des réserves sur la lettre de voiture étant émises par la société Bruker Biospin ; que la société Allianz Versicherungs AG (la société Allianz) a indemnisé son assurée, la société Bruker Biospin, après déduction d'une franchise ; que la société Allianz et la société Bruker Biospin ont assigné les sociétés Danzas et Transal aux fins de les voir solidairement condamnées à payer à la société Allianz le coût du matériel et à la société Bruker Biospin la franchise restée à sa charge ; que la société Danzas a appelé en garantie les sociétés Calberson et Transal tandis que la société Calberson a appelé en garantie la société Transal ;

Sur le premier moyen des pourvois incidents, dont l'examen est préalable, réunis :

Attendu que la société DHL et la société Calberson font grief à l'arrêt de les avoir déclarées irrevables à demander l'application de l'article L. 133-3 du code de commerce, alors, selon le moyen :

1° / que, lorsque sa responsabilité est recherchée en qualité de garant de son substitué, le commissionnaire de transport peut opposer toutes les exceptions que celui-ci est en droit d'invoquer ; qu'en décidant cependant que le commissionnaire de transport, dont la

responsabilité était recherchée exclusivement du fait de son transporteur substitué, n'était pas recevable à invoquer la fin de non recevoir tirée de l'absence de protestation motivée du destinataire dans les trois jours suivant la réception des marchandises, la cour d'appel a violé les articles L. 132-6 et L. 133-3 du code de commerce ;

2° / que le juge peut relever d'office les moyens de droit ; qu'en excluant cependant la possibilité de soulever d'office la fin de non-recevoir tirée de l'absence de protestation motivée du destinataire dans les trois jours suivant la réception des marchandises, la cour d'appel a violé les articles 16 du code de procédure civile et L. 133-3 du code de commerce ;

3° / que le transporteur qui se substitue un autre transporteur pour la réalisation du transport conserve sa qualité de transporteur et est donc recevable à invoquer la fin de non-recevoir prévue à l'article L. 133-3 du code de commerce ; qu'en décidant du contraire, la cour d'appel a violé les articles L. 133-1 et L. 133-3 du code de commerce ;

Mais attendu que la fin de non-recevoir tirée de l'article L. 133-3 du code de commerce ne profite par voie de conséquence au commissionnaire de transport ou au voiturier ayant sous traité le transport que dans la mesure où l'action contre le voiturier effectif ou le transporteur sous-traitant qui exécute les opérations de transport se trouve elle-même éteinte ; qu'ayant constaté que la société Transal n'avait pas opposé la fin de non-recevoir tirée de l'article susvisé dans ses écritures du 7 janvier 2008, la cour d'appel en a exactement déduit, abstraction faite du motif surabondant critiqué par la deuxième branche, que la société Danzas et la société Calberson ne pouvaient l'opposer à la société Allianz et à la société Bruker Biospin ;

D'où il suit que le moyen, inopérant en sa deuxième branche, n'est pas fondé pour le surplus ;

Mais sur le moyen unique du pourvoi principal et le second moyen des pourvois incidents, réunis :

Vu l'article 1150 du code civil ;

Attendu que pour condamner solidairement la société Transal avec la société Danzas à régler à la société Allianz la somme de 263 844 euros et celle de 500 euros à la société Bruker Biospin, solidairement la société Calberson avec la société Transal à garantir la société Danzas du montant des condamnations prononcées contre elle, et la société Transal à garantir la société Calberson du montant des condamnations à son encontre, l'arrêt retient que le simple fait de s'endormir au volant, de s'engager involontairement sur une bretelle d'autoroute et de heurter la barrière de sécurité en provoquant la perte de sa cargaison, le camion ayant fini sa course en contrebas de la chaussée avant de se coucher sur le flan droit et de s'immobiliser contre des arbustes, suffit à caractériser la faute lourde, par le défaut total de toute maîtrise du camion, la maîtrise constante du camion étant la première obligation du conducteur ;

Attendu qu'en se déterminant par de tels motifs, impropres à caractériser la faute lourde du transporteur, la cour d'appel a privé sa décision de base légale ;

PAR CES MOTIFS :

CASSE ET ANNULE, mais seulement en ce qu'il a condamné solidairement la société Danzas et la société Transal à régler à la société Allianz Versicherungs AG la somme de 263 844 euros et celle de 500 euros à la société Bruker Biospin, condamné solidairement la société Calberson et la société Transal à garantir la société Danzas du montant des condamnations prononcées contre elle et condamné la société Transal à garantir la

société Calberson du montant des condamnations prononcées à son encontre, l'arrêt rendu le 5 mars 2008, entre les parties, par la cour d'appel de Paris ; remet, en conséquence, sur ces points, la cause et les parties dans l'état où elles se trouvaient avant ledit arrêt et, pour être fait droit, les renvoie devant la cour d'appel de Paris, autrement composée ;

Condamne les sociétés Allianz Versicherungs AG et Bruker Biospin aux dépens ;

Vu l'article 700 du code de procédure civile, condamne les sociétés Allianz Versicherungs AG et Bruker Biospin à payer à la société Transal la somme globale de 2 500 euros, à la société DHL holding France la somme globale de 2 500 euros, à la société Calberson la somme globale de 2 500 euros et rejette les autres demandes ;

Dit que sur les diligences du procureur général près la Cour de cassation, le présent arrêt sera transmis pour être transcrit en marge ou à la suite de l'arrêt partiellement cassé ;

Ainsi fait et jugé par la Cour de cassation, chambre commerciale, financière et économique, et prononcé par le président en son audience publique du premier décembre deux mille neuf.

MOYENS ANNEXES au présent arrêt

Moyen produit par la SCP Rocheteau et Uzan-Sarano, avocat aux Conseils pour la société Transal, demanderesse au pourvoi principal

La société Transal fait grief à l'arrêt attaqué de l'AVOIR condamnée solidairement avec la société Danzas à régler à la société Allianz Versicherungs AG la somme de 263. 844 euros et celle de 500 euros à la société Bruker Biospin, outre les intérêts au taux légal à compter du 17 avril 2004 et de l'AVOIR condamnée à garantir la société Calberson du montant des condamnations prononcées à son encontre ;

AUX MOTIFS QUE, sur l'existence d'une faute lourde commise par la société Transal, (...)

; Considérant qu'il doit être rappelé que la société Transal, sous-traitante de la société Calberson, elle-même sous-traitante de la société Danzas devait transporter de Lyon à Wissembourg, six colis d'un poids total de 850kgs de l'Université Claude Bernard à Lyon aux établissements Bruker Biospin ; Considérant qu'après lecture du disque chrono tachygraphe du camion de transport, les gendarmes n'ont pas relevé d'infraction à la réglementation sur le temps de repos, le chauffeur ayant dormi à l'hôtel entre 22h et 2h40, n'ayant pas commis d'excès de vitesse et n'ayant pas conduit sous l'empire d'un état d'alcoolémie ; Considérant néanmoins, la société Transal admet que son chauffeur s'est endormi au volant à 5h30 du matin alors qu'il était sur l'autoroute A 35 à hauteur de Sélestat, de sorte que le véhicule s'est engagé sur une bretelle de sortie et qu'il est venu heurter la barrière de sécurité ; Considérant qu'au prétexte que les six colis litigieux n'ont pas fait l'objet de la part de l'Université Claude Bernard, d'une déclaration de valeur, la société Transal ne peut utilement en déduire automatiquement que le donneur d'ordre a exprimé la volonté de limiter au plafond du contrat type, le montant de l'indemnité due ; Considérant qu'en effet, tenir un tel raisonnement reviendrait à annuler les conséquences de la faute lourde ayant pu être commise par la société Transal ; Or considérant que le simple fait de s'endormir au volant de son camion, de s'engager involontairement sur une bretelle d'autoroute et de heurter la barrière de sécurité en provoquant la perte de sa cargaison, le camion ayant fini sa course en contrebas contre les arbustes, suffit à caractériser la faute lourde, par le défaut total de toute maîtrise du camion, ce qui constitue une négligence d'une extrême gravité confinant au dol et dénotant l'inaptitude du transporteur ou de son préposé à l'accomplissement de sa mission, la maîtrise constante du camion étant la première obligation du conducteur ; (...) Il y a donc lieu de confirmer le jugement déféré, par motifs substitués, pour ce qui concerne l'existence d'une faute lourde ;

ALORS QUE la faute lourde du transporteur, qui implique une négligence d'une extrême gravité confinant au dol et dénotant l'inaptitude à l'accomplir la mission acceptée, ne peut

se déduire du seul assoupissement du chauffeur intervenu dans des circonstances normales de conduite ; qu'en écartant en l'espèce tout autre négligence imputable au chauffeur que celle consistant à s'assoupir au volant et en disant que ce simple fait suffisait à caractériser une faute lourde de la société Transal lui interdisant notamment de se prévaloir des plafonds de responsabilité fixé par contrat type, la cour d'appel n'a pas tiré les conséquences légales qui s'évinçaient de ses propres constatations et violé l'article L. 133-1 du Code de commerce.

Moyens produits par la SCP Waquet, Farge et Hazan, avocat aux Conseils pour la société DHL holding France, demanderesse au pourvoi incident

PREMIER MOYEN DE CASSATION

IL EST FAIT GRIEF à l'arrêt attaqué d'avoir déclaré les commissionnaires de transport (la société Danzas, aux droits de laquelle vient la société DHL Holding France, et la société Calberson) irrecevables à demander l'application de l'article L. 133-3 du Code de commerce et d'avoir en conséquence déclaré le destinataire (la société Bruker Biospin) et son assureur (la société Allianz Versicherung AG) recevables, et non forclos, en leur action ;

AUX MOTIFS « que du fait que le camion a fini sa course couché en contrebas d'une bretelle de sortie de l'autoroute A 35 et que le chauffeur du camion a été conduit à l'hôpital après l'accident, la livraison litigieuse n'a pas eu lieu comme prévu le 18 juillet 2003 ; ... que le 24 juillet 2003, un autre chauffeur a porté à la destinataire cinq colis (3 armoires et 2 colis sous palettes) que la société Bruker Biospin a signalé endommagés sur la lettre de voiture en notant en outre qu'il manquait le sixième colis ; ... que le sixième colis n'a pas été retrouvé ; ... que la perte a été partielle au sens de l'article 133-3 du Code de commerce qui prévoit que « la réception des objets transportés éteint toute action contre le voiturier pour avarie ou perte partielle si dans les trois jours, non compris les jours fériés, qui suivent celui de la réception, le destinataire n'a pas notifié au voiturier, par acte extrajudiciaire ou par lettre recommandée, sa protestation motivée » ; ... que ce texte pourrait donc s'appliquer à l'espèce dès lors qu'il s'est agi d'une perte partielle, ce même si l'expertise diligentée en octobre 2003, qui portait sur une électronique à gradients et sur son système d'alimentation, a conclu à la « perte totale » des trois armoires et des deux cartons récupérés le 24 juillet 2003, six jours après l'accident, l'expression « perte totale » excluant nécessairement qu'une partie de la marchandise même détériorée, ait pu être, comme en l'espèce, finalement livrée ; mais ... que comme le soutiennent à bon droit la société Allianz Versicherungs AG et la société Bruker Biospin, la fin de non recevoir tirée de l'application du texte susvisé, ne peut être soulevée que par le voiturier, la société Transal ; ... que cette dernière ne l'a pas opposée dans ses écritures du 7 janvier 2008, ce qui exclut que, comme la société Calberson le suggère à tort, la Cour ait la possibilité, par une réouverture des débats, de se substituer au voiturier pour soulever d'office cette fin de non recevoir ; ... en conséquence que la société Danzas et la société Calberson ne peuvent l'opposer à la société Allianz Versicherungs AG et à la société Bruker Biospin » ALORS, d'une part, que, lorsque sa responsabilité est recherchée en qualité de garant de son substitué, le commissionnaire de transport peut opposer toutes les exceptions que celui-ci est en droit d'invoquer ; qu'en décidant cependant que le commissionnaire de transport, dont la responsabilité était recherchée exclusivement du fait de son transporteur substitué, n'était pas recevable à invoquer la fin de non recevoir tirée de l'absence de protestation motivée du destinataire dans les trois jours suivant la réception des marchandises, la Cour d'appel a violé les articles L. 132-6 et L. 133-3 du Code de commerce ;

ALORS, d'autre part, que le juge peut relever d'office les moyens de droit ;

qu'en excluant cependant la possibilité de soulever d'office la fin de non recevoir tirée de l'absence de protestation motivée du destinataire dans les trois jours suivant la réception

des marchandises, la Cour d'appel a violé les articles 16 du Code de procédure civile et L. 133-3 du Code de commerce.

SECOND MOYEN DE CASSATION

IL EST FAIT GRIEF à l'arrêt attaqué d'avoir condamné le commissionnaire de transport (la société Danzas, aux droits de laquelle vient la société DHL Holding France), solidairement avec le transporteur (la société Transal), à indemniser le destinataire (la société Allianz Versicherung AG) et son assureur (la société Bruker Biospin) de leur entier préjudice ; AUX MOTIFS « qu'il doit être rappelé que la société Transal, sous-traitante de la société Calberson, elle-même sous-traitante de la société Danzas, devait transporter de Lyon à Wissembourg, six colis d'un poids total de 850 kgs de l'Université Claude Bernard à Lyon aux établissements de la société Bruker Biospin ; ... qu'après lecture du disque chrono tachygraphe du camion de transport, les gendarmes n'ont pas relevé d'infraction à la réglementation sur les temps de repos, le chauffeur ayant dormi à l'hôtel le 17 juillet 2003 entre 22 h. et 2h40, n'ayant pas commis d'excès de vitesse et n'ayant pas conduit sous l'empire d'un état d'alcoolémie ; ... néanmoins que la société Transal admet que son chauffeur s'est endormi au volant à 5h30 du matin alors qu'il était sur l'autoroute A 35 à hauteur de Sélestat, de sorte que le véhicule s'est engagé sur une bretelle de sortie et qu'il est venu heurter la barrière de sécurité ; ... qu'au prétexte que les six colis litigieux n'ont pas fait l'objet de la part de l'Université Claude Bernard, d'une déclaration de valeur, la société Transal ne peut utilement en déduire automatiquement que le donneur d'ordres a exprimé la volonté de limiter au plafond du contrat type, le montant de l'indemnité due ; ... qu'en effet, tenir un tel raisonnement reviendrait à annuler les conséquences de la faute lourde ayant pu être commise par la société Transal ; or ... que le simple fait de s'endormir au volant de son camion, de s'engager involontairement sur une bretelle d'autoroute et de heurter la barrière de sécurité en provoquant la perte de sa cargaison, le camion ayant fini sa course en contrebas de la chaussée avant de se coucher sur le flan droit et de s'immobiliser contre les arbustes, suffit à caractériser la faute lourde, par le défaut total de toute maîtrise du camion, ce qui constitue une négligence d'une extrême gravité confinant au dol et dénotant l'inaptitude du transporteur ou de son préposé à l'accomplissement de sa mission, la maîtrise constante du camion étant la première obligation du conducteur ; ... qu'il y a donc lieu de confirmer le jugement déféré, par motifs substitués, pour ce qui concerne l'existence d'une faute lourde »

ALORS que la faute lourde suppose une négligence d'une extrême gravité confinant au dol et dénotant l'inaptitude du transporteur, maître de son action, à l'accomplissement de la mission contractuelle qu'il a acceptée ; qu'en déduisant l'existence d'une faute lourde du seul assoupissement du conducteur au volant de son camion, la Cour d'appel a violé l'article 1150 du Code civil.

Moyens produits par Me Le Prado, avocat aux Conseils pour la société Calberson, demanderesse au pourvoi incident

PREMIER MOYEN DE CASSATION

LE MOYEN reproche à l'arrêt attaqué :

D'AVOIR déclaré la société DANZAS et la société CALBERSON irrecevables à demander l'application de l'article 133-3 du Code de commerce ;

AUX MOTIFS QUE « Sur l'application de l'article L. 133-3 du Code de commerce réclamée par la société DANZAS et par la société CALBERSON ; que du fait que le camion a fini sa course couché en contrebas d'une bretelle de sortie de l'autoroute A et que le chauffeur du camion a été conduit à l'hôpital après l'accident, la livraison litigieuse n'a pas eu lieu comme prévu le 18 juillet 2003 ; que le 24 juillet 2003, un autre chauffeur a porté à la destinataire cinq colis (3 armoires et 2 colis sous palettes) que la société BRUKER BIOSPIN a signalé endommagés sur la lettre de voiture en notant en outre qu'il manquait le sixième colis ; que le sixième colis n'a pas été retrouvé ; que la perte a été

partielle au sens de l'article 133-3 du Code de commerce qui prévoit que " la réception des objets transportés éteint toute action contre le voiturier pour avarie ou perte partielle si dans les trois jours, non compris les jours fériés, qui suivent celui de la réception, le destinataire n'a pas notifié au voiturier, par acte extrajudiciaire ou par lettre recommandée, sa protestation motivée " ; que ce texte pourrait donc s'appliquer à l'espèce dès lors qu'il s'est agi d'une perte partielle, ce même si l'expertise diligentée en octobre 2003, qui portait sur une électronique à gradients et sur son système d'alimentation, a conclu à la " perte totale " des trois armoires et des deux cartons récupérés le 24 juillet 2003, six jours après l'accident, l'expression " perte totale " excluant nécessairement qu'une partie de la marchandise même détériorée, ait pu être, comme en l'espèce, finalement livrée ; mais que comme le soutiennent à bon droit la société ALLIANZ VERSICHERUNGS AG et la société BRUKER BIOSPIN, la fin de non recevoir tirée de l'application du texte susvisé, ne peut être soulevée que par le voiturier, la société TRANSAL ; que cette dernière ne l'a pas opposée dans ses écritures du 7 janvier 2008, ce qui exclut que, comme la société CALBERSON le suggère à tort, la Cour ait la possibilité, par une réouverture des débats, de se substituer au voiturier pour soulever d'office cette fin de non recevoir ; qu'en conséquence, la société DANZAS et la société CALBERSON ne peuvent l'opposer à la société ALLIANZ VERSICHERUNGS AG et à la société BRUKER BIOSPIN » ; ALORS QUE, le transporteur qui se substitue un autre transporteur pour la réalisation du transport conserve sa qualité de transporteur et est donc recevable à invoquer la fin de non-recevoir prévue à l'article L. 133-3 du Code de commerce ; qu'en décidant du contraire, la Cour d'appel a donc violé les articles L. 133-1 et L. 133-3 du Code de commerce.

SECOND MOYEN DE CASSATION (subsidaire)

LE MOYEN reproche à l'arrêt attaqué :

D'AVOIR pour condamner solidairement la société CALBERSON et la société TRANSAL à garantir la société DANZAS du montant des condamnations prononcées à son encontre, soit les somme de 263. 844 et de 500, imputé à la société TRANSAL la commission d'une faute lourde ;

AUX MOTIFS PROPRES QUE « sur l'existence d'une faute lourde commise par la société TRANSAL ; ... ; qu'il doit être rappelé que la société TRANSAL, sous-traitante de la société CALBERSON, elle-même sous-traitante de la société DANZAS devait transporter de Lyon à Wissembourg, six colis d'un poids total de 850kgs de l'Université Claude Bernard à Lyon aux établissements BRUKER BIOSPIN ; qu'après lecture du disque chrono tachygraphe du camion de transport, les gendarmes n'ont pas relevé d'infraction à la réglementation sur le temps de repos, le chauffeur ayant dormi à l'hôtel entre 22h et 2h40, n'ayant pas commis d'excès de vitesse et n'ayant pas conduit sous l'empire d'un état d'alcoolémie ; que, néanmoins, la société TRANSAL admet que son chauffeur s'est endormi au volant à 5h30 du matin alors qu'il était sur l'autoroute A35 à hauteur de Sélestat, de sorte que le véhicule s'est engagé sur une bretelle de sortie et qu'il est venu heurter la barrière de sécurité ; qu'au prétexte que les six colis litigieux n'ont pas fait l'objet de la part de l'Université Claude Bernard, d'une déclaration de valeur, la société TRANSAL ne peut utilement en déduire automatiquement que le donneur d'ordre a exprimé la volonté de limiter au plafond du contrat type, le montant de l'indemnité due ; qu'en effet, tenir un tel raisonnement reviendrait à annuler les conséquences de la faute lourde ayant pu être commise par la société TRANSAL ; que le simple fait de s'endormir au volant de son camion, de s'engager involontairement sur une bretelle d'autoroute et de heurter la barrière de sécurité en provoquant la perte de sa cargaison, le camion ayant fini sa course en contrebas contre les arbustes, suffit à caractériser la faute lourde, par le défaut total de toute maîtrise du camion, ce qui constitue une négligence d'une extrême gravité confinant au dol et dénotant l'inaptitude du transporteur ou de son préposé à l'accomplissement de sa mission, la maîtrise constante du camion étant la première

obligation du conducteur ; ... qu'il y a donc lieu de confirmer le jugement déféré, par motifs substitués, pour ce qui concerne l'existence d'une faute lourde » ;

ET AUX MOTIFS ADOPTES QUE « sur la nature de la faute du transporteur ; qu'il ressort du rapport de la gendarmerie que « le poids lourd s'est engagé à une vitesse excessive sur la bretelle de sortie 16 A avant de percuter la glissière de sécurité... », qu'il a été relevé à l'encontre du conducteur une infraction commise pour « défaut de maîtrise de la vitesse d'un véhicule à moteur sur autoroute », que ce constat est corroboré par le disque chrono tachygraphe qui établit que le voiturier roulait à une vitesse de 110 km heure au moment de l'accident, que le Parquet de Colmar qui retient la faute pénale, confirme qu'une contravention de quatrième classe pour défaut de maîtrise a bien été constituée à l'encontre de M. X... ; que pour s'engager sur une bretelle de sortie le voiturier doit nécessairement disposer à ce moment-là de sa pleine conscience puisque la manœuvre implique un changement de direction du volant, que par conséquent le chauffeur ne pouvaient être victime à ce moment-là d'un assoupissement, qui se traduit par une perte de conscience momentanée ; qu'en outre il résulte du planning de la société TRANSAL, établi pour organiser les tournées entre Strasbourg et Dijon du chauffeur, M. X..., que ce avait repris le volant à 2H40 du matin avec un retard de 30 minutes, qu'au moment de l'accident il avait rattrapé 22 minutes sur son départ tardif, qu'il avait de même différé le départ de sa précédente tournée, qu'ayant ainsi systématiquement différé ses départs par rapport au planning il a roulé constamment dans un état de tension consécutif à ses efforts de rattrapage pour arriver à temps ; que l'accident a bien été une conséquence directement due à une faute de conduite du chauffeur, dont le faisceau d'éléments relatés ci-dessus caractérisent la faute lourde ... » ;

ALORS QUE, la faute lourde est caractérisée par une négligence d'une extrême gravité confinante au dol et dénotant l'inaptitude du débiteur de l'obligation à l'accomplissement de sa mission contractuelle ; qu'en se bornant à énoncer, pour retenir la faute lourde du voiturier, que le simple fait de s'endormir au volant de son camion, de s'engager involontairement sur une bretelle d'autoroute et de heurter la barrière de sécurité en provoquant la perte de sa cargaison, le camion ayant fini sa course en contrebas contre les arbustes, suffit à caractériser la faute lourde, par le défaut total de toute maîtrise du camion, ce qui constitue une négligence d'une extrême gravité confinante au dol et dénotant l'inaptitude du transporteur ou de son préposé à l'accomplissement de sa mission, la maîtrise constante du camion étant la première obligation du conducteur, la Cour d'appel, qui s'est fondée sur une simple faute de conduite, en l'absence de tout élément aggravant, a privé sa décision de base légale au regard de l'article 1150 du Code civil et de l'article 21 du contrat type général des transports routiers.

Publication :

Décision attaquée : Cour d'appel de Paris du 5 mars 2008

Cour de cassation

chambre commerciale

Audience publique du 30 octobre 2012

N° de pourvoi: 11-21952

Non publié au bulletin

Cassation

M. Espel (président), président

Me Le Prado, SCP Célice, Blancpain et Soltner, SCP Rocheteau et Uzan-Sarano, avocat(s)

REPUBLIQUE FRANCAISE

AU NOM DU PEUPLE FRANCAIS

LA COUR DE CASSATION, CHAMBRE COMMERCIALE, a rendu l'arrêt suivant :

Attendu, selon l'arrêt attaqué, qu'ayant vendu des fils d'alliage à la société Tréfilerie et câblerie du Havre, la société Nexans France en a confié l'acheminement à la société Delquignies transports, laquelle a sous-traité la prestation à la société Lory service ; que la marchandise ayant été volée, la société Nexans France a assigné en dommages-intérêts la société Delquignies transports et l'assureur de cette dernière, la société Groupama transport, aux droits de laquelle est venue la société Gan eurocourtage ;

Sur le premier moyen, pris en sa première branche, qui est recevable :

Vu l'article 1165 du code civil, ensemble l'article L. 132-5 du code de commerce ;

Attendu que pour accueillir la fin de non-recevoir élevée par la société Delquignies transports et d'avoir rejeté l'ensemble des prétentions de la société Nexans France, l'arrêt retient que par application de l'incoterm "CPT" figurant dans le contrat de vente le risque lié au transport de la marchandise a été transféré, dès sa sortie des magasins, de la société Nexans France à la société Tréfilerie et câblerie du Havre et qu'il s'ensuit que celle-ci avait seule qualité pour agir contre la société Delquignies transports et le transporteur qu'elle s'est substituée ;

Attendu qu'en statuant ainsi, alors que le contrat de vente et le contrat de transport étant

indépendants, la société Delquignies transports ne pouvait se prévaloir des effets de la vente quant aux droits et obligations du vendeur, pour dénier à l'expéditeur le droit d'agir contre elle, la cour d'appel a violé les textes susvisés ;

Et sur le second moyen, pris en sa première branche :

Vu l'article 624 du code de procédure civile ;

Attendu que le chef de l'arrêt qui rejette l'ensemble des demandes de la société Ace European Group Limited, assureur de la société Nexans France, se rattache par un lien de dépendance nécessaire au chef de l'arrêt accueillant la fin de non-recevoir élevée par la société Delquignies transports ; que la cassation du second de ces chefs entraîne par voie de conséquence la cassation du premier ;

PAR CES MOTIFS, et sans qu'il y ait lieu de statuer sur les autres griefs :

CASSE ET ANNULE, dans toutes ses dispositions, l'arrêt rendu le 26 mai 2011, entre les parties, par la cour d'appel de Douai ; remet, en conséquence, la cause et les parties dans l'état où elles se trouvaient avant ledit arrêt et, pour être fait droit, les renvoie devant la cour d'appel de Douai, autrement composée ;

Condamne la société Delquignies transports et la société Gan Eurocourtage aux dépens ;

Vu l'article 700 du code de procédure civile, rejette leurs demandes et les condamne à payer à la société Nexans France la somme de 1 250 euros et à la société Ace European Group Limited la somme de 1 250 euros ;

Dit que sur les diligences du procureur général près la Cour de cassation, le présent arrêt sera transmis pour être transcrit en marge ou à la suite de l'arrêt cassé ;

Ainsi fait et jugé par la Cour de cassation, chambre commerciale, financière et économique, et prononcé par le président en son audience publique du trente octobre deux mille douze.

MOYENS ANNEXES au présent arrêt.

Moyens produits par la SCP Rocheteau et Uzan-Sarano, avocat aux Conseils, pour les sociétés Nexans France et Ace European Group Limited.

PREMIER MOYEN DE CASSATION

Il est fait grief à l'arrêt infirmatif attaqué d'AVOIR accueilli la fin de non recevoir élevée par la société Delquignies Transports et d'AVOIR, en conséquence, débouté la société Nexans France de l'ensemble de ses prétentions ;

AUX MOTIFS QUE la société Delquignies Transports soulève l'exception d'irrecevabilité de l'action engagée par la société Nexans France à son encontre au constat que le contrat de vente que cette dernière a conclu avec sa cliente, la société Tréfilerie et Câblerie du Havre, contenait un Incoterm (« CPT ») ayant transféré le risque du transport sur l'acheteur, pour en déduire que l'action en paiement appartenait exclusivement à ce dernier ; que si le recours aux incoterm est habituellement réservé aux ventes internationales, rien n'interdit d'en faire usage dans des contrats purement nationaux, contrairement à ce que prétend la société Nexans France ; que par application de l'incoterm « CPT » le risque lié au transport de la marchandise a été transféré, dès sa sortie des magasins de la société Nexans France, à la société Tréfilerie et Câblerie du Havre ; que les pièces du dossier établissant que la société Lory Service a détourné la marchandise au cours de son transport entre Lens et le Havre, il s'ensuit que la société destinataire avait seule qualité pour agir contre le commissionnaire, la société Delquignies Transports, et le transporteur qu'il s'est substitué ; que la société Delquignies Transports est fondée à s'en prévaloir ; que la société Nexans invoque un avoir qu'elle a émis au bénéfice de la société Tréfilerie et Câblerie du Havre à raison du fait que, n'ayant naturellement jamais été payées du prix de la marchandise détournée, elle a annulé cette vente ; que cependant elle a joint à son dossier un document qui se présente sous la forme d'un tableau à plusieurs colonnes, manifestement extrait de sa propre comptabilité ; qu'en l'état cette pièce n'a pas permis à la société Tréfilerie et Câblerie du Havre d'annuler la facture que la société Nexans France a émise en mars 2006 ; qu'elle est au surplus dépourvue de date, sauf à retenir celle du 8 juin 2007 qui a été apposée à l'occasion d'un envoi par télécopie à un destinataire non identifié ; que le défaut de qualité à agir d'une partie constitue une fin de non recevoir susceptible d'être relevée d'office (article 125 alinéa 2 du Code de procédure civile) ; qu'elle peut être régularisée si sa cause a disparu au moment où le juge statue, à la condition que cette régularisation intervienne avant expiration du délai de prescription ; que le transport litigieux remonte au 1er mars 2006 ; que « l'avoir » dont la société Nexans France se prévaut a été émis, au plus tôt, le 8 juin 2007 ; que si la société Nexans France a récupéré une qualité à agir contre la société Delquignies Transports à cette date, c'est au-delà du délai d'un an édicté par l'article L. 133-6 du Code de commerce, rendant cette régularisation tardive ;

1) ALORS QUE les contrats de vente et de transport étant indépendants, le commissionnaire de transport ne peut opposer les clauses du contrat de vente pour se soustraire à ses obligations et dénier à l'expéditeur le droit d'agir à son encontre ; qu'en se fondant sur la seule circonstance que la vente conclue entre la société Nexans France et la société Tréfilerie et Câblerie du Havre était assortie d'un incoterm « CPT » ayant transféré le risque du transporteur sur l'acheteur dès la sortie des magasins du vendeur, pour en déduire que la société Nexans France, donneur d'ordre à la commission de transport, était irrecevable à agir contre le commissionnaire, la société Delquignies Transports, les juges d'appel ont violé l'article 1165 du Code civil, ensemble l'article L. 132-5 du Code de commerce ;

2) ALORS QUE la preuve de l'existence d'un préjudice personnel constitue une condition

du bien fondé de la demande d'indemnisation formée par l'expéditeur contre le commissionnaire de transport, à raison des avaries ou pertes subies par la marchandise, et non une condition de recevabilité de cette action ; qu'en l'espèce, la cour d'appel a retenu que l'avoir produit par la société Nexans France pour l'établir l'annulation de la vente conclue avec la société Tréfilerie et Câblerie du Havre et par conséquent, l'existence de son préjudice personnel, était insuffisamment probant et, en toute hypothèse, tardif car postérieur à l'expiration du délai de prescription, en sorte que la société Nexans France n'établissait pas avoir régularisé sa qualité à agir dans le délai légal ; qu'en faisant ainsi de la preuve de l'existence de son préjudice personnel par la société Nexans France une condition de recevabilité de son action, quand cette preuve constituait, tout au plus, une condition du bien-fondé de sa demande, la cour d'appel a violé l'article 31 du code de procédure civile.

SECOND MOYEN DE CASSATION

Il est fait grief à l'arrêt infirmatif attaqué d'AVOIR accueilli la fin de non recevoir élevée par la société Delquignies Transports et d'AVOIR, en conséquence, débouté la société Ace European Group Limited de l'ensemble de ses prétentions ;

AUX MOTIFS QUE la société Delquignies Transports soulève l'exception d'irrecevabilité de l'action engagée par la société Nexans France à son encontre au constat que le contrat de vente que cette dernière a conclu avec sa cliente, la société Tréfilerie et Câblerie du Havre, contenait un Incoterm (« CPT ») ayant transféré le risque du transport sur l'acheteur, pour en déduire que l'action en paiement appartenait exclusivement à ce dernier ; que si le recours aux incoterm est habituellement réservé aux ventes internationales, rien n'interdit d'en faire usage dans des contrats purement nationaux, contrairement à ce que prétend la société Nexans France ; que par application de l'incoterm « CPT » le risque lié au transport de la marchandise a été transféré, dès sa sortie des magasins de la société Nexans France, à la société Tréfilerie et Câblerie du Havre ; que les pièces du dossier établissant que la société Lory Service a détourné la marchandise au cours de son transport entre Lens et le Havre, il s'ensuit que la société destinataire avait seule qualité pour agir contre le commissionnaire, la société Delquignies Transports, et le transporteur qu'il s'est substitué ; que la société Delquignies Transports est fondée à s'en prévaloir ; que la société Nexans invoque un avoir qu'elle a émis au bénéfice de la société Tréfilerie et Câblerie du Havre à raison du fait que, n'ayant naturellement jamais été payées du prix de la marchandise détournée, elle a annulé cette vente ; que cependant elle a joint à son dossier un document qui se présente sous la forme d'un tableau à plusieurs colonnes, manifestement extrait de sa propre comptabilité ; qu'en l'état cette pièce n'a pas permis à la société Tréfilerie et Câblerie du Havre d'annuler la facture que la société Nexans France a émise en mars 2006 ; qu'elle est au surplus dépourvue de date, sauf à retenir celle du 8 juin 2007 qui a été apposée à l'occasion d'un envoi par télécopie à un destinataire non identifié ; que le défaut de qualité à agir d'une partie constitue une fin de non recevoir susceptible d'être relevée d'office (article 125 alinéa 2 du Code de procédure civile) ; qu'elle peut être régularisée si sa cause a disparu au moment où le juge statue, à la condition que cette régularisation intervienne avant expiration du délai de prescription ; que le transport litigieux remonte au 1er mars 2006 ; que « l'avoir » dont la société Nexans France se prévaut a été émis, au plus tôt, le 8 juin 2007 ; que si la société Nexans France a récupéré une qualité à agir contre la société Delquignies Transports à cette date, c'est au-delà du délai d'un an édicté par l'article L.

133-6 du Code de commerce, rendant cette régularisation tardive ;

ET AUX MOTIFS QUE la société de droit britannique Ace European Group Limited, assureur de la société Nexans France, subrogée dans les droits de cette dernière pour l'avoir indemnisée à hauteur de 41.962,93 euros le 15 mars 2007, n'ayant pas plus de droit que son assurée subrogeant, son action doit être déclarée tout autant irrecevable ;

1) ALORS QUE la cassation d'un chef de l'arrêt entraîne, par voie de conséquence, la censure de tous les chefs dont il constitue le support ou le soutien indispensable ; qu'en l'espèce, pour dire que la société Ace European était irrecevable à agir, la cour d'appel s'est bornée à affirmer qu'agissant en qualité de subrogée dans les droits de la société Nexans France, elle ne pouvait avoir plus de droit que son assurée ; que dès lors, en application de l'article 624 du code de procédure civile, la cassation du chef de l'arrêt ayant déclaré la société Nexans France irrecevable à agir entraînera, par voie de conséquence, la cassation de celui ayant déclaré la société Ace European irrecevable à agir ;

2) ALORS QUE les contrats de vente et de transport étant indépendants, le commissionnaire de transport ne peut opposer les clauses du contrat de vente pour se soustraire à ses obligations et dénier à l'expéditeur et à ses ayants cause le droit d'agir à son encontre ; qu'en se fondant sur la seule circonstance que la vente conclue entre la société Nexans France et la société Tréfilerie et Câblerie du Havre était assortie d'un incoterm « CPT » ayant transféré le risque du transporteur sur l'acheteur dès la sortie des magasins du vendeur, pour en déduire que la société Ace European Group, subrogée dans les droits de la société Nexans France, donneur d'ordre à la commission de transport, était irrecevable à agir contre le commissionnaire, la société Delquignies Transports, les juges d'appel ont violé les articles 1165 et 1251 3° du Code civil.

Décision attaquée : Cour d'appel de Douai , du 26 mai 2011

Cour de cassation

chambre commerciale

Audience publique du 18 décembre 2012

N° de pourvoi: 11-16223

Publié au bulletin

Cassation

M. Espel (président), président

SCP Gadiou et Chevallier, SCP Waquet, Farge et Hazan, avocat(s)

REPUBLIQUE FRANCAISE

AU NOM DU PEUPLE FRANCAIS

LA COUR DE CASSATION, CHAMBRE COMMERCIALE, a rendu l'arrêt suivant :

Donne acte à la société Moiroud du désistement de son pourvoi envers la société Kontinent 6 ;

Sur le moyen unique, pris en ses première et deuxième branches :

Vu les articles 1992 et 1999 du code civil ;

Attendu, selon l'arrêt attaqué, que la société Kontinent 6 a chargé la société Moiroud, commissionnaire en douane, du dédouanement de briquets rechargeables importés de la République populaire de Chine ; que la société Moiroud a confié l'accomplissement des formalités de dédouanement à un autre commissionnaire en douane, la société Tramar ; qu'à la suite d'un contrôle a posteriori, l'administration des douanes a constaté que ces importations, réalisées en septembre 1999 et en janvier 2000, auraient dû acquitter les droits antidumping prévus par le règlement CE n° 192/1999 du 25 janvier 1999, la facture ayant été émise par un opérateur établi à Hong-Kong, territoire douanier distinct de celui de la République populaire de Chine au regard de la législation communautaire ; que la société Tramar et ses assureurs ont fait assigner la société Moiroud afin d'obtenir le remboursement des sommes qu'elle a été condamnée à payer à l'administration des douanes au titre des droits éludés ;

Attendu que pour condamner la société Moiroud à payer aux assureurs de la société Tramar une certaine somme, l'arrêt retient que si par application de l'article 201 du code des douanes communautaire, le commissionnaire en douane est redevable avec

l'importateur du paiement de la dette douanière résultant des déclarations souscrites par son intermédiaire, cette règle douanière est sans effet sur les règles de nature civile devant s'appliquer entre mandataire et mandant, que selon l'article 1999 du code civil, le mandant doit rembourser au mandataire les avances et frais que celui-ci a faits pour l'exécution du mandat, qu'en l'espèce, la société Moiroud, ne disposant pas de crédit d'enlèvement auprès de la recette des douanes du Havre, a donné mandat à un autre commissionnaire en douane, la société Tramar, d'accomplir les formalités de dédouanement, que ces formalités ont été effectuées sur instructions de la société Moiroud qui s'était ainsi simplement substitué un commissionnaire exécutant chargé de «faire les opérations de douane pour son compte», que cette société ne saurait faire valoir qu'elle n'a joué qu'un simple rôle d'agent de transmission, au mépris de ses obligations professionnelles, étant parfaitement au courant, pour avoir organisé le transport en qualité de commissionnaire de transport, que l'expéditeur était une société établie à Hong-Kong, qu'elle n'a pas attiré l'attention de son mandataire, la société Kontinent 6, sur le fait que la mention de Hong-Kong était susceptible de relever d'un régime douanier différent de celui de la République populaire de Chine d'où avait été effectuée l'expédition par voie maritime sans escale de Shanghai au Havre, que le mandat confié par la société Moiroud à la société Tramar consistait à faire les diligences nécessaires au dédouanement des marchandises et que cette dernière n'était pas tenue au titre de son devoir de conseil de suggérer à l'importateur, donneur d'ordre indirect, d'apporter des modifications aux documents de la marchandise, en l'espèce à la facture originale que l'importateur avait fait établir par un agent à Hong-Kong pour des raisons qui lui étaient propres, alors qu'elle n'était pas en relation directe avec cet importateur mais avec la société Moiroud qui n'avait elle-même détecté aucun problème dans l'opération de dédouanement envisagée ;

Attendu qu'en statuant ainsi, alors qu'un commissionnaire en douane, en sa qualité de mandataire salarié spécialisé, doit veiller à ce que la déclaration qu'il effectue soit conforme à la réglementation douanière en vigueur et, le cas échéant, conseiller à son mandant, quand bien même celui-ci serait également agréé en qualité de commissionnaire en douane et aurait-il manqué à ses propres obligations, de faire modifier un document afin que l'importateur puisse bénéficier d'un avantage prévu par cette réglementation, la cour d'appel a violé les textes susvisés ;

PAR CES MOTIFS et sans qu'il y ait lieu de statuer sur les autres griefs :

CASSE ET ANNULE, dans toutes ses dispositions, l'arrêt rendu le 27 janvier 2011, entre les parties, par la cour d'appel de Versailles ; remet, en conséquence, la cause et les parties dans l'état où elles se trouvaient avant ledit arrêt et, pour être fait droit, les renvoie devant la cour d'appel de Versailles, autrement composée ;

Condamne les sociétés Tramar, Allianz Global Corporate & Specialty, Generali France assurances, Covea Fleet, Groupama transport et Helvétia, compagnie suisse d'assurances aux dépens ;

Vu l'article 700 du code de procédure civile, les condamne à payer à la société Moiroud la somme globale de 2 500 euros et rejette leur demande ;

Dit que sur les diligences du procureur général près la Cour de cassation, le présent arrêt sera transmis pour être transcrit en marge ou à la suite de l'arrêt cassé ;

Ainsi fait et jugé par la Cour de cassation, chambre commerciale, financière et économique, et prononcé par le président en son audience publique du dix-huit décembre deux mille douze.

MOYEN ANNEXE au présent arrêt

Moyen produit par la SCP Waquet, Farge et Hazan, avocat aux Conseils, pour la société Moiroud.

IL EST FAIT GRIEF à l'arrêt attaqué d'avoir condamné la société Moiroud à payer aux sociétés Groupama Transport, Helvétia, Generali, Covea Fleet et AMA la somme de 56.000 € ;

AUX MOTIFS que « pour les motifs exprimés à l'arrêt en date du 2 septembre 2010, la demande des assureurs est bien fondée » ;

Et AUX MOTIFS exprimés dans l'arrêt du 2 septembre 2010 que « si par application de l'article 201 du code des douanes communautaire, le commissionnaire en douane est redevable avec l'importateur du paiement de la dette douanière résultant des déclarations souscrites par son intermédiaire, cette règle douanière est sans effet sur les règles de nature civile devant s'appliquer entre mandataire et mandant ; ... que selon l'article 1999 du code civil, le mandant doit rembourser au mandataire les avances et frais que celui-ci a faits pour l'exécution du mandat ; ... qu'en l'espèce, le dédouanement litigieux des briquets devait intervenir auprès de la recette des douanes du Havre-port ; que MOIROUD, commissionnaire agréé en douanes, qui ne disposait pas de crédit d'enlèvement sur le Havre a donné mandat à TRAMAR, commissionnaire agréé en douanes rattaché au bureau du Havre-Port, pour accomplir les formalités de dédouanement ; que ces formalités ont été effectuées sur instructions de MOIROUD, elle-même commissionnaire en douanes ; que, contrairement aux allégations de celle-ci, l'arrêt de la cour d'appel de ROUEN en date du 8 juin 2004 n'a pas reconnu à l'encontre de ce commissionnaire une faute personnelle ; ... que, commissionnaire agréé en douanes chargé par KONTINENT 6 des opérations de dédouanement et qui s'était simplement substitué un commissionnaire exécutant qu'elle a chargé, ainsi qu'il résulte notamment de sa télécopie du 13 septembre 1999 lui demandant de « faire les opérations de douane pour (son) compte », MOIROUD ne saurait faire valoir qu'elle n'aurait joué qu'un simple rôle d'agent de transmission, au mépris de ses obligations professionnelles ; qu'il est constant par ailleurs que, s'agissant de la seconde importation, elle a expressément indiqué à TRAMAR qu'il y avait lieu de s'opposer « à tout règlement demandé par l'Administration (sic) des Douanes (sic) » ; ... que les honoraires versés par TRAMAR à ses conseils dans le cadre d'un litige distinct du présent litige ne sauraient être indemnisés sur le fondement des dispositions de l'article 700 du code de procédure civile ; que ces dépenses résultent directement de la position que MOIROUD a demandé à TRAMAR d'adopter, s'agissant du paiement des droits demandés par les douanes ; que la première nommée est bien fondée à en demander remboursement de leur intégralité ; que

cependant, récupérant la TVA, elle ne saurait recevoir de somme à titre de dommages intérêts que correspondant au montant HT de ces honoraires ; ... dans ces conditions qu'il y a lieu de faire droit, dans leur intégralité, aux demandes recevables de TRAMAR (les demandes d'intérêts moratoires sur la dette douanière ayant été abandonnées) et de ses assureurs »

Et AUX MOTIFS adoptés « qu'il est constant que la Sté Tramar, commissionnaire agréé en douanes, a reçu mandat de la Sté Moiroud, commissionnaire agréé en douanes, qui avait elle-même reçu mandat de la Sté Kontinent, importateur français, pour effectuer le dédouanement de briquets importés d'Asie par cette dernière auprès de la Recette des Douanes du Havre-port ; ... que la Communauté Européenne, afin de lutter contre les pratiques commerciales de certains pays jugées déloyales, a mis en place une réglementation en matière de Dumping prévoyant le paiement de droits de douane additionnels intitulés droits anti-dumping aux produits dont le prix à l'exportation vers la Communauté Européenne est inférieur au prix pratiqué sur le marché intérieur du pays exportateur ; qu'en l'espèce le règlement CE n° 192/1999 du Conseil du 25 janvier 1999 publié au Journal Officiel des Communautés Européennes du 29 janvier 1999 a visé « les briquets de poche avec pierre, à gaz, rechargeables, munis d'un réservoir en plastique », avec toutefois dans son art. 2 une possibilité d'exemption: « les briquets ... d'un prix franco frontière communautaire avant dédouanement égal ou supérieur à 0,15 euros (ils) ne sont pas soumis au droit étendu visé au paragraphe 1, à condition que ce prix figure sur la facture fournie par l'exportateur établi en République Populaire de Chine ou à Taiwan à l'importateur indépendant dans la Communauté » ; ... que les 14 septembre 1999 et 13 janvier 2000, la Sté Tramar a accompli les formalités de dédouanement de briquets originaires de la République Populaire de Chine pour le compte de la Sté Kontinent en déposant deux déclarations d'importation en franchise de droits anti-dumping, que l'Administration des Douanes a procédé à un redressement confirmé par la Cour d'Appel de Rouen en date du 8 juin 2004 considérant que les droits anti-dumping étaient applicables, qu'en effet la deuxième condition prévue à l'art. 2 du règlement communautaire n'était pas remplie car la facture n'avait pas été établie par l'exportateur réel situé en République Populaire de Chine mais par une société intermédiaire située à Hong-Kong, territoire douanier distinct de celui de la République Populaire de Chine, que la Cour a condamné solidairement les Stés Tramar et Kontinent au règlement des frais et taxes à hauteur de la somme de 158.685,55 euros majorée des intérêts au taux légal à compter du 15 janvier 2001 ainsi qu'au paiement de 500 euros au titre de l'art. 700 du NCPC ; ... que, par télécopie du 15 septembre 1999, la Sté Tramar avait informé la Sté Moiroud : « Sur vos indications, nous avons déclaré la marchandise ... », qu'il en résulte que la Sté Tramar avait déclaré la marchandise en franchise de droits antidumping sur la base d'indications données préalablement par la Sté Moiroud ; que la Sté Tramar a procédé à la deuxième déclaration en douane dans les mêmes conditions c'est à dire en franchise de droits antidumping, sans avoir reçu d'indications contraires de la part de la Sté Moiroud ; que, dans ces conditions, le Tribunal dira que la Sté Tramar a suivi les instructions de son donneur d'ordre la Sté Moiroud et n'a pas commis de faute dans l'accomplissement de son mandat ; ... que la Sté Kontinent fait reproche à la Sté Tramar de ne pas avoir attiré son attention sur le fait que la facture émanant de la Sté Co-Action, agent établi à Hong-Kong, n'était pas conforme ni aux droits applicables ni à la réalité de l'opération alors que l'exportateur réel était chinois et non pas établi à Hong-Kong de sorte que les marchandises auraient dû bénéficier de l'exemption car la Sté Kontinent aurait alors fait établir une facture par l'exportateur réel situé en République Populaire de Chine ; ... d'une part que le donneur d'ordre la Sté Moiroud était parfaitement au courant que l'expéditeur était la société Co-action à Hong-Kong tel que cela apparaît dans la télécopie

qu'elle envoie le 14 septembre 1999 à la Sté Kontinent ainsi que dans la facture de la Sté Moiroud à la Sté Kontinent émise à la même date, que la Sté Moiroud, commissionnaire agréé en douanes et qui avait organisé le transport en qualité de commissionnaire de transport, n'a pas attiré l'attention de son mandataire sur le fait que la mention de Hong-Kong était susceptible de relever d'un régime douanier différent de celui de la République Populaire de Chine d'où avait été effectuée l'expédition par voie maritime de Shanghai au Havre sans que le navire fasse escale ; ... d'autre part, que le Tribunal considère que le mandat confié à la Sté Tramar par son commettant la Sté Moiroud consistait à faire les diligences nécessaires au dédouanement des marchandises importées d'Asie par la Sté Kontinent et que la Sté Tramar n'était pas tenue au titre de son devoir de conseil de suggérer à l'importateur, donneur d'ordre indirect, d'apporter des modifications aux documents de la marchandise, en l'espèce à la facture originale que l'importateur avait fait établir par un agent à Hong-Kong pour des raisons qui lui sont propres, alors que la Sté Tramar n'était pas en relation directe avec la Sté Kontinent sinon avec la Sté Moiroud qui n'avait elle-même détecté aucun problème dans l'opération de dédouanement envisagée ; ... que, la Sté Tramar qui agissait pour le compte de la Sté Moiroud, commissionnaire intermédiaire dont elle avait reçu mandat par télécopie du 13 septembre 1999, a été amenée à payer partie des droits anti-dumping correspondant à l'importation litigieuse en exécution de l'arrêt de la Cour d'Appel de Rouen du 8 juin 2004, qu'elle est fondée à réclamer à la Sté Moiroud les droits et taxes versés à la Recette des Douanes dans l'exécution de son mandat conformément aux dispositions de l'art. 1999 du Code civil qui dispose que « le mandant doit rembourser au mandataire les avances et frais que celui-ci a faits pour l'exécution du mandat » ; ... que la Sté Moiroud soutient que son rôle se bornait à celui d'une « boîte à lettres » car elle se chargeait uniquement de transmettre à la Sté Tramar les instructions qu'elle recevait de son commettant la Sté Kontinent et à l'inverse de communiquer à la Sté Kontinent les demandes d'information émises par la Sté Tramar ; mais ... qu'il ressort des pièces versées aux débats que la Sté Moiroud était bien le commettant de la Sté Tramar, qu'en effet elle a donné instructions à cette dernière de procéder pour son compte au dédouanement des marchandises, que la Sté Moiroud a également donné instructions à la Sté Tramar de s'opposer à tout règlement entre les mains de la douane à la suite de la notification de redressement de la part du CERDOC, que par courrier du 7 novembre 2000, la Sté Moiroud écrivait à la Sté Kontinent : « Concernant cette affaire importation de briquets de poche avec pierre rechargeable - Chine nous souhaitons vous préciser que le donneur d'ordre auprès de la Sté Tramar était 'Air Moiroud'. Aussi toutes instructions, demandes de renseignements ou autres doivent passer par notre intermédiaire », que la Sté Moiroud refacturait à la Sté Kontinent, avec une marge, les services de la Sté Tramar, que par courrier du même jour la Sté Moiroud écrivait encore le 7 novembre 2000 à la Sté Kontinent « Nous vous transmettons ce jour la mise en demeure que l'Administration des Douanes a fait parvenir à la Sté Tramar au Havre concernant le paiement des droits anti-dumping. Sans décision de votre part ... la Sté Tramar sera dans l'obligation d'acquitter ces droits. Ce montant vous sera immédiatement débité. ... » ; ... que la Sté Moiroud était elle-même mandataire de l'importateur la Sté Kontinent, que dans ces conditions les Stés Kontinent et Moiroud ont agi en qualité de commettants de la Sté Tramar et que le Tribunal dira que ces deux sociétés seront tenues solidairement des sommes non encore réglées au titre des frais et droits de douane ainsi que des frais de contentieux avec l'Administration des douanes, celui-ci ayant été engagé sur instruction expresse des commettants »

ALORS, d'une part, que le mandataire répond des fautes qu'il commet dans sa gestion, le mandant n'étant tenu de lui rembourser les avances et frais qu'il a faits pour l'exécution du mandat qu'à la condition qu'aucune faute ne lui soit imputable ; qu'il appartient au

commissionnaire en douane, en sa qualité de professionnel du dédouanement, de veiller à ce que les déclarations qu'il effectue en douane soient conformes à la réglementation en vigueur ; qu'en l'espèce, les juges du fond ont constaté que la déclaration en douane, effectuée par la société Tramar en sa qualité de commissionnaire en douane, avait fait l'objet d'un redressement en raison de son défaut de conformité à la réglementation douanière en vigueur ; qu'en excluant cependant toute faute du commissionnaire en douane, de nature à engager sa responsabilité totale ou partielle, la cour d'appel a violé les articles 1992 et 1999 du code civil ;

ALORS, d'autre part, que le mandataire répond des fautes qu'il commet dans sa gestion, le mandant n'étant tenu de lui rembourser les avances et frais qu'il a faits pour l'exécution du mandat qu'à la condition qu'aucune faute ne lui soit imputable ; que le commissionnaire en douane est tenu d'un devoir de conseil à l'égard de ses clients ; qu'il est notamment tenu d'attirer l'attention de ses clients sur la rédaction d'un document de nature à compromettre les modalités du dédouanement envisagées et à entraîner un redressement de l'opération par l'administration douanière ; qu'en l'espèce, la société Tramar, commissionnaire en douane, n'avait pas attiré l'attention de ses clients sur le fait que la facture des marchandises avait été établie non par l'exportateur réel chinois mais par un agent sis à Hong-Kong, ce qui pouvait entraîner le paiement de droits anti-dumping ; qu'en écartant cependant toute faute de ce commissionnaire, aux motifs inopérants que celui-ci n'était pas en rapport direct avec l'importateur, la société Kontinent 6, et que son commettant direct n'avait lui-même détecté aucun problème et n'avait pas attiré son attention sur le régime douanier applicable, la cour d'appel a violé les articles 1992 et 1999 du code civil ;

ALORS, encore, que, par des lettres en date du 9 septembre 1999 et du 10 janvier 2000, produites aux débats et invoquées par la société Moiroud, la société Kontinent 6 adressait directement à la société Tramar les documents nécessaires au dédouanement des marchandises et lui donnait des instructions ; qu'en retenant cependant, pour écarter toute faute de la société Tramar quant à son devoir de conseil, que ce commissionnaire n'était pas en relation directe avec la société Kontinent 6, la cour d'appel a dénaturé ces pièces, violant ainsi l'article 1134 du code civil ;

ALORS, de surcroît, que pour retenir « que la Sté Tramar avait déclaré la marchandise en franchise de droits anti-dumping sur la base d'indications données préalablement par la Sté Moiroud », les juges du fond se sont fondés sur le constat que « par télécopie du 15 septembre 1999, la Sté Tramar avait informé la Sté Moiroud : « Sur vos indications, nous avons déclaré la marchandise ... » » ; que, cependant, il résultait de la lecture intégrale de cette télécopie que les déclarations faites par la société Tramar « sur les indications » de la société Moiroud portaient sur la nature des marchandises importées et non sur une exonération de droits anti-dumping ;

que, ce faisant, la cour d'appel a dénaturé la télécopie du 15 septembre 1999, violant ainsi l'article 1134 du code civil ;

ALORS, enfin, que pour remettre en cause la solution retenue par les premiers juges, la société Moiroud faisait valoir que la société Tramar, commissionnaire en douane, avait commis des fautes de nature à engager sa responsabilité tout au moins partielle, en ne

vérifiant pas la réglementation douanière applicable ou en faisant une analyse erronée des documents accompagnant la marchandise (conclusions de la société Moiroud, p.8 à 10) ; qu'elle ajoutait que la société Tramar avait été chargée du dédouanement, qu'il résultait, tant de sa mission que des pièces versées aux débats, qu'elle seule devait déterminer la position douanière des marchandises et son éventuelle taxation aux droits anti-dumping (conclusions de la société Moiroud, p.10 à 13) et que la société Moiroud n'était, pour sa part, chargée d'aucune analyse douanière de la situation et d'aucun contrôle de l'analyse réalisée par la société Tramar à laquelle elle n'avait transmis d'autre instruction que d'opérer le dédouanement de la marchandise, les documents nécessaires ayant été communiqués directement par la société Kontinent 6 (conclusions de la société Moiroud, p.13 à 15) ; qu'en s'abstenant de toute réponse à ces conclusions, la cour d'appel a violé l'article 455 du code de procédure civile.

Publication :

Décision attaquée : Cour d'appel de Versailles, du 27 janvier 2011

Cour de cassation

chambre commerciale

Audience publique du 11 décembre 2012

N° de pourvoi: 11-18528

Non publié au bulletin

Rejet

M. Espel (président), président

Me Foussard, Me Ricard, avocat(s)

REPUBLIQUE FRANCAISE

AU NOM DU PEUPLE FRANCAIS

LA COUR DE CASSATION, CHAMBRE COMMERCIALE, a rendu l'arrêt suivant :

Statuant tant sur le pourvoi principal formé par la société Comptoir guadeloupéen de transit que sur le pourvoi incident éventuel relevé par la société Cerba ;

Sur le second moyen du pourvoi principal :

Attendu, selon l'arrêt attaqué (Versailles, 24 mars 2011), que la société Cerba et la société Comptoir guadeloupéen de transit ont signé le 20 mars 2003 un contrat d'une durée d'une année renouvelable par tacite reconduction ; que par courrier du 6 septembre 2004, la société Cerba a résilié unilatéralement ce contrat en invoquant un manquement grave de la société Comptoir guadeloupéen de transit ; que par acte du 12 janvier 2006, la société Comptoir guadeloupéen de transit a assigné en paiement de dommages-intérêts la société Cerba qui a invoqué la prescription annale de l'article L. 133-6 du code de commerce ;

Attendu que la société Comptoir guadeloupéen de transit fait grief à l'arrêt d'avoir déclaré ses demandes formées à l'encontre de la société Cerba irrecevables comme prescrites, alors, selon le moyen :

1° que lorsqu'un contrat prévoit une prestation de transport, mais n'est toutefois pas limité au déplacement de la marchandise dès lors que d'autres obligations y sont adjointes, les règles spéciales de prescription prévues par l'article L. 133-6 du code de commerce ne sauraient lui être appliquées, de la même manière que ce qui est décidé s'agissant du contrat de déménagement ; qu'au cas d'espèce, en retenant que les demandes indemnitaires formulées par la société Comptoir guadeloupéen de transit se heurtaient à la

prescription annale de l'article L. 133-6 du code de commerce, motif pris de ce que si le contrat conclu avec la société Cerba prévoyait des obligations sans lien avec le transport de marchandises, toutefois, la prestation de transport par ailleurs stipulée devait être considérée comme prépondérante, quand le caractère complexe du contrat devait aboutir à ce qu'il échappe aux règles spéciales de prescription de l'article L. 133-6 du code de commerce au profit des règles de droit commun, les juges du fond ont violé ce dernier texte et l'article L. 110-4 du code de commerce, ensemble l'article 1787 du code civil ;

2° que la société Comptoir guadeloupéen de transit faisait valoir, dans ses conclusions d'appel, qu'elle n'assurait pas elle-même la prestation de transport, laquelle était confiée à un tiers ; que faute de s'être prononcés sur ce point, avant de conclure que le contrat conclu avec la société Cerba était un contrat de transport dès lors que la prestation prépondérante assumée par la société Comptoir guadeloupéen de transit était une prestation de transport, les juges du fond n'ont pas donné de base légale à leur décision au regard des articles L. 133-6 et L. 110-4 du code de commerce, ensemble l'article 1787 du code civil ;

Mais attendu, d'une part, qu'ayant estimé que l'obligation principale de la société Comptoir guadeloupéen de transit consistait à transporter des échantillons ou des résultats reçus du Laboratoire Pasteur Cerba au cours de tournées régulières, tandis que les autres prestations n'étaient qu'accessoires, la cour d'appel a exactement retenu que les parties étaient liées par contrat de transport soumis à la prescription annale de l'article L. 133-6 du code de commerce ;

Attendu, d'autre part, que répondant aux conclusions de la société Comptoir guadeloupéen de transit, la cour d'appel, après avoir relevé que cette société s'était engagée à effectuer les opérations de transport en Guadeloupe au moyen de ses véhicules, a retenu qu'il était indifférent pour qualifier le contrat exécuté en Guadeloupe que le transport aérien soit effectué par une société tierce ;

D'où il suit que le moyen n'est pas fondé ;

Et attendu que le premier moyen du même pourvoi ne serait pas de nature à permettre l'admission du pourvoi ;

PAR CES MOTIFS, et sans qu'il y ait lieu de statuer sur le pourvoi incident éventuel :

REJETTE le pourvoi principal ;

Condamne la société Comptoir guadeloupéen de transit aux dépens ;

Vu l'article 700 du code de procédure civile, rejette sa demande et la condamne à payer à la société Cerba la somme de 2 500 euros ;

Ainsi fait et jugé par la Cour de cassation, chambre commerciale, financière et économique, et prononcé par le président en son audience publique du onze décembre deux mille douze.

MOYENS ANNEXES au présent arrêt

Moyens produits, au pourvoi principal, par Me Foussard, avocat aux Conseils, pour la société Comptoir guadeloupéen de transit

PREMIER MOYEN DE CASSATION

L'arrêt attaqué encourt la censure ;

EN CE QU'il a déclaré les demandes formées par la société COMPTOIR GUADELOUPÉEN DE TRANSIT à l'encontre de la société CERBA irrecevables comme prescrites ;

AUX MOTIFS PROPRES QUE « Selon l'article L. 133-6 du code de commerce, les actions pour avaries, pertes ou retards, auxquelles peut donner lieu contre le voiturier le contrat de transport, sont prescrites dans le délai d'un an, sans préjudice des cas de fraude ou d'infidélité ; que toutes les autres actions auxquelles ce contrat peut donner lieu, tant contre le voiturier ou le commissionnaire que contre l'expéditeur ou le destinataire, aussi bien que celles qui naissent des dispositions de l'article 1269 du code de procédure civile, sont prescrites dans le délai d'un an ; que les parties reconnaissent que les dispositions de l'article L. 133-6 du code de commerce prévoyant une prescription abrégée d'un an sont applicables aux actions découlant du contrat de transport mais sont en désaccord sur la qualification à donner au contrat les liant ; qu'en l'espèce, suivant la définition donnée de l'objet du contrat intitulé « contrat de prestations », le prestataire s'engage à effectuer pour le compte du Laboratoire Pasteur Gerba les opérations de transport et de magasinage ; qu'il est précisé que « le ou les véhicules seront- mis à la disposition de Pasteur Gerba aux jours définis à l'annexe.» ; que l'article 2 prévoit que la nature du transport est définie à chaque avenant ; que l'article 6 définit l'attitude des chauffeurs. Il est notamment précisé que ceux-ci devront avoir une tenue vestimentaire et un comportement corrects chez les clients du Laboratoire Pasteur Gerba, que chaque chauffeur exécutant un circuit pour la première fois devra avoir une connaissance préalable de la tournée ; que l'article 7 sur le personnel précise que les véhicules devront posséder certains équipements ; que l'article 8 porte sur le matériel, la fourniture et l'entretien des véhicules fournis par le prestataire ; que l'avenant n° 1 est relatif à la tournée 971, avec des conditions portant sur le matériel, le descriptif et les horaires de la tournée, la fréquence de la collecte, le contrôle de l'expédition des malles vers le Laboratoire Pasteur Gerba, les démarches administratives auprès du transitaire, des douanes, compagnie aérienne et autre organismes afin d'assurer l'expédition des malles ; qu'il est également prévu que le prestataire s'engage à stocker, distribuer aux clients et réapprovisionner les fournitures listées, qu'il est en charge de stocker le matériel destiné aux emballages des échantillons collectés en vue de leur expédition ; qu'il est prévu que le prestataire doit bénéficier de l'assurance légale transporteur ; que le tarif forfaitaire

mensuel est de 3.150 € TTC ; que les tournées de collecte comprennent : la collecte des prélèvements congelés et non congelés, la distribution des résultats d'analyses médicales et matériel lors de la collecte, la gestion du stock des matériels et de transport ; qu'il est également versé aux débats les consignes de travail relatives à la collecte des prélèvements à la Guadeloupe en date du 15 mai 2003 prévoyant les véhicules à utiliser et la formation des chauffeurs, le matériel à utiliser pour collecter les prélèvements ; qu'il est ensuite décrit le mode de contrôle de la collecte (feuille de tournée) le mode de dépôt des résultats chez les clients lors de la collecte, les modalités de conditionnement des prélèvements en malle qui est déposée auprès de la compagnie aérienne en vue de leur expédition par voie aérienne avec remise aux transitaires des documents nécessaires ; qu'il résulte de l'ensemble de ces dispositions régissant les rapports contractuels entre les parties que la société Cerba, ayant besoin d'organiser la collecte, en Guadeloupe, des échantillons congelés et non congelés qui lui étaient destinés et d'en assurer l'acheminement jusqu'en métropole ainsi que de distribuer en retour ses résultats, a fait appel à la société CGT qui s'est engagée à effectuer pour le compte de la société Cerba les opérations de transport de ces échantillons et de ces résultats en Guadeloupe, au moyen de ses véhicules ; que l'obligation principale de la société CGT telle qu'elle ressort des éléments versés aux débats consiste, à l'occasion de tournées régulières, à transporter les échantillons des lieux de collecte où les chauffeurs en prennent livraison jusqu'aux lieux de déchargement, en principe l'aéroport, pour les confier à une compagnie aérienne ou un transitaire en vue de leur expédition en métropole, ou encore à acheminer les résultats reçus du Laboratoire Pasteur Cerba qui sont déposés par les chauffeurs à leurs destinataires au cours de ces mêmes tournées, étant indifférent pour qualifier le contrat entre la société Cerba et la société CGT exécuté en Guadeloupe, que le transport aérien soit effectuée par une entreprise tierce ; que l'engagement essentiel de la société CGT porte donc sur l'exécution d'opérations de transport routier ; que l'avenant 1 du contrat qui prévoit que la société CGT est assurée au titre de l'assurance légale transporteur vient d'ailleurs confirmer que même pour la société CGT, il ne faisait pas de doute que le transport était l'activité principale qu'elle exécutait pour la société Cerba ; que ce contrat unique contient certes d'autres prestations que celles de transport telles que le stockage des matériels destinés au prélèvement et au transport, la remise de ces mêmes matériels lors des tournées, le conditionnement en malle et les démarches administratives en vue de leur expédition par voie aérienne ;

que contrairement à ce que soutient la société CGT, la prestation de conditionnement des prélèvements remis par les laboratoires n'est pas la prestation principale et fondamentale qui lui est confiée ; qu'en effet, cette prestation consiste uniquement en fin de tournée, à sceller la malle bi-compartiments avec laquelle les chauffeurs doivent faire leur tournée conformément aux consignes de travail durant la journée et n'est que l'accessoire de l'opération de transport réalisée. Les chauffeurs ne procèdent pas au conditionnement des échantillons mais seulement au transport d'échantillons déjà conditionnés en vue de leur expédition ; que par ailleurs, la conservation de la marchandise transportée, s'agissant de marchandises faisant le cas échéant l'objet d'une déclaration de matières dangereuses et/ou de marchandises congelées, incombe à la société CGT en sa qualité même de transporteur sans que cela caractérise un contrat d'entreprise ou de prestation de service ; que les prestations de stockage confiées à la société CGT ne concernent que le matériel destiné à assurer la collecte et le transport des échantillons dans de bonnes conditions ; que dès lors, les parties n'ayant signé qu'un seul contrat, il en résulte que les prestations de stockage et autres prestations de manutention ou de logistique liées à l'acheminement des marchandises confiées par ce contrat ne sont qu'accessoires aux opérations de transport ; que le contrat qui lie les parties doit en conséquence être qualifié de contrat de transport ; que l'action de la société CGT tend selon ses propres écritures à faire

sanctionner la violation de ses obligations contractuelles par la société Cerba ; qu'en premier lieu, la société CGT sollicite la condamnation de la société Cerba à lui payer 40.800 € au titre de la rupture abusive ; qu'invoquant l'article 1134 du code civil, elle conteste le manquement grave sur lequel la société Cerba a fondé la résiliation unilatérale du contrat le 6 septembre 2004, fait valoir qu'aucune faute ne pouvait lui être reprochée et que la société Cerba n'était pas en droit de résilier le contrat à durée déterminée reconduit tacitement le 26 mars 2004 pour un an, avant le 26 mars 2005, sous réserve d'un préavis d'un mois ; qu'ainsi et bien que soit visé dans le dispositif de ses écritures l'article L. 442-6 du code de commerce, la société CGT n'invoque aucun moyen à l'appui de ce visa relatif à une rupture brutale d'une relation commerciale établie et ne demande la condamnation de la société Cerba que sur le fondement de la rupture abusive du contrat ; qu'en second lieu, la société CGT demande la condamnation de la société Cerba à lui payer 61.200 € au titre de la concurrence indirecte sur le fondement de la violation de la clause de non concurrence figurant au contrat ; que dès lors, l'action de la société CGT contre la société Cerba qui est fondée sur l'exécution et la rupture du contrat de transport est soumise à la prescription annale de l'article L. 133-6 du code de commerce ; qu'il n'est pas discuté par la société CGT que ce délai a commencé à courir à compter de la résiliation du contrat le 6 septembre 2004 ; qu'au demeurant, la société CGT reconnaît elle-même qu'elle a été informée de la violation de la clause de non concurrence dès le 8 septembre 2004 ; que même à considérer que le délai d'un an n'aurait commencé à courir qu'à compter du jour où la société CGT a eu connaissance des actes de concurrence reprochées à la société Cerba, soit du 8 septembre 2004, son action était prescrite au jour de l'assignation, le 12 janvier 2006 » (arrêt, p. 6-10) ;

ET AUX MOTIFS ÉVENTUELLEMENT ADOPTÉS QUE « 1/ Sur les relations contractuelles entre l'E.U.R.L. ELIE DOUGLAS INVESTISSEMENT et la SELAFA PASTEUR CERBA : que selon l'article L.133-6 du code du commerce, les actions par avaries, pertes ou retards auxquelles peut donner lieu contre le voiturier le contrat de transport sont prescrites dans le délai d'un an, sans préjudice des cas de fraude ou d'infidélité ; que toutes les autres actions auxquelles ce contrat peut donner lieu, tant contre le voiturier ou le commissionnaire que contre l'expéditeur ou le destinataire aussi bien que celle qui naissent des dispositions de l'article 1269 du code de procédure civile sont prescrites dans le délai d'un an ; que la SELAFA PASTEUR CERBA a signé avec DOUGLAS LOGISTICS et BIO MEDICAL LOGISTICS, par conséquent avec l'E.U.R.L. ELIE DOUGLAS INVESTISSEMENT deux contrats de «prestations» les 27 mars 2003 et 8 octobre 2004 ; que l'objet de ces contrats est identique, à savoir que "le prestataire s'engage à effectuer pour le compte du laboratoire PASTEUR CERBA, les opérations de transport et de magasinage décrites dans les avenants" ; qu'il est prévu un article concernant la nature du transport, l'attitude des chauffeurs, référence étant faite aux véhicules transportant la marchandise, à savoir qu'ils doivent être équipés de radio ou téléphone... au choix du prestataire ; qu'il est fait état dans l'avenant au contrat signé le 27 mars 2003, à la "feuille de tournée journalière, au contrôle de la prestation d'expédition des malles vers PASTEUR CERBA : démarches après des transitaires, douanes, compagnie aérienne, afin d'assurer l'expédition des prélèvements, le véhicule utilisé devant être un véhicule utilitaire à quatre roues" ; que ces mentions sont reprises dans l'avenant au contrat en date du 8 octobre 2004 ; qu'aucune pièce ne permet d'établir que le contrat avait d'autre finalité que celle expressément convenue par les parties, à savoir assurer la collecte puis le transport de prélèvements destinés à la SELAFA PASTEUR CERBA ; que c'est donc à juste titre que cette dernière conclut à l'irrecevabilité des demandes formées par l'E.U.R.L. ELIE PASTEUR CERBA ; que c'est donc à juste titre que cette dernière conclut à l'irrecevabilité des demandes formées par l'E.U.R.L. ELIE

DOUGLAS INVESTISSEMENT à son encontre comme étant prescrites ; qu'il est en effet établi que la SELAFA PASTEUR CERBA a résilié les contrats de transport la liant à la demanderesse le 3 décembre 2004 et que ce n'est que le 12 janvier 2006, plus d'une année après la rupture des relations contractuelles, que l'E.U.R.L. DOUGLAS INVESTISSEMENT a agi à son encontre ; 2° Sur les relations contractuelles entre la société COMPTOIR GUADELOUPÉEN DE TRANSIT et la SELAFA PASTEUR CERBA : que force est de constater qu'il en est de même que précédemment en ce qui concerne la société COMPTOIR GUADELOUPÉEN DE TRANSIT avec laquelle la SELAFA PASTEUR CERBA était également liée par un contrat de prestations signé le 20 mars 2004 et dont les clauses sont en tout point identiques aux contrats ci-dessus analysés, à savoir qu'il s'agissait d'un contrat par lequel le prestataire s'engageait à effectuer pour le compte du laboratoire défendeurs, des opérations de transports et de magasinage, des prélèvements destinés à ce dernier ; que le contrat a été rompu le 6 septembre 2004 par la SELAFA PASTEUR CERBA qui a été assigné le 12 janvier 2006, alors même que la prescription était acquise » (jugement, p. 8-9) ;

ALORS QUE la rupture brutale d'une relation commerciale établie engage la responsabilité délictuelle de son auteur, de sorte que même si les parties étaient liées par un contrat de transport, l'action indemnitaire n'est pas soumise à la prescription annale prévue par l'article L. 133-6 du code de commerce ; que la rupture sans préavis d'un contrat à durée déterminée peut constituer une rupture de relation commerciale établie ; qu'au cas d'espèce, en retenant que les demandes formées par la société COMPTOIR GUADELOUPÉEN DE TRANSIT à l'encontre de la société CERBA tombaient sous le coup de la prescription annale dès lors qu'elles découlaient d'un contrat qualifié de contrat de transport par les juges du fond, et que si la société COMPTOIR GUADELOUPÉEN DE TRANSIT sollicitait le bénéfice de l'article L. 442-6 du code de commerce, elle n'invoquait toutefois aucun moyen propre de ce chef en se bornant à stigmatiser la rupture abusive du contrat, quand cette rupture de contrat elle-même, dans les conditions critiquées par la société COMPTOIR GUADELOUPÉEN DE TRANSIT, pouvait constituer une rupture de relation commerciale établie au sens du texte précité, de sorte qu'il appartenait aux juges du fond de se prononcer sur ce fondement, qui faisait échapper les demandes à la prescription annale, ils ont violé les articles L. 442-6-I-5° et L. 133-6 du code de commerce.

SECOND MOYEN DE CASSATION

L'arrêt attaqué encourt la censure ;

EN CE QU'il a déclaré les demandes formées par la société COMPTOIR GUADELOUPÉEN DE TRANSIT à l'encontre de la société CERBA irrecevables comme prescrites ;

AUX MOTIFS PROPRES QUE « Selon l'article L. 133-6 du code de commerce, les actions pour avaries, pertes ou retards, auxquelles peut donner lieu contre le voiturier le contrat de transport, sont prescrites dans le délai d'un an, sans préjudice des cas de fraude ou d'infidélité ; que toutes les autres actions auxquelles ce contrat peut donner lieu, tant contre le voiturier ou le commissionnaire que contre l'expéditeur ou le destinataire,

aussi bien que celles qui naissent des dispositions de l'article 1269 du code de procédure civile, sont prescrites dans le délai d'un an ; que les parties reconnaissent que les dispositions de l'article L. 133-6 du code de commerce prévoyant une prescription abrégée d'un an sont applicables aux actions découlant du contrat de transport mais sont en désaccord sur la qualification à donner au contrat les liant ; qu'en l'espèce, suivant la définition donnée de l'objet du contrat intitulé « contrat de prestations », le prestataire s'engage à effectuer pour le compte du Laboratoire Pasteur Gerba les opérations de transport et de magasinage ; qu'il est précisé que « le ou les véhicules seront- mis à la disposition de Pasteur Gerba aux jours définis à l'annexe.» ; que l'article 2 prévoit que la nature du transport est définie à chaque avenant ; que l'article 6 définit l'attitude des chauffeurs. Il est notamment précisé que ceux-ci devront avoir une tenue vestimentaire et un comportement corrects chez les clients du Laboratoire Pasteur Gerba, que chaque chauffeur exécutant un circuit pour la première fois devra avoir une connaissance préalable de la tournée ; que l'article 7 sur le personnel précise que les véhicules devront posséder certains équipements ; que l'article 8 porte sur le matériel, la fourniture et l'entretien des véhicules fournis par le prestataire ; que l'avenant n° 1 est relatif à la tournée 971, avec des conditions portant sur le matériel, le descriptif et les horaires de la tournée, la fréquence de la collecte, le contrôle de l'expédition des malles vers le Laboratoire Pasteur Gerba, les démarches administratives auprès du transitaire, des douanes, compagnie aérienne et autre organismes afin d'assurer l'expédition des malles ; qu'il est également prévu que le prestataire s'engage à stocker, distribuer aux clients et réapprovisionner les fournitures listées, qu'il est en charge de stocker le matériel destiné aux emballages des échantillons collectés en vue de leur expédition ; qu'il est prévu que le prestataire doit bénéficier de l'assurance légale transporteur ; que le tarif forfaitaire mensuel est de 3.150 € TTC ; que les tournées de collecte comprennent : la collecte des prélèvements congelés et non congelés, la distribution des résultats d'analyses médicales et matériel lors de la collecte, la gestion du stock des matériels et de transport ; qu'il est également versé aux débats les consignes de travail relatives à la collecte des prélèvements à la Guadeloupe en date du 15 mai 2003 prévoyant les véhicules à utiliser et la formation des chauffeurs, le matériel à utiliser pour collecter les prélèvements ; qu'il est ensuite décrit le mode de contrôle de la collecte (feuille de tournée) le mode de dépôt des résultats chez les clients lors de la collecte, les modalités de conditionnement des prélèvements en malle qui est déposée auprès de la compagnie aérienne en vue de leur expédition par voie aérienne avec remise aux transitaires des documents nécessaires ; qu'il résulte de l'ensemble de ces dispositions régissant les rapports contractuels entre les parties que la société Cerba, ayant besoin d'organiser la collecte, en Guadeloupe, des échantillons congelés et non congelés qui lui étaient destinés et d'en assurer l'acheminement jusqu'en métropole ainsi que de distribuer en retour ses résultats, a fait appel à la société CGT qui s'est engagée à effectuer pour le compte de la société Cerba les opérations de transport de ces échantillons et de ces résultats en Guadeloupe, au moyen de ses véhicules ; que l'obligation principale de la société CGT telle qu'elle ressort des éléments versés aux débats consiste, à l'occasion de tournées régulières, à transporter les échantillons des lieux de collecte où les chauffeurs en prennent livraison jusqu'aux lieux de déchargement, en principe l'aéroport, pour les confier à une compagnie aérienne ou un transitaire en vue de leur expédition en métropole, ou encore à acheminer les résultats reçus du Laboratoire Pasteur Cerba qui sont déposés par les chauffeurs à leurs destinataires au cours de ces mêmes tournées, étant indifférent pour qualifier le contrat entre la société Cerba et la société CGT exécuté en Guadeloupe, que le transport aérien soit effectuée par une entreprise tierce ; que l'engagement essentiel de la société CGT porte donc sur l'exécution d'opérations de transport routier ; que l'avenant 1 du contrat qui prévoit que la société CGT est assurée au titre de l'assurance légale transporteur vient d'ailleurs confirmer que même pour la société CGT, il ne faisait pas de

doute que le transport était l'activité principale qu'elle exécutait pour la société Cerba ; que ce contrat unique contient certes d'autres prestations que celles de transport telles que le stockage des matériels destinés au prélèvement et au transport, la remise de ces mêmes matériels lors des tournées, le conditionnement en malle et les démarches administratives en vue de leur expédition par voie aérienne ; que contrairement à ce que soutient la société CGT, la prestation de conditionnement des prélèvements remis par les laboratoires n'est pas la prestation principale et fondamentale qui lui est confiée ; qu'en effet, cette prestation consiste uniquement en fin de tournée, à sceller la malle bi-compartiments avec laquelle les chauffeurs doivent faire leur tournée conformément aux consignes de travail durant la journée et n'est que l'accessoire de l'opération de transport réalisée. Les chauffeurs ne procèdent pas au conditionnement des échantillons mais seulement au transport d'échantillons déjà conditionnés en vue de leur expédition ; que par ailleurs, la conservation de la marchandise transportée, s'agissant de marchandises faisant le cas échéant l'objet d'une déclaration de matières dangereuses et/ou de marchandises congelées, incombe à la société CGT en sa qualité même de transporteur sans que cela caractérise un contrat d'entreprise ou de prestation de service ; que les prestations de stockage confiées à la société CGT ne concernent que le matériel destiné à assurer la collecte et le transport des échantillons dans de bonnes conditions ; que dès lors, les parties n'ayant signé qu'un seul contrat, il en résulte que les prestations de stockage et autres prestations de manutention ou de logistique liées à l'acheminement des marchandises confiées par ce contrat ne sont qu'accessoires aux opérations de transport ; que le contrat qui lie les parties doit en conséquence être qualifié de contrat de transport ; que l'action de la société CGT tend selon ses propres écritures à faire sanctionner la violation de ses obligations contractuelles par la société Cerba ; qu'en premier lieu, la société CGT sollicite la condamnation de la société Cerba à lui payer 40.800 € au titre de la rupture abusive ; qu'invoquant l'article 1134 du code civil, elle conteste le manquement grave sur lequel la société Cerba a fondé la résiliation unilatérale du contrat le 6 septembre 2004, fait valoir qu'aucune faute ne pouvait lui être reprochée et que la société Cerba n'était pas en droit de résilier le contrat à durée déterminée reconduit tacitement le 26 mars 2004 pour un an, avant le 26 mars 2005, sous réserve d'un préavis d'un mois ; qu'ainsi et bien que soit visé dans le dispositif de ses écritures l'article L. 442-6 du code de commerce, la société CGT n'invoque aucun moyen à l'appui de ce visa relatif à une rupture brutale d'une relation commerciale établie et ne demande la condamnation de la société Cerba que sur le fondement de la rupture abusive du contrat ; qu'en second lieu, la société CGT demande la condamnation de la société Cerba à lui payer 61.200 € au titre de la concurrence indirecte sur le fondement de la violation de la clause de non concurrence figurant au contrat ; que dès lors, l'action de la société CGT contre la société Cerba qui est fondée sur l'exécution et la rupture du contrat de transport est soumise à la prescription annale de l'article L. 133-6 du code de commerce ; qu'il n'est pas discuté par la société CGT que ce délai a commencé à courir à compter de la résiliation du contrat le 6 septembre 2004 ; qu'au demeurant, la société CGT reconnaît elle-même qu'elle a été informée de la violation de la clause de non concurrence dès le 8 septembre 2004 ; que même à considérer que le délai d'un an n'aurait commencé à courir qu'à compter du jour où la société CGT a eu connaissance des actes de concurrence reprochées à la société Cerba, soit du 8 septembre 2004, son action était prescrite au jour de l'assignation, le 12 janvier 2006 » (arrêt, p. 6-10) ;

ET AUX MOTIFS ÉVENTUELLEMENT ADOPTÉS QUE « 1/ Sur les relations contractuelles entre l'E.U.R.L. ELIE DOUGLAS INVESTISSEMENT et la SELAFA PASTEUR CERBA : que selon l'article L.133-6 du code du commerce, les actions par avaries, pertes ou retards auxquelles peut donner lieu contre le voiturier le contrat de

transport sont prescrites dans le délai d'un an, sans préjudice des cas de fraude ou d'infidélité ; que toutes les autres actions auxquelles ce contrat peut donner lieu, tant contre le voiturier ou le commissionnaire que contre l'expéditeur ou le destinataire aussi bien que celle qui naissent des dispositions de l'article 1269 du code de procédure civile sont prescrites dans le délai d'un an ; que la SELAFA PASTEUR CERBA a signé avec DOUGLAS LOGISTICS et BIO MEDICAL LOGISTICS, par conséquent avec l'E.U.R.L. ELIE DOUGLAS INVESTISSEMENT deux contrats de «prestations» les 27 mars 2003 et 8 octobre 2004 ; que l'objet de ces contrats est identique, à savoir que "le prestataire s'engage à effectuer pour le compte du laboratoire PASTEUR CERBA, les opérations de transport et de magasinage décrites dans les avenants" ; qu'il est prévu un article concernant la nature du transport, l'attitude des chauffeurs, référence étant faite aux véhicules transportant la marchandise, à savoir qu'ils doivent être équipés de radio ou téléphone... au choix du prestataire ; qu'il est fait état dans l'avenant au contrat signé le 27 mars 2003, à la "feuille de tournée journalière, au contrôle de la prestation d'expédition des malles vers PASTEUR CERBA : démarches auprès des transitaires, douanes, compagnie aérienne, afin d'assurer l'expédition des prélèvements, le véhicule utilisé devant être un véhicule utilitaire à quatre roues" ; que ces mentions sont reprises dans l'avenant au contrat en date du 8 octobre 2004 ; qu'aucune pièce ne permet d'établir que le contrat avait d'autre finalité que celle expressément convenue par les parties, à savoir assurer la collecte puis le transport de prélèvements destinés à la SELAFA PASTEUR CERBA ; que c'est donc à juste titre que cette dernière conclut à l'irrecevabilité des demandes formées par l'E.U.R.L. ELIE PASTEUR CERBA ; que c'est donc à juste titre que cette dernière conclut à l'irrecevabilité des demandes formées par l'E.U.R.L. ELIE DOUGLAS INVESTISSEMENT à son encontre comme étant prescrites ; qu'il est en effet établi que la SELAFA PASTEUR CERBA a résilié les contrats de transport la liant à la demanderesse le 3 décembre 2004 et que ce n'est que le 12 janvier 2006, plus d'une année après la rupture des relations contractuelles, que l'E.U.R.L. DOUGLAS INVESTISSEMENT a agi à son encontre ; 2° Sur les relations contractuelles entre la société COMPTOIR GUADELOUPÉEN DE TRANSIT et la SELAFA PASTEUR CERBA : que force est de constater qu'il en est de même que précédemment en ce qui concerne la société COMPTOIR GUADELOUPÉEN DE TRANSIT avec laquelle la SELAFA PASTEUR CERBA était également liée par un contrat de prestations signé le 20 mars 2004 et dont les clauses sont en tout point identiques aux contrats ci-dessus analysés, à savoir qu'il s'agissait d'un contrat par lequel le prestataire s'engageait à effectuer pour le compte du laboratoire défendeurs, des opérations de transports et de magasinage, des prélèvements destinés à ce dernier ; que le contrat a été rompu le 6 septembre 2004 par la SELAFA PASTEUR CERBA qui a été assigné le 12 janvier 2006, alors même que la prescription était acquise » (jugement, p. 8-9) ;

ALORS QUE, premièrement, lorsqu'un contrat prévoit une prestation de transport, mais n'est toutefois pas limité au déplacement de la marchandise dès lors que d'autres obligations y sont adjointes, les règles spéciales de prescription prévues par l'article L. 133-6 du code de commerce ne sauraient lui être appliquées, de la même manière que ce qui est décidé s'agissant du contrat de déménagement ; qu'au cas d'espèce, en retenant que les demandes indemnitaires formulées par la société COMPTOIR GUADELOUPÉEN DE TRANSIT se heurtaient à la prescription annale de l'article L. 133-6 du code de commerce, motif pris de ce que si le contrat conclu avec la société CERBAL prévoyait des obligations sans lien avec le transport de marchandises, toutefois, la prestation de transport par ailleurs stipulée devait être considérée comme prépondérante, quand le caractère complexe du contrat devait aboutir à ce qu'il échappe aux règles spéciales de prescription de l'article L. 133-6 du code de commerce au profit des règles de droit

commun, les juges du fond ont violé ce dernier texte et l'article L. 110-4 du code de commerce, ensemble l'article 1787 du code civil ;

Et ALORS QUE, deuxièmement, la société COMPTOIR GUADELOUPÉEN DE TRANSIT faisait valoir, dans ses conclusions d'appel (signification du 15 décembre 2010, p. 5), qu'elle n'assurait pas elle-même la prestation de transport, laquelle était confiée à un tiers ; que faute de s'être prononcés sur ce point, avant de conclure que le contrat conclu avec la société CERBA était un contrat de transport dès lors que la prestation prépondérante assumée par la société COMPTOIR GUADELOUPÉEN DE TRANSIT était une prestation de transport, les juges du fond n'ont en toute hypothèse pas donné de base légale à leur décision au regard des articles L. 133-6 et L. 110-4 du code de commerce, ensemble l'article 1787 du code civil.

Moyen produit, au pourvoi incident éventuel, par Me Ricard, avocat aux Conseils, pour la société Cerba

Il est fait grief à l'arrêt confirmatif attaqué d'avoir débouté la société CERBA de sa demande de dommages-intérêts en raison des manquements contractuels de la société COMPTOIR GUADELOUPÉEN DE TRANSIT ;

AUX MOTIFS PROPRES QUE « la demande en paiement de dommages-intérêts formée par la société Cerba à raison du préjudice subi du fait des manquements contractuels de la société CGT commis les 3 et 6 septembre 2006 est une demande reconventionnelle qui constitue une action autonome soumise aux mêmes. Or, cette demande a été formée postérieurement à l'engagement de l'action principale de la société CGT nécessairement à un moment où le délai d'un an était expiré ; dès lors comme le premier juge l'a exactement relevé et motivé, la demande reconventionnelle de ce chef de la société Cerba qui invoque elle-même la prescription à rencontre de la demande principale de la société CGT est nécessairement prescrite » (arrêt p.10 et 11) ;

ET AUX MOTIFS ADOPTÉS DES PREMIERS JUGES QUE « la demande reconventionnelle de la SELAFA PASTEUR CERBA de dommages-intérêts résultant du préjudice subi du fait des manquements de la société CGT, est irrecevable dès lors que la demande principale est déclarée comme telle, à raison de la prescription annale » (jugement p.10, alinéa 6) ;

ALORS QUE la société CERBA sollicitait la condamnation de la société COMPTOIR GUADELOUPÉEN DE TRANSIT à lui verser des dommages-intérêts en raison de la méconnaissance de ses obligations contractuelles ; que dans le cas d'une cassation de l'arrêt attaqué sur le fondement du second moyen de cassation du pourvoi principal, qui reproche à l'arrêt attaqué d'avoir appliqué la prescription annale de l'article L. 133-6 du code de commerce en qualifiant le contrat litigieux de contrat de transport, la cassation de l'arrêt en ce qu'il a débouté la société CERBA de sa demande de dommages intérêts en raison des manquements contractuels de la société COMPTOIR GUADELOUPÉEN DE TRANSIT à ses obligations aux motifs que la prescription de l'article L. 133-6 du code de commerce était acquise, sera nécessairement prononcée en application de l'article 624 du

code de procédure civile.

Décision attaquée : Cour d'appel de Versailles , du 24 mars 2011

Cour de cassation

chambre commerciale

Audience publique du 18 décembre 2012

N° de pourvoi: 11-16223

Publié au bulletin

Cassation

M. Espel (président), président

SCP Gadiou et Chevallier, SCP Waquet, Farge et Hazan, avocat(s)

REPUBLIQUE FRANCAISE

AU NOM DU PEUPLE FRANCAIS

LA COUR DE CASSATION, CHAMBRE COMMERCIALE, a rendu l'arrêt suivant :

Donne acte à la société Moiroud du désistement de son pourvoi envers la société Kontinent 6 ;

Sur le moyen unique, pris en ses première et deuxième branches :

Vu les articles 1992 et 1999 du code civil ;

Attendu, selon l'arrêt attaqué, que la société Kontinent 6 a chargé la société Moiroud, commissionnaire en douane, du dédouanement de briquets rechargeables importés de la République populaire de Chine ; que la société Moiroud a confié l'accomplissement des formalités de dédouanement à un autre commissionnaire en douane, la société Tramar ; qu'à la suite d'un contrôle a posteriori, l'administration des douanes a constaté que ces importations, réalisées en septembre 1999 et en janvier 2000, auraient dû acquitter les droits antidumping prévus par le règlement CE n° 192/1999 du 25 janvier 1999, la facture ayant été émise par un opérateur établi à Hong-Kong, territoire douanier distinct de celui de la République populaire de Chine au regard de la législation communautaire ; que la société Tramar et ses assureurs ont fait assigner la société Moiroud afin d'obtenir le remboursement des sommes qu'elle a été condamnée à payer à l'administration des douanes au titre des droits éludés ;

Attendu que pour condamner la société Moiroud à payer aux assureurs de la société Tramar une certaine somme, l'arrêt retient que si par application de l'article 201 du code des douanes communautaire, le commissionnaire en douane est redevable avec

l'importateur du paiement de la dette douanière résultant des déclarations souscrites par son intermédiaire, cette règle douanière est sans effet sur les règles de nature civile devant s'appliquer entre mandataire et mandant, que selon l'article 1999 du code civil, le mandant doit rembourser au mandataire les avances et frais que celui-ci a faits pour l'exécution du mandat, qu'en l'espèce, la société Moiroud, ne disposant pas de crédit d'enlèvement auprès de la recette des douanes du Havre, a donné mandat à un autre commissionnaire en douane, la société Tramar, d'accomplir les formalités de dédouanement, que ces formalités ont été effectuées sur instructions de la société Moiroud qui s'était ainsi simplement substitué un commissionnaire exécutant chargé de «faire les opérations de douane pour son compte», que cette société ne saurait faire valoir qu'elle n'a joué qu'un simple rôle d'agent de transmission, au mépris de ses obligations professionnelles, étant parfaitement au courant, pour avoir organisé le transport en qualité de commissionnaire de transport, que l'expéditeur était une société établie à Hong-Kong, qu'elle n'a pas attiré l'attention de son mandataire, la société Kontinent 6, sur le fait que la mention de Hong-Kong était susceptible de relever d'un régime douanier différent de celui de la République populaire de Chine d'où avait été effectuée l'expédition par voie maritime sans escale de Shanghai au Havre, que le mandat confié par la société Moiroud à la société Tramar consistait à faire les diligences nécessaires au dédouanement des marchandises et que cette dernière n'était pas tenue au titre de son devoir de conseil de suggérer à l'importateur, donneur d'ordre indirect, d'apporter des modifications aux documents de la marchandise, en l'espèce à la facture originale que l'importateur avait fait établir par un agent à Hong-Kong pour des raisons qui lui étaient propres, alors qu'elle n'était pas en relation directe avec cet importateur mais avec la société Moiroud qui n'avait elle-même détecté aucun problème dans l'opération de dédouanement envisagée ;

Attendu qu'en statuant ainsi, alors qu'un commissionnaire en douane, en sa qualité de mandataire salarié spécialisé, doit veiller à ce que la déclaration qu'il effectue soit conforme à la réglementation douanière en vigueur et, le cas échéant, conseiller à son mandant, quand bien même celui-ci serait également agréé en qualité de commissionnaire en douane et aurait-il manqué à ses propres obligations, de faire modifier un document afin que l'importateur puisse bénéficier d'un avantage prévu par cette réglementation, la cour d'appel a violé les textes susvisés ;

PAR CES MOTIFS et sans qu'il y ait lieu de statuer sur les autres griefs :

CASSE ET ANNULE, dans toutes ses dispositions, l'arrêt rendu le 27 janvier 2011, entre les parties, par la cour d'appel de Versailles ; remet, en conséquence, la cause et les parties dans l'état où elles se trouvaient avant ledit arrêt et, pour être fait droit, les renvoie devant la cour d'appel de Versailles, autrement composée ;

Condamne les sociétés Tramar, Allianz Global Corporate & Specialty, Generali France assurances, Covea Fleet, Groupama transport et Helvétia, compagnie suisse d'assurances aux dépens ;

Vu l'article 700 du code de procédure civile, les condamne à payer à la société Moiroud la somme globale de 2 500 euros et rejette leur demande ;

Dit que sur les diligences du procureur général près la Cour de cassation, le présent arrêt sera transmis pour être transcrit en marge ou à la suite de l'arrêt cassé ;

Ainsi fait et jugé par la Cour de cassation, chambre commerciale, financière et économique, et prononcé par le président en son audience publique du dix-huit décembre deux mille douze.

MOYEN ANNEXE au présent arrêt

Moyen produit par la SCP Waquet, Farge et Hazan, avocat aux Conseils, pour la société Moiroud.

IL EST FAIT GRIEF à l'arrêt attaqué d'avoir condamné la société Moiroud à payer aux sociétés Groupama Transport, Helvétia, Generali, Covea Fleet et AMA la somme de 56.000 € ;

AUX MOTIFS que « pour les motifs exprimés à l'arrêt en date du 2 septembre 2010, la demande des assureurs est bien fondée » ;

Et AUX MOTIFS exprimés dans l'arrêt du 2 septembre 2010 que « si par application de l'article 201 du code des douanes communautaire, le commissionnaire en douane est redevable avec l'importateur du paiement de la dette douanière résultant des déclarations souscrites par son intermédiaire, cette règle douanière est sans effet sur les règles de nature civile devant s'appliquer entre mandataire et mandant ; ... que selon l'article 1999 du code civil, le mandant doit rembourser au mandataire les avances et frais que celui-ci a faits pour l'exécution du mandat ; ... qu'en l'espèce, le dédouanement litigieux des briquets devait intervenir auprès de la recette des douanes du Havre-port ; que MOIROUD, commissionnaire agréé en douanes, qui ne disposait pas de crédit d'enlèvement sur le Havre a donné mandat à TRAMAR, commissionnaire agréé en douanes rattaché au bureau du Havre-Port, pour accomplir les formalités de dédouanement ; que ces formalités ont été effectuées sur instructions de MOIROUD, elle-même commissionnaire en douanes ; que, contrairement aux allégations de celle-ci, l'arrêt de la cour d'appel de ROUEN en date du 8 juin 2004 n'a pas reconnu à l'encontre de ce commissionnaire une faute personnelle ; ... que, commissionnaire agréé en douanes chargé par KONTINENT 6 des opérations de dédouanement et qui s'était simplement substitué un commissionnaire exécutant qu'elle a chargé, ainsi qu'il résulte notamment de sa télécopie du 13 septembre 1999 lui demandant de « faire les opérations de douane pour (son) compte », MOIROUD ne saurait faire valoir qu'elle n'aurait joué qu'un simple rôle d'agent de transmission, au mépris de ses obligations professionnelles ; qu'il est constant par ailleurs que, s'agissant de la seconde importation, elle a expressément indiqué à TRAMAR qu'il y avait lieu de s'opposer « à tout règlement demandé par l'Administration (sic) des Douanes (sic) » ; ... que les honoraires versés par TRAMAR à ses conseils dans le cadre d'un litige distinct du présent litige ne sauraient être indemnisés sur le fondement des dispositions de l'article 700 du code de procédure civile ; que ces dépenses résultent directement de la position que MOIROUD a demandé à TRAMAR d'adopter, s'agissant du paiement des droits demandés par les douanes ; que la première nommée est bien fondée à en demander remboursement de leur intégralité ; que

cependant, récupérant la TVA, elle ne saurait recevoir de somme à titre de dommages intérêts que correspondant au montant HT de ces honoraires ; ... dans ces conditions qu'il y a lieu de faire droit, dans leur intégralité, aux demandes recevables de TRAMAR (les demandes d'intérêts moratoires sur la dette douanière ayant été abandonnées) et de ses assureurs »

Et AUX MOTIFS adoptés « qu'il est constant que la Sté Tramar, commissionnaire agréé en douanes, a reçu mandat de la Sté Moiroud, commissionnaire agréé en douanes, qui avait elle-même reçu mandat de la Sté Kontinent, importateur français, pour effectuer le dédouanement de briquets importés d'Asie par cette dernière auprès de la Recette des Douanes du Havre-port ; ... que la Communauté Européenne, afin de lutter contre les pratiques commerciales de certains pays jugées déloyales, a mis en place une réglementation en matière de Dumping prévoyant le paiement de droits de douane additionnels intitulés droits anti-dumping aux produits dont le prix à l'exportation vers la Communauté Européenne est inférieur au prix pratiqué sur le marché intérieur du pays exportateur ; qu'en l'espèce le règlement CE n° 192/1999 du Conseil du 25 janvier 1999 publié au Journal Officiel des Communautés Européennes du 29 janvier 1999 a visé « les briquets de poche avec pierre, à gaz, rechargeables, munis d'un réservoir en plastique », avec toutefois dans son art. 2 une possibilité d'exemption: « les briquets ... d'un prix franco frontière communautaire avant dédouanement égal ou supérieur à 0,15 euros (ils) ne sont pas soumis au droit étendu visé au paragraphe 1, à condition que ce prix figure sur la facture fournie par l'exportateur établi en République Populaire de Chine ou à Taiwan à l'importateur indépendant dans la Communauté » ; ... que les 14 septembre 1999 et 13 janvier 2000, la Sté Tramar a accompli les formalités de dédouanement de briquets originaires de la République Populaire de Chine pour le compte de la Sté Kontinent en déposant deux déclarations d'importation en franchise de droits anti-dumping, que l'Administration des Douanes a procédé à un redressement confirmé par la Cour d'Appel de Rouen en date du 8 juin 2004 considérant que les droits anti-dumping étaient applicables, qu'en effet la deuxième condition prévue à l'art. 2 du règlement communautaire n'était pas remplie car la facture n'avait pas été établie par l'exportateur réel situé en République Populaire de Chine mais par une société intermédiaire située à Hong-Kong, territoire douanier distinct de celui de la République Populaire de Chine, que la Cour a condamné solidairement les Stés Tramar et Kontinent au règlement des frais et taxes à hauteur de la somme de 158.685,55 euros majorée des intérêts au taux légal à compter du 15 janvier 2001 ainsi qu'au paiement de 500 euros au titre de l'art. 700 du NCPC ; ... que, par télécopie du 15 septembre 1999, la Sté Tramar avait informé la Sté Moiroud : « Sur vos indications, nous avons déclaré la marchandise ... », qu'il en résulte que la Sté Tramar avait déclaré la marchandise en franchise de droits antidumping sur la base d'indications données préalablement par la Sté Moiroud ; que la Sté Tramar a procédé à la deuxième déclaration en douane dans les mêmes conditions c'est à dire en franchise de droits antidumping, sans avoir reçu d'indications contraires de la part de la Sté Moiroud ; que, dans ces conditions, le Tribunal dira que la Sté Tramar a suivi les instructions de son donneur d'ordre la Sté Moiroud et n'a pas commis de faute dans l'accomplissement de son mandat ; ... que la Sté Kontinent fait reproche à la Sté Tramar de ne pas avoir attiré son attention sur le fait que la facture émanant de la Sté Co-Action, agent établi à Hong-Kong, n'était pas conforme ni aux droits applicables ni à la réalité de l'opération alors que l'exportateur réel était chinois et non pas établi à Hong-Kong de sorte que les marchandises auraient dû bénéficier de l'exemption car la Sté Kontinent aurait alors fait établir une facture par l'exportateur réel situé en République Populaire de Chine ; ... d'une part que le donneur d'ordre la Sté Moiroud était parfaitement au courant que l'expéditeur était la société Co-action à Hong-Kong tel que cela apparaît dans la télécopie

qu'elle envoie le 14 septembre 1999 à la Sté Kontinent ainsi que dans la facture de la Sté Moiroud à la Sté Kontinent émise à la même date, que la Sté Moiroud, commissionnaire agréé en douanes et qui avait organisé le transport en qualité de commissionnaire de transport, n'a pas attiré l'attention de son mandataire sur le fait que la mention de Hong-Kong était susceptible de relever d'un régime douanier différent de celui de la République Populaire de Chine d'où avait été effectuée l'expédition par voie maritime de Shanghai au Havre sans que le navire fasse escale ; ... d'autre part, que le Tribunal considère que le mandat confié à la Sté Tramar par son commettant la Sté Moiroud consistait à faire les diligences nécessaires au dédouanement des marchandises importées d'Asie par la Sté Kontinent et que la Sté Tramar n'était pas tenue au titre de son devoir de conseil de suggérer à l'importateur, donneur d'ordre indirect, d'apporter des modifications aux documents de la marchandise, en l'espèce à la facture originale que l'importateur avait fait établir par un agent à Hong-Kong pour des raisons qui lui sont propres, alors que la Sté Tramar n'était pas en relation directe avec la Sté Kontinent sinon avec la Sté Moiroud qui n'avait elle-même détecté aucun problème dans l'opération de dédouanement envisagée ; ... que, la Sté Tramar qui agissait pour le compte de la Sté Moiroud, commissionnaire intermédiaire dont elle avait reçu mandat par télécopie du 13 septembre 1999, a été amenée à payer partie des droits anti-dumping correspondant à l'importation litigieuse en exécution de l'arrêt de la Cour d'Appel de Rouen du 8 juin 2004, qu'elle est fondée à réclamer à la Sté Moiroud les droits et taxes versés à la Recette des Douanes dans l'exécution de son mandat conformément aux dispositions de l'art. 1999 du Code civil qui dispose que « le mandant doit rembourser au mandataire les avances et frais que celui-ci a faits pour l'exécution du mandat » ; ... que la Sté Moiroud soutient que son rôle se bornait à celui d'une « boîte à lettres » car elle se chargeait uniquement de transmettre à la Sté Tramar les instructions qu'elle recevait de son commettant la Sté Kontinent et à l'inverse de communiquer à la Sté Kontinent les demandes d'information émises par la Sté Tramar ; mais ... qu'il ressort des pièces versées aux débats que la Sté Moiroud était bien le commettant de la Sté Tramar, qu'en effet elle a donné instructions à cette dernière de procéder pour son compte au dédouanement des marchandises, que la Sté Moiroud a également donné instructions à la Sté Tramar de s'opposer à tout règlement entre les mains de la douane à la suite de la notification de redressement de la part du CERDOC, que par courrier du 7 novembre 2000, la Sté Moiroud écrivait à la Sté Kontinent : « Concernant cette affaire importation de briquets de poche avec pierre rechargeable - Chine nous souhaitons vous préciser que le donneur d'ordre auprès de la Sté Tramar était 'Air Moiroud'. Aussi toutes instructions, demandes de renseignements ou autres doivent passer par notre intermédiaire », que la Sté Moiroud refacturait à la Sté Kontinent, avec une marge, les services de la Sté Tramar, que par courrier du même jour la Sté Moiroud écrivait encore le 7 novembre 2000 à la Sté Kontinent « Nous vous transmettons ce jour la mise en demeure que l'Administration des Douanes a fait parvenir à la Sté Tramar au Havre concernant le paiement des droits anti-dumping. Sans décision de votre part ... la Sté Tramar sera dans l'obligation d'acquitter ces droits. Ce montant vous sera immédiatement débité. ... » ; ... que la Sté Moiroud était elle-même mandataire de l'importateur la Sté Kontinent, que dans ces conditions les Stés Kontinent et Moiroud ont agi en qualité de commettants de la Sté Tramar et que le Tribunal dira que ces deux sociétés seront tenues solidairement des sommes non encore réglées au titre des frais et droits de douane ainsi que des frais de contentieux avec l'Administration des douanes, celui-ci ayant été engagé sur instruction expresse des commettants »

ALORS, d'une part, que le mandataire répond des fautes qu'il commet dans sa gestion, le mandant n'étant tenu de lui rembourser les avances et frais qu'il a faits pour l'exécution du mandat qu'à la condition qu'aucune faute ne lui soit imputable ; qu'il appartient au

commissionnaire en douane, en sa qualité de professionnel du dédouanement, de veiller à ce que les déclarations qu'il effectue en douane soient conformes à la réglementation en vigueur ; qu'en l'espèce, les juges du fond ont constaté que la déclaration en douane, effectuée par la société Tramar en sa qualité de commissionnaire en douane, avait fait l'objet d'un redressement en raison de son défaut de conformité à la réglementation douanière en vigueur ; qu'en excluant cependant toute faute du commissionnaire en douane, de nature à engager sa responsabilité totale ou partielle, la cour d'appel a violé les articles 1992 et 1999 du code civil ;

ALORS, d'autre part, que le mandataire répond des fautes qu'il commet dans sa gestion, le mandant n'étant tenu de lui rembourser les avances et frais qu'il a faits pour l'exécution du mandat qu'à la condition qu'aucune faute ne lui soit imputable ; que le commissionnaire en douane est tenu d'un devoir de conseil à l'égard de ses clients ; qu'il est notamment tenu d'attirer l'attention de ses clients sur la rédaction d'un document de nature à compromettre les modalités du dédouanement envisagées et à entraîner un redressement de l'opération par l'administration douanière ; qu'en l'espèce, la société Tramar, commissionnaire en douane, n'avait pas attiré l'attention de ses clients sur le fait que la facture des marchandises avait été établie non par l'exportateur réel chinois mais par un agent sis à Hong-Kong, ce qui pouvait entraîner le paiement de droits anti-dumping ; qu'en écartant cependant toute faute de ce commissionnaire, aux motifs inopérants que celui-ci n'était pas en rapport direct avec l'importateur, la société Kontinent 6, et que son commettant direct n'avait lui-même détecté aucun problème et n'avait pas attiré son attention sur le régime douanier applicable, la cour d'appel a violé les articles 1992 et 1999 du code civil ;

ALORS, encore, que, par des lettres en date du 9 septembre 1999 et du 10 janvier 2000, produites aux débats et invoquées par la société Moiroud, la société Kontinent 6 adressait directement à la société Tramar les documents nécessaires au dédouanement des marchandises et lui donnait des instructions ; qu'en retenant cependant, pour écarter toute faute de la société Tramar quant à son devoir de conseil, que ce commissionnaire n'était pas en relation directe avec la société Kontinent 6, la cour d'appel a dénaturé ces pièces, violant ainsi l'article 1134 du code civil ;

ALORS, de surcroît, que pour retenir « que la Sté Tramar avait déclaré la marchandise en franchise de droits anti-dumping sur la base d'indications données préalablement par la Sté Moiroud », les juges du fond se sont fondés sur le constat que « par télécopie du 15 septembre 1999, la Sté Tramar avait informé la Sté Moiroud : « Sur vos indications, nous avons déclaré la marchandise ... » » ; que, cependant, il résultait de la lecture intégrale de cette télécopie que les déclarations faites par la société Tramar « sur les indications » de la société Moiroud portaient sur la nature des marchandises importées et non sur une exonération de droits anti-dumping ;

que, ce faisant, la cour d'appel a dénaturé la télécopie du 15 septembre 1999, violant ainsi l'article 1134 du code civil ;

ALORS, enfin, que pour remettre en cause la solution retenue par les premiers juges, la société Moiroud faisait valoir que la société Tramar, commissionnaire en douane, avait commis des fautes de nature à engager sa responsabilité tout au moins partielle, en ne

vérifiant pas la réglementation douanière applicable ou en faisant une analyse erronée des documents accompagnant la marchandise (conclusions de la société Moiroud, p.8 à 10) ; qu'elle ajoutait que la société Tramar avait été chargée du dédouanement, qu'il résultait, tant de sa mission que des pièces versées aux débats, qu'elle seule devait déterminer la position douanière des marchandises et son éventuelle taxation aux droits anti-dumping (conclusions de la société Moiroud, p.10 à 13) et que la société Moiroud n'était, pour sa part, chargée d'aucune analyse douanière de la situation et d'aucun contrôle de l'analyse réalisée par la société Tramar à laquelle elle n'avait transmis d'autre instruction que d'opérer le dédouanement de la marchandise, les documents nécessaires ayant été communiqués directement par la société Kontinent 6 (conclusions de la société Moiroud, p.13 à 15) ; qu'en s'abstenant de toute réponse à ces conclusions, la cour d'appel a violé l'article 455 du code de procédure civile.

Publication :

Décision attaquée : Cour d'appel de Versailles, du 27 janvier 2011

Cour de cassation

Chambre commerciale

Audience publique du 22 janvier 2013

N° de pourvoi: 11-26352

Non publié au bulletin

Cassation partielle

M. Espel (président), président

Me Copper-Royer, SCP Lyon-Caen et Thiriez, avocat(s)

REPUBLIQUE FRANCAISE

AU NOM DU PEUPLE FRANCAIS

LA COUR DE CASSATION, CHAMBRE COMMERCIALE, a rendu l'arrêt suivant :

Statuant tant sur le pourvoi principal formé par la société Partenaires transports que sur le pourvoi incident relevé par la société FCL ;

Attendu, selon l'arrêt attaqué, que la société FCL, ayant reçu une commande de fûts en chêne de la société italienne Azienda Vinicola Michele X... SPA (la société Azienda), pour laquelle la COFACE a donné son agrément, a confié l'organisation du transport à la société Partenaires transports, qui a chargé la société Wapa services solutions du déplacement de la marchandise, laquelle s'est substituée la société Fatra Cooperativa per Azioni ; qu'avant l'échéance de paiement de la première commande, la société FCL a reçu, au nom de la société italienne Gidal SPA, une nouvelle commande de fûts en chêne, qui a également reçu l'agrément de la COFACE, dont le transport a été confié par le même commissionnaire à la société ND Portugal Transportes ; que l'identité des sociétés italiennes Azienda et Gidal a été usurpée et que les marchandises ont été détournées sur instructions données aux transporteurs par un intermédiaire en Italie ; que la société FCL, qui n'a pas obtenu le paiement de ses factures, a assigné en indemnisation le commissionnaire de transport ;

Sur le moyen unique du pourvoi principal, pris en ses première, deuxième et sixième branches :

Attendu que la société Partenaires transports fait grief à l'arrêt de l'avoir condamnée à payer à la société FCL une certaine somme, alors, selon le moyen :

1° que la faute lourde se définit comme une négligence d'une extrême gravité, confinant au dol et dénotant l'inaptitude du transporteur à l'accomplissement de sa mission; qu'après avoir elle-même retenu : "que les coordonnées téléphoniques de l'intermédiaire chargé de (...) guider (le transporteur) en Italie avaient été données par l'expéditeur", la cour d'appel a cependant, s'agissant du premier transport, considéré que le transporteur aurait commis une faute lourde motifs pris de ce qu'il aurait livré le chargement à plus de 250 kilomètres du lieu initialement prévu sans en informer le donneur d'ordre ; qu'en statuant ainsi sans avoir nul égard, ainsi que le faisait valoir la société Partenaires transports dans ses conclusions récapitulatives d'appel, au fait qu'étant expressément tenu à la plus grande confidentialité, le transporteur avait suivi à la lettre les instructions de l'intermédiaire lequel avait été précisément chargé, par le donneur d'ordre, de le guider en Italie, la cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard des dispositions des articles L. 132-4 à L. 132-6 et L. 133-1 du code de commerce ;

2° que la faute lourde se définit comme une négligence d'une extrême gravité, confinant au dol et dénotant l'inaptitude du transporteur à l'accomplissement de sa mission ; que s'agissant de la seconde livraison effectuée au lieu mentionné sur les titres de transport, le tribunal a fait droit à la demande de la société FCL laquelle avait prétendu que "si elle avait été informée lors du premier transport elle n'aurait pas effectué la deuxième livraison pour la société Gidal SPA" ; que loin de contredire le tribunal, la cour d'appel, après avoir retenu que la société FCL "s'est pour chacun des transports adressée à un seul interlocuteur", a condamné la société Partenaires transports au paiement de la somme de 147 028 euros, soit une somme supérieure au montant du premier transport ; qu'en statuant ainsi cependant que la société Partenaires transports, ainsi qu'elle le faisait valoir, dans ses conclusions récapitulatives d'appel, ne pouvait se voir imputer la même responsabilité dans les deux transports dans la mesure à tout le moins, l'un des deux avait été effectué, à en suivre le raisonnement des juges, à l'adresse exacte, la cour d'appel a derechef privé sa décision de base légale au regard des dispositions des articles L. 132-4 à L. 132-6 et L. 133-1 du code de commerce ;

3° que le commissionnaire de transport ne saurait voir sa responsabilité engagée à raison d'un intermédiaire lequel lui aurait été imposé par le commettant dans la réalisation du transport ; qu'il ressortait des propres constatations de la cour d'appel, s'agissant du premier transport, que "la marchandise (...) a été détournée sur les instructions données au chauffeur par l'intermédiaire dénommé Filippo Y..." ; qu'en condamnant dès lors la société Partenaires transports, en sa qualité de commissionnaire de transport, à assumer la prétendue faute lourde commise par le transporteur en ce qu'il aurait livré le chargement à plus de 250 kilomètres du lieu initialement prévu sans en informer le donneur d'ordre, "même si les coordonnées téléphoniques de l'intermédiaire chargé de le guider en Italie avaient été données par l'expéditeur", la cour d'appel n'a pas tiré les conséquences légales de ses propres constatations au regard des dispositions des articles L. 132-4 à L. 132-6 du code de commerce ;

Mais attendu qu'ayant constaté que, lors du premier transport, la marchandise a été détournée après la frontière italienne, vers un lieu situé à plus de 250 kilomètres de celui mentionné sur la lettre de voiture, sur les directives données au chauffeur par un intermédiaire du destinataire en Italie, l'arrêt relève que le transporteur a exécuté des instructions qui ne provenaient pas de l'expéditeur sans en informer ce dernier ; qu'il relève encore que l'indication par la société FCL des coordonnées téléphoniques de

l'intermédiaire pour guider le chauffeur vers le lieu de déchargement n'autorisait pas un changement du lieu de livraison, sans confirmation du donneur d'ordre, laquelle ne se heurtait pas à la confidentialité relative aux fournisseurs ; qu'en l'état de ces constatations et appréciations, la cour d'appel, qui n'a pas constaté que le second transport avait permis la livraison à l'adresse mentionnée sur la lettre de voiture, a pu retenir à l'encontre du transporteur l'existence d'une négligence d'une extrême gravité, confinant au dol, constitutive d'une faute lourde ; que le moyen n'est pas fondé ;

Sur le même moyen, pris en sa quatrième branche :

Attendu que la société Partenaires transports fait le même grief à l'arrêt, alors, selon le moyen, que les juges du fond ont l'obligation de caractériser la faute personnelle du commissionnaire de transport ; que tenu d'acheminer et de faire remettre au destinataire désigné par le donneur d'ordre ou son intermédiaire, la marchandise confiée, le commissionnaire de transport n'a le devoir de rendre compte qu'en cas de difficultés d'exécution et non en cas de bonne fin du transport ; qu'en imputant dès lors à titre de faute personnelle au commissionnaire de transport le fait de ne pas avoir avisé de l'arrivée de la marchandise cependant qu'ayant agi conformément aux instructions du donneur d'ordre, il n'avait pas rencontré d'incidents particuliers, la cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard des dispositions des articles L. 132-4 à L. 132-6 du code de commerce ;

Mais attendu que l'arrêt retient que le commissionnaire de transport est tenu de suivre le déroulement du transport de bout en bout jusqu'à la livraison de la marchandise et d'aviser le destinataire de l'arrivée de celle-ci et qu'il lui appartenait de solliciter les renseignements nécessaires à l'accomplissement de sa mission ; qu'ainsi la cour d'appel ne s'est pas déterminée par le seul motif critiqué ; que le moyen, surabondant, est en conséquence inopérant ;

Mais sur le même moyen, pris en sa troisième branche et sur le moyen unique du pourvoi incident, réunis :

Vu l'article 455 du code de procédure civile ;

Attendu que pour limiter la condamnation de la société Partenaires transports à indemniser la société FCL, l'arrêt s'est borné à énoncer que le jugement, en ce qui reste appelé, sera en conséquence de ce qui précède réformé et le montant de la condamnation en principal fixé à la somme de 147 028 euros ;

Attendu qu'en statuant ainsi, par des motifs inintelligibles équivalant à un défaut de motifs, la cour d'appel n'a pas satisfait aux exigences du texte susvisé ;

PAR CES MOTIFS, et sans qu'il y ait lieu de statuer sur le dernier grief du pourvoi principal :

CASSE ET ANNULE, mais seulement en ce qu'il a fixé à la somme de 147 028 euros le montant des dommages-intérêts dus par la société Partenaires transports à la société FCL, l'arrêt rendu le 7 septembre 2011 par la cour d'appel de Bordeaux ; remet, en conséquence, sur ce point, la cause et les parties dans l'état où elles se trouvaient avant ledit arrêt et, pour être fait droit, les renvoie devant la cour d'appel de Bordeaux, autrement composée ;

Laisse à chaque partie la charge des dépens afférents à son pourvoi ;

Vu l'article 700 du code de procédure civile, rejette les demandes ;

Dit que sur les diligences du procureur général près la Cour de cassation, le présent arrêt sera transmis pour être transcrit en marge ou à la suite de l'arrêt partiellement cassé ;

Ainsi fait et jugé par la Cour de cassation, chambre commerciale, financière et économique, et prononcé par le président en son audience publique du vingt-deux janvier deux mille treize.

MOYEN ANNEXE au présent arrêt

Moyen produit au pourvoi principal par Me Copper-Royer, avocat aux Conseils, pour la société Partenaires transports

La Société PARTENAIRE TRANSPORTS fait grief à l'arrêt attaqué de l'AVOIR condamnée à verser à la SAS FCL la somme principale de 147.028 €.

AUX MOTIFS PROPRES QUE « la SAS F.C.L. s'est pour chacun des transports adressée à un seul interlocuteur, la SA PARTENAIRE TRANSPORTS pour assurer le bon déroulement des opérations de transport de bout en bout, ce qui relève des attributions d'un commissionnaire de transport et l'appelante revendique elle-même cette qualité.

La responsabilité de l'appelante est ainsi définie par les articles L 132-4, L 132-5 et L 132-6 du code de commerce qui la rendent garante de l'arrivée des marchandises dans le délai déterminé par la lettre de voiture ainsi que des avaries et pertes de marchandises hors cas de force majeure, s'agissant d'une obligation de résultat, et il en résulte d'autre part qu'elle répond en cette qualité des éventuelles fautes du transporteur dont elle était garante.

Les circonstances du premier transport sont les suivantes. La marchandise a été normalement prise en charge conformément aux instructions de F.C.L. à la tonnellerie SANSAUD à GEMOZAC (16) et, après la frontière italienne, a été détournée sur les instructions données au chauffeur par l'intermédiaire dénommé Filippo Y... vers

MONTESILVANO, lieu situé sur la côte opposée à plus de 250 kms du lieu de déchargement prévu et porté sur la CMR et sur le bon de livraison et correspondant au siège réel de la société AZIENDA VINICOLA..

Il doit être admis sans perdre de vue la valeur de la marchandise que, compte tenu des indications de la CMR et du bon de livraison que le transporteur ne pouvait ignorer, que le fait de recevoir instructions ne provenant pas de l'expéditeur de livrer le chargement à plus de 250 kms du lieu prévu sans en informer son donneur d'ordre est constitutif d'une faute lourde, même si les coordonnées téléphoniques de l'intermédiaire chargé de la guider en Italie avaient été données par l'expéditeur.

Par ailleurs le commissionnaire de transport, qui assume cette faute lourde à l'égard de son donneur d'ordre, est lui-même tenu de suivre le déroulement du transport de bout en bout jusqu'à la livraison de la marchandise et d'aviser le destinataire de l'arrivée de la marchandise, ce qui n'a pas été fait en l'espèce et qui constitue une faute personnelle de sa part, l'appelante à qui il appartenait de solliciter les renseignements ne pouvant invoquer l'absence de remontée des informations par les voituriers.

Il appartiendra à la SA PARTENAIRE TRANSPORTS de se retourner contre les voituriers qu'elle s'est substituée sans qu'il y ait lieu de lui en donner acte.

Le jugement, en ce qui reste appelé, sera en conséquence de ce qui précède réformé et le montant de la condamnation au principal à la charge de la SA PARTENAIRE TRANSPORTS fixé à la somme de 147.028 € » (arrêt attaqué p. 4, 4 derniers § et p. 5, § 1 à 3) ;

ET AUX MOTIFS ADOPTES DES PREMIERS JUGES QUE :

« Sur la demande principale de la Société F.C.L. SAS à rencontre de la société PARTENAIRES TRANSPORTS SA La société F.C.L. SAS fait valoir que conformément aux articles L 132-4 à L 132-6 du code de commerce, le Commissionnaire en l'occurrence, la société PARTENAIRES TRANSPORTS SA, est garant des faits du ou des commissionnaires intermédiaires.

Elle indique avoir demandé à la société PARTENAIRES TRANSPORTS SA d'acheminer 200 barriques à MARIGLIANO en Italie, le 18 décembre 2006 et précise qu'à aucun moment, elle n'a été informée d'un quelconque problème quant à la livraison de cette marchandise.

Elle a donc envoyé le 7 février 2007, une commande de 200 barriques à la société GIDAL, toujours par le même transporteur la société PARTENAIRES TRANSPORTS SA pour être livrée à SILVI A....

Elle a appris, non sans difficulté, et plusieurs mois après la livraison que les marchandises n'avaient pas été livrées, pour le premier envoi à l'adresse mentionnée sur la C.M.R., MARIGLIANO mais à MONTESILVANO soit plus de 250 Kms de distance et pas dans la même direction. MARIGLIANO se situe sur le bord de la Méditerranée alors que MONTESILVANO est sur la côte Adriatique.

Que de plus, elle fait valoir que si elle avait été informée du changement de lieu de livraison lors du premier transport elle n'aurait pas effectué la deuxième livraison pour la société GIDAL SPA et estime que la responsabilité de la société PARTENAIRE TRANSPORTS SA et de ses commissionnaires est engagée.

Elle précise également, que l'indemnité de 50.000 € versée par la COFACE couvre les déplacements et séjours en Italie, les tentatives de recouvrement de créances, les coûts salariaux du personnel de la société mobilisé dans le suivi de ce dossier et les tentatives de retrouver la marchandise. Que cette somme ne peut venir en déduction des sommes réclamées à l'affréteur et aux voituriers.

Elle estime en conséquence que la faute est patente et que la responsabilité solidaire des sociétés PARTENAIRES TRANSPORTS SA, WA.PA SERVICE SOLUTIONS SAS et FATRA COOPERATIVA PER AZIONI est engagée et demande réparation à hauteur du montant de la valeur des marchandises transportées soit la somme de 210.040 €.

De son côté, la société PARTENAIRES TRANSPORTS SA précise que les lettres de voiture étaient accompagnées d'un bon de livraison établi par la société F.C.L SAS sur lequel était mentionné les coordonnées téléphoniques des personnes à contacter sur le territoire Italien.

Elle prétend qu'en arrivant sur le territoire italien, ces informations devaient permettre au transporteur d'être dirigé sur le lieu de livraison.

La société PARTENAIRES TRANSPORT SA indique que les barriques livrées n'étaient pas fabriquées par la société F.C.L SA mais par la Tonnellerie SANSAUD.

Cette dernière ne devant pas connaître le lieu de livraison.

Qu'elle a respecté cette confidentialité.

Elle soulève que la société F.C.L. SAS ne donne aucun élément sur une éventuelle prise en charge par la COFACE.

Elle estime que la livraison était conforme et faite selon les instructions reçues du donneur d'ordre en l'occurrence de la société F.C.L. SAS Qu'elle n'a commis aucune faute.

Sur ce, le Tribunal, au vu des pièces communiquées, observe que :

- la société F.C.L. SAS a échangé des fax et des mails avec les sociétés Italiennes AZIENDA VINICOLA MCHÉLE MASTROBERARDINO et la société GIDAL SPA concernant les commandes des 1^{er} décembre 2006 et 19 janvier 2007.

Qu'elle a interrogé la COFACE pour connaître la solvabilité de ces entreprises et que cette dernière a donné son agrément aux deux opérations. Que rien ne démontre une attitude fautive de la Société F.C.L. SAS - le défaut de règlement des factures correspondant aux livraisons est justifié par une attestation du Commissaire au Compte.

- sur la lettre de voiture n°0168, le lieu de livraison est bien prévu à MARIGLIANO.

- les bons de livraison délivrés par la société F.C.L. SAS et joint à la C.M.R comportaient deux numéros de téléphone qui avaient pour vocation de guider les chauffeurs afin de parvenir au lieu de déchargement et non de dérouter le camion de plus de 240 km dans une direction totalement opposée.

- la confidentialité relative aux fournisseurs, demandée par la société F.C.L. SAS ne justifie en rien l'absence de demande de confirmation auprès du donneur d'ordre pour un changement du lieu de livraison.

- le versement forfaitaire effectué par la COFACE a pour objet de couvrir les frais engagés par la société F.C.L. SAS à la suite de ces escroqueries (recherches, déplacement, séjour en Italie etc..) et non de régler une partie du préjudice supporté par la société F.C.L.

SAS Le Tribunal constatera que le transporteur, en modifiant le lieu de livraison sans en demander l'accord au donneur d'ordre, a commis une faute lourde engageant sa responsabilité » (jugement p. 8, 4 derniers § à p. 10, § 5);

ALORS, D'UNE PART, QUE la faute lourde se définit comme une négligence d'une extrême gravité, confinant au dol et dénotant l'inaptitude du transporteur à l'accomplissement de sa mission; qu'après avoir elle-même retenu: « que les coordonnées téléphoniques de l'intermédiaire chargé de (...) guider (le transporteur) en Italie avaient été données par l'expéditeur », la Cour d'Appel a cependant, s'agissant du premier transport, considéré que le transporteur aurait commis une faute lourde motifs pris de ce qu'il aurait livré le chargement à plus de 250 kms du lieu initialement prévu sans en informer le donneur d'ordre (arrêt attaqué p. 4, dernier §) ; qu'en statuant ainsi sans avoir nul égard, ainsi que le faisait valoir la Société PARTENAIRES TRANSPORTS dans ses conclusions récapitulatives d'appel (p. 6 et 7), au fait qu'étant expressément tenu à la plus grande confidentialité, le transporteur avait suivi à la lettre les instructions de l'intermédiaire lequel avait été précisément chargé, par le donneur d'ordre, de le guider en

Italie, la Cour d'Appel a privé sa décision de base légale au regard des dispositions des articles L. 132-4 à L. 132-6 et L. 133-1 du Code de commerce ;

ALORS, D'AUTRE PART, QUE la faute lourde se définit comme une négligence d'une extrême gravité, confinant au dol et dénotant l'inaptitude du transporteur à l'accomplissement de sa mission; que s'agissant de la seconde livraison effectuée au lieu mentionné sur les titres de transport, le Tribunal a fait droit à la demande de la Société FCL laquelle avait prétendu que « si elle avait été informée lors du premier transport elle n'aurait pas effectué la deuxième livraison pour la société GIDAL SPA » (jugement p. 9, § 1er) ; que loin de contredire le Tribunal, la Cour d'Appel, après avoir retenu que la SAS FCL « s'est pour chacun des transports adressée à une seul interlocuteur » (arrêt attaqué p. 4 § 6), a condamné la SA PARTENAIRES TRANSPORTS au paiement de la somme de 147.028 €, soit une somme supérieure au montant du premier transport ; qu'en statuant ainsi cependant que la Société PARTENAIRES TRANSPORTS, ainsi qu'elle le faisait valoir, dans ses conclusions récapitulatives d'appel (p. 7, § 2 à 7 et p. 8, § 6 à 10 et § dernier), ne pouvait se voir imputer la même responsabilité dans les deux transports dans la mesure à tout le moins, l'un des deux avait été effectué, à en suivre le raisonnement des juges, à l'adresse exacte, la Cour d'Appel a derechef privé sa décision de base légale au regard des dispositions des articles L. 132-4 à L. 132-6 et L. 133-1 du Code de commerce ;

ALORS, DE TROISIEME PART, QUE ne satisfait pas à l'obligation essentielle de motiver leur décision les juges qui, sans analyse aucune, fixent le montant d'une indemnité à une certaine somme sans qu'il ne soit possible de déterminer à quoi celle-ci correspond ; qu'en fixant dès lors purement et simplement le montant de la condamnation au principal de la SA PARTENAIRES TRANSPORTS à la somme de 147.028 € laquelle somme n'était même pas réclamée par la Société FCL, la Cour d'Appel a violé les dispositions de l'article 455 du Code de procédure civile ;

ALORS, DE QUATRIEME PART, QUE les juges du fond ont l'obligation de caractériser la faute personnelle du commissionnaire de transport ; que tenu d'acheminer et de faire remettre au destinataire désigné par le donneur d'ordre ou son intermédiaire, la marchandise confiée, le commissionnaire de transport n'a le devoir de rendre compte qu'en cas de difficultés d'exécution et non en cas de bonne fin du transport ; qu'en imputant dès lors à titre de faute personnelle au commissionnaire de transport le fait de ne pas avoir avisé de l'arrivée de la marchandise cependant qu'ayant agi conformément aux instructions du donneur d'ordre, il n'avait pas rencontré d'incidents particuliers, la Cour d'Appel a privé sa décision de base légale au regard des dispositions des articles L. 132-4 à L. 132-6 du Code de commerce ;

ALORS, ENFIN, QUE garantissant à titre principal les risques d'assurance-crédit et la bonne fin des opérations commerciales, la COFACE couvre notamment le risque crédit pour le commerce extérieur consistant dans le non-paiement du prix après livraison du produit ou exécution de la prestation ; qu'il ressortait des termes de la lettre du 19 octobre 2007, adressée à Monsieur B..., qu'après s'être référée aux «manoeuvres frauduleuses de la part d'un tiers ayant usurpé l'identité des sociétés Gidal et Azienda Agricola Michele X... », la COFACE était disposée « à contribuer aux frais supportés par les Ets Lapassade pour un montant forfaitaire de Eur 50.000 » ; qu'en refusant cependant de tenir compte de

l'indemnité versée au titre des transports litigieux motifs pris qu'il n'a pas pour objet de « régler une partie du préjudice supporté par la Société FCL SAS » (jugement p. 10, § 4 non contredit par la Cour d'Appel), la Cour d'Appel a méconnu les dispositions des articles L. 432-1 et suivants et R. 442-1 suivants du Code des assurances.

MOYEN ANNEXE au présent arrêt

Moyen produit au pourvoi incident par la SCP Lyon-Caen et Thiriez, avocat aux Conseils, pour la société FCL

Le moyen fait grief à l'arrêt attaqué d'AVOIR réformé le jugement en ce qu'il avait condamné la société PARTENAIRES TRANSPORTS à payer à la société FCL la somme de 210.040 € et d'AVOIR fixé le montant de la condamnation au principal de la société PARTENAIRES TRANSPORTS à la somme de 147.028 € ;

AUX MOTIFS QUE, aux termes de l'arrêt attaqué, « la SAS FCL s'est pour chacun des transports adressée à un seul interlocuteur, la SA PARTENAIRES TRANSPORTS, pour assurer le bon déroulement des opérations de transport de bout en bout, ce qui relève des attributions d'un commissionnaire de transport et l'appelante revendique elle-même cette qualité ; que la responsabilité de l'appelante est ainsi définie par les articles L. 132-4, L. 132-5 et L. 132-6 du code de commerce qui la rendent garante de l'arrivée des marchandises dans le délai déterminé par la lettre de voiture ainsi que des avaries et pertes de marchandises hors des cas de force majeure, s'agissant d'une obligation de résultat, et il en résulte d'autre part qu'elle répond en cette qualité des éventuelles fautes du transporteur dont elle était garante ; que les circonstances du premier transport sont les suivantes : la marchandise a été normalement prise en charge conformément aux instructions de FCL à la tonnellerie SANSAUD à GEMOZAC (16) et, après la frontière italienne, a été détournée sur les instructions données au chauffeur par l'intermédiaire dénommé Filippo Y... vers MONTESILVANO, lieu situé sur la côte opposée à plus de 250 kms du lieu de déchargement prévu et porté sur la CMR et sur le bond de livraison et correspondant au siège réel de la société AZIENDA VINICOLA ; qu'il doit être admis sans perdre de vue la valeur de la marchandise que, compte tenu des indications de la CMR et du bon de livraison que le transporteur ne pouvait ignorer, que le fait de recevoir des instructions ne provenant pas de l'expéditeur de livrer le chargement à plus de 250 kms du lieu prévu sans en informer son donneur d'ordre est constitutif d'une faute lourde, même si les coordonnées téléphoniques de l'intermédiaire chargé de la guider en Italie avaient été données par l'expéditeur ; que par ailleurs le commissionnaire de transport, qui assume cette faute lourde à l'égard de son donneur d'ordre, est lui-même tenu de suivre le déroulement du transport de bout en bout jusqu'à la livraison de la marchandise, ce qui n'a pas été fait en l'espèce et qui constitue une faute personnelle de sa part, l'appelante à qui il appartenait de solliciter les renseignements ne pouvant invoquer l'absence de remontée des informations par les voituriers ; qu'il appartiendra à la SA PARTENAIRES TRANSPORTS de se retourner contre les voituriers qu'elle s'est substituée sans qu'il y ait lieu de lui en donner acte ; que le jugement, en ce qui reste appelé, sera en conséquence de ce qui précède réformé et le montant de la condamnation au principal à la charge de la SA PARTENAIRES TRANSPORTS fixé à la somme de 147.028 € » ;

ALORS en premier lieu QUE la réparation du préjudice doit être intégrale ;

qu'en jugeant que la société PARTENAIRES TRANSPORTS était responsable, en sa qualité de commissionnaire de transport et pour avoir commis une faute lourde, des pertes subies par la société FCL à hauteur de 210.040 €, et en ne la condamnant cependant à payer à cette dernière que la somme de 147.028 €, la Cour d'appel a violé les articles 1147 et 1150 du Code civil, l'article L. 132-4 du Code de commerce et le principe de la réparation intégrale ;

ALORS en second lieu QUE les motifs inintelligibles équivalent à un défaut de motifs ; qu'en jugeant, après avoir retenu l'entière responsabilité de la société PARTENAIRES TRANSPORTS dans le préjudice subi par la société FCL et lui avoir refusé toute circonstance exonératoire, que « le jugement, en ce qui reste appelé, sera en conséquence de ce qui précède réformé et le montant de la condamnation au principal à la charge de la SA PARTENAIRES TRANSPORTS fixé à la somme de 147.028 € » (arrêt, p.5§3), la Cour d'appel, qui a statué par motifs inintelligibles, a violé l'article 455 du Code de procédure civile.

Décision attaquée : Cour d'appel de Bordeaux , du 7 septembre 2011

Cour de cassation

chambre commerciale

Audience publique du 9 avril 2013

N° de pourvoi: 11-27123

ECLI:FR:CCASS:2013:CO00367

Non publié au bulletin

Rejet

M. Espel (président), président

SCP Célice, Blancpain et Soltner, SCP Tiffreau, Corlay et Marlange, SCP Waquet, Farge et Hazan, avocat(s)

REPUBLIQUE FRANCAISE

AU NOM DU PEUPLE FRANCAIS

LA COUR DE CASSATION, CHAMBRE COMMERCIALE, a rendu l'arrêt suivant :

Donne acte à la société Conextrans du désistement de son pourvoi en ce qu'il est dirigé contre la société Igen Hellas ;

Statuant tant que le pourvoi principal formé par la société Conextrans que sur le pourvoi incident éventuel relevé par les sociétés Calberson Sud-Ouest et compagnie Helvetia assurances ;

Attendu, selon l'arrêt attaqué (Toulouse, 29 mars 2011), que la société Napali, assurée auprès de la société Covea Fleet, a chargé la société Calberson Sud-Ouest (la société Calberson) d'organiser, en qualité de commissionnaire de transport, le déplacement de palettes de vêtements de France en Grèce ; que celle-ci a confié cette mission à un commissionnaire de transport intermédiaire, la société Conextrans, qui s'est substituée la société Igen Hellas, laquelle s'est substituée la société Transportko ; qu'au cours du transport, sur une aire d'autoroute, la quasi-totalité de la marchandise a été dérobée, après neutralisation des chauffeurs par un gaz anesthésiant ; que les sociétés Napali et Covea Fleet, cette dernière ayant réparé le préjudice sous réserve d'une franchise, ont assigné en indemnisation la société Calberson et son assureur, la société Helvetia, qui ont appelé en garantie la société Conextrans, laquelle a appelé en garantie la société Igen Hellas et son assureur, la société International Insurance service Epe Notara ;

Sur le moyen unique du pourvoi principal, pris en sa première branche :

Attendu que la société Conextrans fait grief à l'arrêt d'avoir dit que le sinistre en cause est dû à la faute lourde de la société Transportko, dit qu'en application de la Convention de Genève du 19 mai 1956, relative au contrat de transport international de marchandises par route, dite CMR, les commissionnaire et sous-commissionnaires sont garants du fait fautif du transporteur, condamné solidairement la société Calberson et son assureur à indemniser les sociétés Covea Fleet et Napali et condamné la société Conextrans à garantir les sociétés Calberson et Helvetia de toutes condamnations prononcées à leur rencontre, alors, selon le moyen, que la Convention de Genève du 19 mai 1956, dite CMR, ne s'applique pas au contrat de commission de transport international de marchandises ; qu'en se fondant expressément sur ladite Convention pour condamner la société Conextrans, qu'elle a qualifié de sous-commissionnaire, à garantir et relever de ses condamnations la société Calberson, qu'elle a qualifié de commissionnaire, la cour d'appel a violé l'article 1er de cette Convention ;

Mais attendu qu'il ne résulte ni de l'arrêt ni des conclusions que la société Conextrans avait contesté devant la cour d'appel sa condamnation à garantir la société Calberson des condamnations prononcées à son encontre ; que le fait d'avoir statué au-delà des prétentions des parties ne donne pas ouverture à cassation ; que le moyen n'est pas recevable ;

Et sur le moyen, pris en ses deuxième, troisième, quatrième et cinquième branches :

Attendu que la société Conextrans fait le même grief à l'arrêt, alors, selon le moyen :

1° que constitue une faute lourde la négligence d'une extrême gravité confinant au dol et dénotant l'inaptitude du transporteur à l'accomplissement de la mission contractuelle qu'il a acceptée ; que pour retenir en l'espèce l'existence d'une faute lourde commise par le transporteur Transportko, dont la société Conextrans devait garantir à l'égard du commissionnaire en sa qualité de sous-commissionnaire, la cour d'appel a énoncé que le vol survenu en cours de transport était « aisément évitable » et « parfaitement prévisible » ; qu'en déduisant ainsi la faute lourde de la seule circonstance que le vol ne répondait pas aux critères de la force majeure, la cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard de l'article 29 de la Convention de Genève du 19 mai 1956, dite CMR, ensemble l'article 1150 du code civil ;

2° que pour retenir en l'espèce l'existence d'une faute lourde commise par le transporteur Transportko, dont la société Conextrans devait garantir à l'égard du commissionnaire en sa qualité de sous-commissionnaire, la cour d'appel a énoncé que le vol survenu en cours de transport était « aisément évitable » et « parfaitement prévisible » ; qu'en statuant ainsi, tout en constatant que le transporteur avait été tenu dans l'ignorance de la nature et de la valeur des marchandises, de sorte que le vol de ces dernières n'était pas prévisible pour celui-ci au moment de la conclusion du contrat, la cour d'appel a refusé de tirer les conséquences légales de ses propres constatations et violé l'article 29 de la Convention

de Genève du 19 mai 1956, dite CMR, ensemble l'article 1150 du code civil ;

3° que constitue une faute lourde la négligence d'une extrême gravité confinant au dol et dénotant l'inaptitude du transporteur à l'accomplissement de la mission contractuelle qu'il a acceptée ; que la faute lourde du transporteur s'apprécie au regard des précautions qu'il était tenu de prendre pour assurer la sécurité du chargement, compte tenu notamment de la convoitise suscitée par les marchandises confiées ; que le stationnement du véhicule pour la nuit sur une aire gardiennée ne constitue pas une précaution d'usage de sécurisation du véhicule lorsque le transporteur a été tenu dans l'ignorance de la nature et de la valeur des marchandises, et ce quand bien même le stationnement litigieux aurait lieu en Italie ; qu'en déduisant la faute lourde de la société Transportko de la seule circonstance qu'elle n'avait pas fait stationner le véhicule sur une aire gardiennée, sans avoir égard au fait que celle-ci avait été tenue dans l'ignorance de la nature et de la valeur des marchandises confiées, la cour d'appel s'est déterminée par des motifs impropres à caractériser l'existence d'une faute lourde, et n'a pas légalement justifié sa décision au regard de l'article 29 de la Convention de Genève du 19 mai 1956, dite CMR, ensemble l'article 1150 du code civil ;

4° que constitue une faute lourde la négligence d'une extrême gravité confinant au dol et dénotant l'inaptitude du transporteur à l'accomplissement de la mission contractuelle qu'il a acceptée ; que ne commet pas de faute lourde le transporteur qui, tenu dans l'ignorance de la nature et de la valeur des marchandises confiées, prend les mesures de sécurité élémentaires propres à assurer l'intégrité de son chargement ; qu'en l'espèce, la société Conextrans faisait valoir que le transporteur, dont la cour d'appel a constaté qu'il ignorait tout de la nature des marchandises transportées, avait stationné le véhicule fermé et non simplement bâché sur une aire d'autoroute éclairée et fréquentée toute la nuit, en prenant soin de placer les portes arrières dûment verrouillées sous l'éclairage public et en direction de la station-service ouverte toute la nuit, afin de dissuader les tentatives de vol, et que ce dernier n'avait eu lieu, comme l'a constaté la cour d'appel, qu'après neutralisation des deux chauffeurs, restés dans la cabine pour assurer la surveillance du chargement, par la vaporisation d'un gaz anesthésiant dans l'habitacle ; qu'en retenant que le transporteur avait commis une faute lourde au seul motif qu'il s'était abstenu de stationner le véhicule sur une aire gardiennée quand les vols en Italie étaient fréquents, sans tenir compte de l'ensemble des précautions par ailleurs prises par le voiturier invoquées par la société Conextrans, la cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard de l'article 29 de la Convention de Genève du 19 mai 1956, dite CMR, ensemble l'article 1150 du code civil ;

Mais attendu que l'arrêt relève qu'il est de notoriété publique que de nombreux vols de marchandises transportées dans des camions sont commis dans la région considérée, y compris avec violences ou actes assimilés comme l'anesthésie des chauffeurs et que le transporteur aurait pu éviter le sinistre s'il avait pris la précaution de garer l'ensemble routier dans un des lieux gardés et surveillés qui jalonnent les autoroutes en organisant le déplacement en fonction de la localisation de ces aires de stationnement, peu important qu'il n'ait pas eu connaissance de la nature de la marchandise confiée ; qu'en l'état de ces constatations et appréciations, la cour d'appel a pu retenir l'existence d'une faute d'une extrême gravité confinant au dol et constituant une faute lourde ; que le moyen n'est pas fondé ;

PAR CES MOTIFS et sans qu'il y ait lieu de statuer sur le pourvoi incident éventuel :

REJETTE le pourvoi ;

Condamne la société Conextrans aux dépens ;

Vu l'article 700 du code de procédure civile, rejette les demandes ;

Ainsi fait et jugé par la Cour de cassation, chambre commerciale, financière et économique, et prononcé par le président en son audience publique du neuf avril deux mille treize.

MOYEN ANNEXE au présent arrêt

Moyen produit par la SCP Célice, Blancpain et Soltner, avocat aux Conseils, pour la société Conextrans Ltd, demanderesse au pourvoi principal

Il est fait grief à l'arrêt attaqué d'AVOIR dit que le sinistre en cause est dû à la faute lourde du transporteur TRANSPORTKO et/ou de ses deux chauffeurs bulgares, dit qu'en application de la convention de Genève sur les transports dite CMR du 19 mai 1956, les commissionnaire et souscommissionnaires sont garants du fait fautif du transporteur, et doivent indemnisation intégrale au propriétaire de la marchandise sinistrée, dit que cette créance est due à la compagnie d'assurance COVEA FLEET et à la société NAPALI QUICKSILVER SAS par délégation subrogatoire de la société de droit grec GLOU, condamné en conséquence solidairement la société CALBERSON SUD OUEST et son assureur de droit suisse HELVETIA ASSURANCES à payer à la compagnie d'assurance COVEA FLEET la somme de 156.676 € et à la SAS NAPALI QUICKSILVER la somme de 231 €, chacune de ces sommes produisant un intérêt de 5 % à compter de la signification de l'acte introductif d'instance et condamné la société CONEXTRANS LTD à relever et garantir la SAS CALBERSON SUD OUEST et la société de droit suisse HELVETIA ASSURANCES de toutes condamnations du chef de la présente affaire ;

AUX MOTIFS QUE « personne ne conteste, ainsi que l'expert du CESAM l'a découvert à l'issue de son enquête, que le vol a eu lieu de nuit le 4 août 2006 en Italie sur une aire d'autoroute ouverte au public mais éclairée et selon les circonstances déclarées à la police italienne par les deux chauffeurs bulgares de TRANSPORTKO chargés d'effectuer le transport en cause de France en Grèce, savoir leur mise en incapacité d'intervenir ou de garder et défendre les marchandises transportées par anesthésie gazeuse pendant leur repos. Et la Cour ne trouve dans les dossiers des parties nulle raison objective de rejeter ces circonstances qui seront donc adoptées comme réelles. Indépendamment de la valeur des marchandises dont plus de la moitié aurait disparu selon l'expert également non querellé sur ce point même s'il est évoqué par les transporteurs/commissionnaires CALBERSON et CONEXTRANS une reconstitution théorique de l'expert faute de production de documents plus précis à cet égard notamment par l'expéditeur NAPALI

(sans qu'il en soit tiré ne serait-ce qu'un doute sur les chiffres avancés), force est de constater non seulement que le transport n'a pas été accompli comme il aurait dû l'être, c'est-à-dire avec bonne livraison de l'intégralité de la marchandise confiée au transporteur, mais que la raison de ce manquement réside dans le fait que les deux chauffeurs et/ou leurs employeurs et commissionnaires ont choisi de s'organiser de telle sorte qu'ils n'ont pu atteindre une aire de stationnement certes plus éloignée de quelques 80 kms mais qui présentait l'avantage d'être parfaitement sécurisée dans une région géographique où l'insécurité est de notoriété publique, singulièrement à l'encontre des transports de marchandises très fréquemment objets de vols de toute nature, y compris par violence ou actes assimilés comme l'endormissement par anesthésie des gardiens de camions isolés ou stationnés sur des aires publiques non spécialement gardées (ce qui d'ailleurs constitue l'explication et la justification de la création d'aires privées gardées et sécurisées distinctes des aires publiques). Cette notoriété incontestable et qui atteint une majorité de transports par camions aurait dû conduire les transporteurs à plus de prudence, y compris en organisant le voyage de manière à mettre en correspondance les temps légaux ou réglementaires de conduite et les aires de stationnement sécurisées, ce qui ne réclamait aucune autre mesure exceptionnelle de technique professionnelle que celle de payer le stationnement. En ayant cherché à ne pas se soumettre à cette simple prudence qui encore une fois ne réclamait aucune mesure particulière et exceptionnelle, les transporteurs ont commis une faute lourde parce qu'aisément évitable alors que le mode opératoire, particulièrement bien connu des professionnels de la route notamment dans la traversée des régions méditerranéennes, ne laissait aucune chance d'y pallier. Et en outre, le vol était parfaitement prévisible. Cette faute à la charge des chauffeurs de TRANSPORTKO ou de leur employeur doit être garantie par les commissionnaires et sous-commissionnaires du transport par application de la CMR précitée, dès lors que ceux-ci ne prouvent aucun fait exonératoire (et singulièrement, est sans incidence l'absence par l'expéditeur de renseignements précis sur la valeur réelle de la marchandise expédiée, dans la mesure où cette carence n'est pas à l'origine directe du sinistre, n'étant pas démontré que l'imprudence fautive du transporteur TRANSPORTKO et/ou de ses chauffeurs résulte d'une sous estimation de la marchandise en cause). La CMR applicable au cas d'espèce prévoit l'indemnisation intégrale du propriétaire des marchandises sinistrées dans le cas d'une faute lourde du transporteur dont la responsabilité est garantie par les commissionnaires et sous commissionnaires. Tel est le cas en l'espèce et c'est donc avec raison que COVEA et NAPALI sollicitent la condamnation de CALBERSON et HELVETIA à leur payer la totalité de ce qu'ils ont payés à la société GLOU aux droits de laquelle ils sont subrogés par leur paiement. Il sera accordé à COVEA intégralement ce qu'elle réclame ; le montant de la franchise à la charge de NAPALI sera également remboursé » ;

1° ALORS QUE la convention de Genève du 19 mai 1956, dite CMR, ne s'applique pas au contrat de commission de transport international de marchandises ; qu'en se fondant expressément sur la convention de Genève du 19 mai 1956, dite CMR, pour condamner la société CONEXTRANS LTD, qu'elle a qualifiée de sous-commissionnaire, à garantir et relever de ses condamnations la société CALBERSON SUD OUEST, qu'elle a qualifiée de commissionnaire, la Cour d'appel a violé l'article 1er de la Convention de Genève du 19 mai 1956, dite CMR ;

2° ALORS EN TOUT ETAT DE CAUSE QUE constitue une faute lourde la négligence d'une extrême gravité confinant au dol et dénotant l'inaptitude du transporteur à l'accomplissement de la mission contractuelle qu'il a acceptée ; que pour retenir en

l'espèce l'existence d'une faute lourde commise par le transporteur TRANSPORTKO, dont la société CONEXTRANS LTD devait garantir à l'égard du commissionnaire en sa qualité de sous-commissionnaire, la Cour d'appel a énoncé que le vol survenu en cours de transport était « aisément évitable » et « parfaitement prévisible » ; qu'en déduisant ainsi la faute lourde de la seule circonstance que le vol ne répondait pas aux critères de la force majeure, la Cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard de l'article 29 de la Convention de Genève du 19 mai 1956, dite CMR, ensemble l'article 1150 du Code civil ;

3° ET ALORS QUE pour retenir en l'espèce l'existence d'une faute lourde commise par le transporteur TRANSPORTKO, dont la société CONEXTRANS LTD devait garantir à l'égard du commissionnaire en sa qualité de sous-commissionnaire, la Cour d'appel a énoncé que le vol survenu en cours de transport était « aisément évitable » et « parfaitement prévisible » ; qu'en statuant ainsi, tout en constatant que le transporteur avait été tenu dans l'ignorance de la nature et de la valeur des marchandises, de sorte que le vol de ces dernières n'était pas prévisible pour celui-ci au moment de la conclusion du contrat, la Cour d'appel a refusé de tirer les conséquences légales de ses propres constatations et violé l'article 29 de la Convention de Genève du 19 mai 1956, dite CMR, ensemble l'article 1150 du Code civil ;

4° ALORS QUE constitue une faute lourde la négligence d'une extrême gravité confinant au dol et dénotant l'inaptitude du transporteur à l'accomplissement de la mission contractuelle qu'il a acceptée ; que la faute lourde du transporteur s'apprécie au regard des précautions qu'il était tenu de prendre pour assurer la sécurité du chargement, compte tenu notamment de la convoitise suscitée par les marchandises confiées ; que le stationnement du véhicule pour la nuit sur une aire gardiennée ne constitue pas une précaution d'usage de sécurisation du véhicule lorsque le transporteur a été tenu dans l'ignorance de la nature et de la valeur des marchandises, et ce quand bien même le stationnement litigieux aurait lieu en Italie ; qu'en déduisant la faute lourde de la société TRANSPORTKO de la seule circonstance qu'elle n'avait pas fait stationner le véhicule sur une aire gardiennée, sans avoir égard au fait que celle-ci avait été tenue dans l'ignorance de la nature et de la valeur des marchandises confiées, la Cour d'appel s'est déterminée par des motifs impropres à caractériser l'existence d'une faute lourde, et n'a pas légalement justifié sa décision au regard de l'article 29 de la Convention de Genève du 19 mai 1956, dite CMR, ensemble l'article 1150 du Code civil ;

5° ET ALORS QUE constitue une faute lourde la négligence d'une extrême gravité confinant au dol et dénotant l'inaptitude du transporteur à l'accomplissement de la mission contractuelle qu'il a acceptée ; que ne commet pas de faute lourde le transporteur qui, tenu dans l'ignorance de la nature et de la valeur des marchandises confiées, prend les mesures de sécurité élémentaires propres à assurer l'intégrité de son chargement ; qu'en l'espèce, l'exposante faisait valoir que le transporteur, dont la Cour d'appel a constaté qu'il ignorait tout de la nature des marchandises transportées, avait stationné le véhicule fermé et non simplement bâché sur une aire d'autoroute éclairée et fréquentée toute la nuit, en prenant soin de placer les portes arrières dûment verrouillées sous l'éclairage public et en direction de la station-service ouverte toute la nuit, afin de dissuader les tentatives de vol, et que ce dernier n'avait eu lieu, comme l'a constaté la Cour d'appel, qu'après neutralisation des deux chauffeurs, restés dans la cabine pour assurer la surveillance du chargement, par la vaporisation d'un gaz anesthésiant dans l'habitacle (cf. conclusions d'appel de l'exposante, p. 4, avant-dernier § et conclusions d'appel de la société

CALBERSON SUD OUEST, p. 6 § 7 et s.) ; qu'en retenant que le transporteur avait commis une faute lourde au seul motif qu'il s'était abstenu de stationner le véhicule sur une aire gardiennée quand les vols en Italie étaient fréquents, sans tenir compte de l'ensemble des précautions par ailleurs prises par le voiturier invoquées par l'exposante, la Cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard de l'article 29 de la Convention de Genève du 19 mai 1956, dite CMR, ensemble l'article 1150 du Code civil.

Décision attaquée : Cour d'appel de Toulouse , du 29 mars 2011

Textes appliqués :

- Cour d'appel de Toulouse, 29 mars 2011, 09/01454

Cour de cassation

chambre commerciale

Audience publique du 22 mai 2013

N° de pourvoi: 12-21482

ECLI:FR:CCASS:2013:CO00499

Non publié au bulletin

Rejet

M. Espel (président), président

Me Le Prado, SCP Boutet, SCP Waquet, Farge et Hazan, avocat(s)

REPUBLIQUE FRANCAISE

AU NOM DU PEUPLE FRANCAIS

LA COUR DE CASSATION, CHAMBRE COMMERCIALE, a rendu l'arrêt suivant :

Sur les deuxième et troisième moyens, réunis :

Attendu, selon l'arrêt attaqué (Paris, 29 juin 2011), que la société Canon France (la société Canon) a confié l'organisation du transport d'un lot d'accessoires pour photocopieurs, du port du Havre à destination de Mitry-Mory, à la société Panalpina France transports internationaux (la société Panalpina), laquelle s'est substituée la société Transports Michel Petit (la société Petit) pour l'acheminement de la marchandise ; qu'au cours du transport, le camion et son chargement ont été dérobés ; que les sociétés Sampo Japan insurance Inc, Aegon Schadeverzekering NV, Fortis corporate insurance et Tokyo Marine Europe insurance ltd (les assureurs), ayant indemnisé la société Canon, ont assigné la société Panalpina ainsi que les sociétés Petit et Axa en réparation de leur préjudice ;

Attendu que les assureurs font grief à l'arrêt d'avoir limité la condamnation in solidum des sociétés Panalpina, Petit et Axa à leur payer la somme de 7 171,40 euros, alors, selon le moyen :

1 ° que la faute lourde s'entend d'une négligence d'une extrême gravité confinant au dol et dénotant l'inaptitude du transporteur à l'accomplissement de la mission contractuelle qu'il a acceptée ; que constitue une telle faute le fait pour un transporteur d'avoir, sachant que les portes du lieu de livraison seraient closes en raison de son arrivée tardive, garé son véhicule avec sa marchandise sur la voie publique dans une zone industrielle, proche de

la plate-forme de distribution d'une grande société spécialisée dans les photocopieurs et imprimantes, et de s'être absenté pendant près d'une heure pour aller déjeuner en laissant le tout sans surveillance ; qu'en écartant néanmoins la faute lourde dans de telles circonstances, la cour d'appel a méconnu les articles L. 133-1 du code de commerce et 1150 du code civil ;

2° qu'en cas de vol d'un véhicule stationné pendant un certain temps sur la voie publique, la faute lourde s'apprécie notamment au regard des précautions de sécurité prises par le transporteur ; qu'en l'espèce, pour écarter la faute lourde, l'arrêt attaqué retient que le temps utilisé par le transporteur pour se restaurer en attendant l'ouverture du site de livraison correspond à une pause imposée par la loi ; qu'en se déterminant par de tels motifs, impropres à justifier que le transporteur laisse le véhicule et son chargement sur la voie publique sans surveillance, la cour d'appel n'a pas légalement justifié sa décision au regard des articles L. 133-1 du code de commerce et 1150 du code civil ;

3° qu'en cas de vol d'un véhicule stationné pendant un certain temps sur la voie publique, la faute lourde s'apprécie notamment au regard de la connaissance qu'avait ou non le transporteur de la nature et de la valeur des marchandises transportées ; qu'en l'espèce, les assureurs de l'expéditeur faisaient valoir, dans leurs écritures, que le transporteur connaissait la nature et la valeur des marchandises et produisaient, à l'appui de leurs dires, les déclarations du préposé du transporteur lors du dépôt de plainte et les documents douaniers accompagnant la marchandise qui étaient en sa possession ; que l'arrêt attaqué, qui n'analyse aucune de ces pièces et ne vise même pas le bordereau de communication, est insuffisamment motivé, en violation de l'article 455 du code de procédure civile ;

4° que la seule énonciation de l'arrêt attaqué selon laquelle la preuve de la connaissance de la nature et de la valeur des marchandises par le chauffeur n'est pas rapportée ne permet pas de savoir si la cour d'appel a considéré que les assureurs de l'expéditeur n'apportaient aucun élément de preuve à l'appui de leurs affirmations ou si les éléments qu'ils produisaient n'étaient pas probants ; qu'en statuant ainsi, la cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard de l'article 1315 du code civil ;

Mais attendu que l'arrêt constate que le véhicule, fermé et muni d'un anti-vol, était stationné de jour sur la voie publique, à proximité de la plate-forme logistique et du lieu de restauration du chauffeur, dans une zone qui n'est pas connue pour son insécurité, et que le chauffeur ne s'est absenté que 45 minutes ; qu'il relève que l'impossibilité de procéder au déchargement immédiat de la marchandise n'était pas imputable au transporteur qui a subi un retard lors du chargement et s'est heurté à la fermeture du site entre 12 et 13 heures, qu'aucune consigne n'avait été transmise à celui-ci dans l'hypothèse d'une arrivée avant l'ouverture du site, l'interdiction de laisser le véhicule sans surveillance pendant la pause repas n'ayant été signifiée qu'après le sinistre, qu'il ne peut pas davantage être reproché au chauffeur un stationnement hors d'une aire sécurisée, dont on ignore si elle existait à proximité, et enfin qu'il n'est pas établi que le chauffeur connaissait la nature de la marchandise, qui ne peut être qualifiée de sensible s'agissant d'accessoires pour photocopieurs ; qu'en l'état de ces constatations et appréciations, abstraction faite du motif surabondant critiqué par la troisième branche, la cour d'appel, dans l'exercice de son pouvoir souverain d'appréciation de la valeur des éléments du débat, par une décision

motivée, a pu retenir que la société Petit n'avait pas commis de faute lourde de nature à écarter la clause limitative de responsabilité ; que le moyen n'est pas fondé ;

Et attendu que le premier moyen ne serait pas de nature à permettre l'admission du pourvoi ;

PAR CES MOTIFS :

REJETTE le pourvoi ;

Condamne les sociétés Sampo Japan insurance Inc, Aegon Schadeverzekering NV, Fortis corporate insurance et Tokyo Marine Europe insurance ltd aux dépens ;

Vu l'article 700 du code de procédure civile, rejette les demandes ;

Ainsi fait et jugé par la Cour de cassation, chambre commerciale, financière et économique, et prononcé par le président en son audience publique du vingt-deux mai deux mille treize.

MOYENS ANNEXES au présent arrêt

Moyens produits par la SCP Waquet, Farge et Hazan, avocat aux Conseils, pour les sociétés Sampo Japan Insurance INC, Aegon Schadeverzekering NV, Fortis Corporate Insurance et Tokyo Marine Europe insurance limited.

PREMIER MOYEN DE CASSATION

IL EST FAIT GRIEF à l'arrêt infirmatif attaqué d'avoir condamné in solidum le commissionnaire de transport (la société Panalpina), le transporteur (la société Petit) et son assureur (la société Axa), dans la limite de sa garantie, à payer aux assureurs de l'expéditeur (les sociétés Sampo Japan Insurance Inc, Aegon Schadeverzekering NV, Fortis Corporate Insurance et Tokyo Marine Europe Insurance Ltd) la somme de 7.171,40 € avec intérêts au taux légal à compter du 2 avril 2004 avec capitalisation des intérêts à compter du 4 avril 2007 ;

AUX MOTIFS QUE la circonstance que le véhicule, volé avec son chargement, ait été laissé sans surveillance, mais fermé et équipé d'un dispositif anti-vol, en stationnement 45 minutes environ sur la voie publique, ne saurait à elle seule caractériser un comportement relevant de la faute lourde ; que l'impossibilité dans laquelle s'est retrouvé le préposé de procéder au déchargement à son heure d'arrivée à Mitry Mory ne peut lui être reprochée, le retard par rapport à l'horaire de livraison convenu ne lui étant pas imputable, pas plus que la fermeture des entrepôts entre 12 heures et 13 heures ; que, contrairement à ce que

soutiennent les intimées, aucune consigne n'avait été transmise au transporteur dans l'hypothèse d'une arrivée avant l'ouverture du site ; que ce n'est que postérieurement à la survenance du sinistre que CANON, dans un courriel du 27 août 2003, a fait mention de la mise en place d'une nouvelle procédure faisant précisément interdiction au chauffeur de laisser sans surveillance son véhicule durant la pause repas ; qu'en utilisant ce bref laps de temps, 45 minutes tout au plus, pour se restaurer, le chauffeur n'a fait qu'adopter un comportement normal et habituel ; qu'en outre, cette pause est imposée par la loi ; que l'ensemble routier était stationné à proximité du lieu de restauration, dans une zone ne présentant aucune dangerosité particulière ; qu'il est déraisonnable et infondé de reprocher au chauffeur de ne pas avoir stationné son véhicule « dans un site sécurisé », alors que les intimés elles-mêmes ne rapportent à aucun moment la présence d'un tel lieu à proximité des entrepôts CANON ; qu'enfin, la preuve de la connaissance de la nature et de la valeur des marchandises par le chauffeur n'est pas rapportée ; qu'au demeurant, le transport d'éléments accessoires à du matériel de copie ne présente pas un caractère particulièrement sensible, eu égard à la revente difficile de telles marchandises en dehors du réseau CANON ; qu'il s'infère de l'ensemble de ce qui précède que le préposé des TRANSPORTS MICHEL PETIT n'a commis aucune faute lourde dans l'exécution de ce transport ; qu'en conséquence, il convient d'infirmer le jugement entrepris et de faire application de la limitation de responsabilité prévue au contrat-type ; que le poids de l'envoi étant de 3.118 kilos, la responsabilité du transporteur doit être limitée à 7.171,40 euros (3,118 tonnes x 2.300 euros/tonne), conformément à l'article 22 du contrat type ; qu'au regard de l'ensemble de ces éléments, il convient de condamner in solidum la société PANALPINA, en qualité de commissionnaire de transport, la société TRANSPORTS MICHEL PETIT, transporteur, et son assureur, la cie AXA, dans la limite de sa garantie, à payer in solidum aux assureurs de CANON, les sociétés SOMPO et autres, la somme de 7.171,40 euros avec intérêts au taux légal à compter du 2 avril 2004 avec capitalisation des intérêts à compter du 4 avril 2007, de condamner la société TRANSPORT MICHEL PETIT et son assureur AXA à relever et garantir la société PANALPINA des condamnations prononcées à rencontre de cette dernière par la présente décision ;

1° ALORS QUE le juge ne peut fonder sa décision sur l'absence au dossier d'une pièce invoquée par une partie, qui figurait au bordereau des pièces annexées à ses dernières conclusions et dont la communication n'avait pas été contestée, sans inviter les parties à s'en expliquer ; qu'en affirmant qu'aucune consigne n'avait été transmise au transporteur dans l'hypothèse d'une arrivée avant l'ouverture du site, quand figuraient au bordereau des pièces annexées aux dernières conclusions des assureurs de l'expéditeur, ce qui n'avait d'ailleurs pas donné lieu à contestation, les instructions de transport adressées par la société Panalpina à la société Petit et contenant des consignes précises sur la conduite à tenir en cas de non-respect des horaires de livraison prévus (pièce n° 3), la Cour d'appel, qui n'a pas invité les parties à s'en expliquer, a violé l'article 16 du Code de procédure civile ;

2° ALORS QU'une pièce visée dans les conclusions et figurant au bordereau de communication est, en l'absence de contestation et sauf preuve contraire, présumée avoir été communiquée et produite ; qu'ainsi, lorsqu'une pièce est visée par un bordereau annexé aux conclusions et que la partie adverse ne conteste pas en avoir reçu communication, le juge ne peut, sans encourir le grief de dénaturation par omission dudit bordereau, retenir que la pièce n'a pas été produite ; qu'en l'espèce, il résulte des conclusions d'appel et du bordereau de communication, nullement contesté par les

sociétés Panalpina, Petit et Axa, que les assureurs de l'expéditeur ont communiqué et produit les instructions de transport adressées par la société Panalpina à la société Petit et contenant des consignes précises sur la conduite à tenir en cas de non-respect des horaires de livraison prévus (pièce n° 3) ; que, dès lors, en affirmant qu'aucune consigne n'avait été transmise au transporteur dans l'hypothèse d'une arrivée avant l'ouverture du site, la Cour d'appel a dénaturé par omission le bordereau de communication des pièces et violé l'article 4 du Code de procédure civile ;

3° ALORS QU'en tout état de cause, à supposer que la Cour d'appel ait considéré que la confirmation de transport adressée par la société Panalpina à la société Petit, qui prévoyait pourtant des instructions précises sur la conduite à tenir en cas de non-respect des horaires de livraison prévus, ne constituait pas une consigne transmise au transporteur dans l'hypothèse d'une arrivée avant l'ouverture du site, l'arrêt attaqué sera censuré pour dénaturation dudit document.

DEUXIEME MOYEN DE CASSATION

IL EST FAIT GRIEF à l'arrêt infirmatif attaqué d'avoir condamné in solidum le commissionnaire de transport (la société Panalpina), le transporteur (la société Petit) et son assureur (la société Axa), dans la limite de sa garantie, à payer aux assureurs de l'expéditeur (les sociétés Sampo Japan Insurance Inc, Aegon Schadeverzekering NV, Fortis Corporate Insurance et Tokyo Marine Europe Insurance Ltd) la somme de 7.171,40 € avec intérêts au taux légal à compter du 2 avril 2004 avec capitalisation des intérêts à compter du 4 avril 2007 ;

AUX MOTIFS QUE la circonstance que le véhicule, volé avec son chargement, ait été laissé sans surveillance, mais fermé et équipé d'un dispositif anti-vol, en stationnement 45 minutes environ sur la voie publique, ne saurait à elle seule caractériser un comportement relevant de la faute lourde ; que l'impossibilité dans laquelle s'est retrouvé le préposé de procéder au déchargement à son heure d'arrivée à Mitry Mory ne peut lui être reprochée, le retard par rapport à l'horaire de livraison convenu ne lui étant pas imputable, pas plus que la fermeture des entrepôts entre 12 heures et 13 heures ; que, contrairement à ce que soutiennent les intimées, aucune consigne n'avait été transmise au transporteur dans l'hypothèse d'une arrivée avant l'ouverture du site ; que ce n'est que postérieurement à la survenance du sinistre que CANON, dans un courriel du 27 août 2003, a fait mention de la mise en place d'une nouvelle procédure faisant précisément interdiction au chauffeur de laisser sans surveillance son véhicule durant la pause repas ; qu'en utilisant ce bref laps de temps, 45 minutes tout au plus, pour se restaurer, le chauffeur n'a fait qu'adopter un comportement normal et habituel ; qu'en outre, cette pause est imposée par la loi ; que l'ensemble routier était stationné à proximité du lieu de restauration, dans une zone ne présentant aucune dangerosité particulière ; qu'il est déraisonnable et infondé de reprocher au chauffeur de ne pas avoir stationné son véhicule « dans un site sécurisé », alors que les intimés elles-mêmes ne rapportent à aucun moment la présence d'un tel lieu à proximité des entrepôts CANON ; qu'enfin, la preuve de la connaissance de la nature et de la valeur des marchandises par le chauffeur n'est pas rapportée ; qu'au demeurant, le transport d'éléments accessoires à du matériel de copie ne présente pas un caractère particulièrement sensible, eu égard à la revente difficile de telles marchandises en dehors du réseau CANON ; qu'il s'infère de l'ensemble de ce qui précède que le préposé des

TRANSPORTS MICHEL PETIT n'a commis aucune faute lourde dans l'exécution de ce transport ; qu'en conséquence, il convient d'infirmer le jugement entrepris et de faire application de la limitation de responsabilité prévue au contrat-type ; que le poids de l'envoi étant de 3.118 kilos, la responsabilité du transporteur doit être limitée à 7.171,40 euros (3,118 tonnes x 2.300 euros/tonne), conformément à l'article 22 du contrat type ; qu'au regard de l'ensemble de ces éléments, il convient de condamner in solidum la société PANALPINA, en qualité de commissionnaire de transport, la société TRANSPORTS MICHEL PETIT, transporteur, et son assureur, la cie AXA, dans la limite de sa garantie, à payer in solidum aux assureurs de CANON, les sociétés SOMPO et autres, la somme de 7.171,40 euros avec intérêts au taux légal à compter du 2 avril 2004 avec capitalisation des intérêts à compter du 4 avril 2007, de condamner la société TRANSPORT MICHEL PETIT et son assureur AXA à relever et garantir la société PANALPINA des condamnations prononcées à rencontre de cette dernière par la présente décision ;

1° ALORS QUE la faute lourde s'entend d'une négligence d'une extrême gravité confinant au dol et dénotant l'inaptitude du transporteur à l'accomplissement de la mission contractuelle qu'il a acceptée ; que constitue une telle faute le fait pour un transporteur d'avoir, sachant que les portes du lieu de livraison seraient closes en raison de son arrivée tardive, garé son véhicule avec sa marchandise sur la voie publique dans une zone industrielle, proche de la plate-forme de distribution d'une grande société spécialisée dans les photocopieurs et imprimantes, et de s'être absenté pendant près d'une heure pour aller déjeuner en laissant le tout sans surveillance ; qu'en écartant néanmoins la faute lourde dans de telles circonstances, la Cour d'appel a méconnu les articles L. 133-1 du Code de commerce et 1150 du Code civil ;

2° ALORS QU'en cas de vol d'un véhicule stationné pendant un certain temps sur la voie publique, la faute lourde s'apprécie notamment au regard des précautions de sécurité prises par le transporteur ; qu'en l'espèce, pour écarter la faute lourde, l'arrêt attaqué retient que le temps utilisé par le transporteur pour se restaurer en attendant l'ouverture du site de livraison correspond à une pause imposée par la loi ; qu'en se déterminant par de tels motifs, impropres à justifier que le transporteur laisse le véhicule et son chargement sur la voie publique sans surveillance, la Cour d'appel n'a pas légalement justifié sa décision au regard des articles L. 133-1 du Code de commerce et 1150 du Code civil.

TROISIEME MOYEN DE CASSATION

IL EST FAIT GRIEF à l'arrêt infirmatif attaqué d'avoir condamné in solidum le commissionnaire de transport (la société Panalpina), le transporteur (la société Petit) et son assureur (la société Axa), dans la limite de sa garantie, à payer aux assureurs de l'expéditeur (les sociétés Sompo Japan Insurance Inc, Aegon Schadeverzekering NV, Fortis Corporate Insurance et Tokyo Marine Europe Insurance Ltd) la somme de 7.171,40 € avec intérêts au taux légal à compter du 2 avril 2004 avec capitalisation des intérêts à compter du 4 avril 2007 ;

AUX MOTIFS QUE la circonstance que le véhicule, volé avec son chargement, ait été laissé sans surveillance, mais fermé et équipé d'un dispositif anti-vol, en stationnement 45

minutes environ sur la voie publique, ne saurait à elle seule caractériser un comportement relevant de la faute lourde ; que l'impossibilité dans laquelle s'est retrouvé le préposé de procéder au déchargement à son heure d'arrivée à Mitry Mory ne peut lui être reprochée, le retard par rapport à l'horaire de livraison convenu ne lui étant pas imputable, pas plus que la fermeture des entrepôts entre 12 heures et 13 heures ; que, contrairement à ce que soutiennent les intimées, aucune consigne n'avait été transmise au transporteur dans l'hypothèse d'une arrivée avant l'ouverture du site ; que ce n'est que postérieurement à la survenance du sinistre que CANON, dans un courriel du 27 août 2003, a fait mention de la mise en place d'une nouvelle procédure faisant précisément interdiction au chauffeur de laisser sans surveillance son véhicule durant la pause repas ; qu'en utilisant ce bref laps de temps, 45 minutes tout au plus, pour se restaurer, le chauffeur n'a fait qu'adopter un comportement normal et habituel ; qu'en outre, cette pause est imposée par la loi ; que l'ensemble routier était stationné à proximité du lieu de restauration, dans une zone ne présentant aucune dangerosité particulière ; qu'il est déraisonnable et infondé de reprocher au chauffeur de ne pas avoir stationné son véhicule « dans un site sécurisé », alors que les intimés elles-mêmes ne rapportent à aucun moment la présence d'un tel lieu à proximité des entrepôts CANON ; qu'enfin, la preuve de la connaissance de la nature et de la valeur des marchandises par le chauffeur n'est pas rapportée ; qu'au demeurant, le transport d'éléments accessoires à du matériel de copie ne présente pas un caractère particulièrement sensible, eu égard à la revente difficile de telles marchandises en dehors du réseau CANON ; qu'il s'infère de l'ensemble de ce qui précède que le préposé des TRANSPORTS MICHEL PETIT n'a commis aucune faute lourde dans l'exécution de ce transport ; qu'en conséquence, il convient d'infirmer le jugement entrepris et de faire application de la limitation de responsabilité prévue au contrat-type ; que le poids de l'envoi étant de 3.118 kilos, la responsabilité du transporteur doit être limitée à 7.171,40 euros (3,118 tonnes x 2.300 euros/tonne), conformément à l'article 22 du contrat type ; qu'au regard de l'ensemble de ces éléments, il convient de condamner in solidum la société PANALPINA, en qualité de commissionnaire de transport, la société TRANSPORTS MICHEL PETIT, transporteur, et son assureur, la cie AXA, dans la limite de sa garantie, à payer in solidum aux assureurs de CANON, les sociétés SOMPO et autres, la somme de 7.171,40 euros avec intérêts au taux légal à compter du 2 avril 2004 avec capitalisation des intérêts à compter du 4 avril 2007, de condamner la société TRANSPORT MICHEL PETIT et son assureur AXA à relever et garantir la société PANALPINA des condamnations prononcées à l'encontre de cette dernière par la présente décision ;

1° ALORS QU'en cas de vol d'un véhicule stationné pendant un certain temps sur la voie publique, la faute lourde s'apprécie notamment au regard de la connaissance qu'avait ou non le transporteur de la nature et de la valeur des marchandises transportées ; qu'en l'espèce, les assureurs de l'expéditeur faisaient valoir, dans leurs écritures, que le transporteur connaissait la nature et la valeur des marchandises et produisaient, à l'appui de leurs dires, les déclarations du préposé du transporteur lors du dépôt de plainte et les documents douaniers accompagnant la marchandise qui étaient en sa possession ; que l'arrêt attaqué, qui n'analyse aucune de ces pièces et ne vise même pas le bordereau de communication, est insuffisamment motivé, en violation de l'article 455 du Code de procédure civile ;

2° ALORS QUE la seule énonciation de l'arrêt attaqué selon laquelle la preuve de la connaissance de la nature et de la valeur des marchandises par le chauffeur n'est pas rapportée ne permet pas de savoir si la Cour d'appel a considéré que les assureurs de

l'expéditeur n'apportait aucun élément de preuve à l'appui de leurs affirmations ou si les éléments qu'ils produisaient n'étaient pas probants ; qu'en statuant ainsi, la Cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard de l'article 1315 du Code civil.

Décision attaquée : Cour d'appel de Paris , du 29 juin 2011

Cour de cassation

chambre commerciale

Audience publique du 8 juillet 2014

N° de pourvoi: 12-28764

ECLI:FR:CCASS:2014:CO00654

Non publié au bulletin

Rejet

M. Espel (président), président

SCP Fabiani et Luc-Thaler, SCP Ortscheidt, SCP Waquet, Farge et Hazan, avocat(s)

REPUBLIQUE FRANCAISE

AU NOM DU PEUPLE FRANCAIS

LA COUR DE CASSATION, CHAMBRE COMMERCIALE, a rendu l'arrêt suivant :

Attendu, selon l'arrêt attaqué (Aix-en-Provence, 18 octobre 2012), que par contrat du 9 juillet 2000 la société Galerie Lucien Durand, devenue Galerie Alain Le Gaillard (le galériste), a confié une oeuvre de César en dépôt à la commune de Nice (la commune) ; que la commune ayant décidé de restituer l'oeuvre, celle-ci a été transportée et livrée à Paris entre la fin du mois de mai et le début du mois de juin 2006 par la société André Chenue (le transporteur) ; qu'ayant constaté des dégradations à réception de l'oeuvre, le galériste a, le 18 décembre 2008, assigné en paiement de dommages-intérêts la commune laquelle a appelé en garantie, le 16 janvier 2009, le transporteur et son assureur, la société Lloyd's France ;

Sur le premier moyen :

Attendu que la commune fait grief à l'arrêt d'avoir déclaré l'action du galériste recevable, de l'avoir condamnée à lui verser la somme de 228 674 euros à titre de dommages-intérêts, alors, selon le moyen, que la lettre de voiture forme un contrat entre l'expéditeur, le voiturier et le destinataire ; que toutes les actions auxquelles le contrat de transport peut donner lieu, tant contre le voiturier ou le commissionnaire que contre l'expéditeur ou le destinataire, y compris les actions pour avaries, pertes ou retards, sont prescrites dans le délai d'un an ; qu'en énonçant que la prescription annale n'était pas applicable, après avoir pourtant constaté que les dommages causés à l'oeuvre en cause sont survenus « durant l'exécution du contrat de transport », après la fin du contrat de dépôt, ce dont il résultait que l'action du galériste, laquelle ne pouvait être fondée que sur le premier contrat, était prescrite, la cour d'appel a violé l'article L. 133-6 du code de commerce, par refus d'application ;

Mais attendu qu'ayant constaté, par motifs adoptés, que le contrat de dépôt liant la commune au galériste stipulait en son article 5 l'obligation pour la première de prendre en charge les frais de transport aller et retour de l'oeuvre, ceux de sa conservation et plus généralement ceux nécessaires à son dépôt et à son exploitation, la cour d'appel, qui a considéré que les opérations de déplacement de l'oeuvre n'étaient que l'accessoire de ce contrat, en a exactement déduit que les dispositions de l'article L. 133-6 du code de commerce n'étaient pas applicables ; que le moyen n'est pas fondé ;

Sur le deuxième moyen :

Attendu que la commune fait grief à l'arrêt d'avoir déclaré l'action du galériste recevable, de l'avoir condamnée à lui verser la somme de 228 674 euros à titre de dommages-intérêts et d'avoir déclaré irrecevable sa demande de garantie contre le transporteur et son assureur, alors, selon le moyen, que si l'exception d'incompétence du juge judiciaire ne peut être soulevée pour la première fois par une partie devant la Cour de cassation, celle-ci peut relever d'office le moyen pris de cette incompétence si l'affaire relève d'une juridiction répressive ou administrative ; que le litige né de la prétendue inexécution des obligations résultant d'un contrat de dépôt conclu par une personne morale de droit public pour l'exécution de la mission de service public de la culture relève de la juridiction administrative ; qu'en tranchant le litige qui opposait un galeriste à la Ville de Nice sur le fondement de l'inexécution par celle-ci d'une obligation née du contrat de dépôt conclu pour l'exécution de sa mission de service public culturel, la cour d'appel a excédé ses pouvoirs et violé la loi des 16-24 août 1790 et le décret du 16 fructidor an III ;

Mais attendu qu'aux termes de l'article 74 du code de procédure civile, les exceptions de procédure doivent, à peine d'irrecevabilité, être soulevées avant toute défense au fond ou fin de non-recevoir, alors même que les règles invoquées au soutien de l'exception seraient d'ordre public ; que le moyen tiré de l'incompétence des tribunaux de l'ordre judiciaire, présenté pour la première fois devant la Cour de cassation, est irrecevable ;

Sur le troisième moyen :

Attendu que la commune fait grief à l'arrêt de l'avoir condamnée à payer au galériste à titre de dommages-intérêts les sommes de 228 674 euros et de 5 000 euros, alors, selon le moyen :

1°/ qu'en retenant que l'oeuvre de César n'a pas été assurée par la commune, quand celle-ci versait aux débats en cause d'appel et visait dans ses conclusions les conditions générales de la police d'assurance « clou à clou », la cour d'appel a dénaturé ce document par omission, en violation de l'article 4 du code de procédure civile ;

2°/ que l'auteur d'un manquement contractuel n'engage sa responsabilité que s'il présente un lien de causalité directe avec le préjudice dont il est demandé réparation ; qu'en condamnant la commune à réparer la perte de l'oeuvre de César, quand le respect de son obligation contractuelle de la faire assurer de clou à clou n'aurait pas empêché la survenance du dommage causé à l'oeuvre « durant l'exécution du contrat de transport », ce dont il résultait qu'il n'existait aucun lien de causalité entre le manquement imputé à la commune et le préjudice qu'elle a réparé, la cour d'appel a violé l'article 1147 du code

civil, par fausse application ;

3°/ que l'auteur d'un manquement contractuel n'engage sa responsabilité que s'il présente un lien de causalité directe avec le préjudice dont il est demandé réparation ; qu'en refusant de rechercher, comme elle y était invitée, si la déclaration nécessaire à la mise en œuvre de l'assurance n'aurait pas été, en tout état de cause, dépourvue d'incidence sur le préjudice subi par le galériste dès lors que le dommage résultant d'un défaut d'emballage ou de conditionnement aurait fait l'objet d'une clause d'exclusion de garantie, la cour d'appel, qui n'a pas mis la Cour de cassation en mesure d'exercer son contrôle de l'existence du lien de causalité entre la faute retenue et le préjudice réparé, a privé sa décision de base légale au regard de l'article 1147 du code civil ;

4°/ qu'en ne répondant pas aux conclusions de la commune faisant valoir que le dommage serait survenu au cours d'un second transport entre Paris et Pierrefitte-sur-Seine, transport auquel elle était étrangère, la cour d'appel n'a pas satisfait aux exigences de l'article 455 du code de procédure civile ;

Mais attendu, en premier lieu, que c'est sans dénaturer les conditions générales de la police d'assurance « clou à clou » souscrite par la commune, que la cour d'appel a retenu que les conditions d'application de cette police n'étaient pas réunies, l'assurée ayant omis d'effectuer la déclaration préalable nécessaire à sa mise en œuvre ;

Attendu, en deuxième lieu, qu'ayant relevé, par motifs non critiqués, que la commune s'était engagée à assurer l'œuvre litigieuse jusqu'à son retour sur le clou d'origine, la cour d'appel a pu en déduire qu'elle était tenue de garantir le propriétaire de tous les risques liés au dépôt, ceux-ci se fussent-ils réalisés durant les opérations accessoires de transport ;

Attendu, en dernier lieu, qu'en retenant que la commune, qui avait souscrit une obligation contractuelle spécifique s'étendant jusqu'au retour de l'œuvre au clou d'origine, demeurait responsable, en cas de transit par un entrepôt ou si le trajet n'était pas effectué directement de Nice jusqu'à la galerie, la cour d'appel a répondu aux conclusions prétendument délaissées ;

D'où il suit que le moyen, inopérant en sa troisième branche, n'est pas fondé pour le surplus ;

Et sur le quatrième moyen :

Attendu que la commune fait grief à l'arrêt d'avoir déclaré irrecevable sa demande de garantie formée contre le transporteur et son assureur, alors, selon le moyen, qu'en matière de contrat de transport, le délai pour exercer l'action récursoire est d'un mois à compter du jour de l'exercice de l'action contre le garanti ; qu'en faisant partir le délai de prescription à compter de l'ordonnance de référé du 3 avril 2007, quand il résultait de ses constatations que la commune n'avait été assignée, au fond, que le 18 décembre 2008, et qu'elle avait attiré son transporteur en la cause le 16 janvier suivant, soit avant l'expiration du délai de prescription, la cour d'appel n'a pas tiré les conséquences légales de ses propres constatations et violé l'article L. 133-6, alinéa 4, du code de commerce par refus d'application ;

Mais attendu que l'appel en garantie formé par la commune à l'encontre du transporteur et de son assureur ne constitue pas un recours récursoire au sens de l'article L. 133-6 du code de commerce, l'action principale intentée par le galériste étant fondée non sur un contrat de transport mais sur un contrat de dépôt ; que le moyen est sans portée ;

PAR CES MOTIFS :

REJETTE le pourvoi ;

Condamne la commune de Nice aux dépens ;

Vu l'article 700 du code de procédure civile, rejette sa demande et la condamne à payer à la société Galerie Alain Le Gaillard la somme de 3 000 euros et aux sociétés André Chenue et Lloyd's France la somme globale de 3 000 euros ;

Ainsi fait et jugé par la Cour de cassation, chambre commerciale, financière et économique, et prononcé par le président en son audience publique du huit juillet deux mille quatorze.

MOYENS ANNEXES au présent arrêt

Moyens produits par la SCP Fabiani et Luc-Thaler, avocat aux Conseils, pour la commune de Nice.

PREMIER MOYEN DE CASSATION

Il est fait grief à l'arrêt attaqué d'avoir déclaré l'action de la SARL GALERIE ALAIN GAILLARD recevable, d'avoir condamné la Ville de Nice à lui verser la somme de 228.674 euros à titre de dommages-intérêts,

AUX MOTIFS QUE « La Ville de Nice n'est pas fondée à opposer à la SARL GALERIE ALAIN LE GAILLARD les dispositions de l'article L. 133-6 du Code de commerce, les liens contractuels l'unissant au galeriste résultant d'un contrat de dépôt et non du contrat accessoire liant la Ville de Nice et son transporteur ; que le tribunal a écarté à bon droit la fin de non-recevoir qui en est tirée de la prescription de l'action du galeriste » ;

ALORS QUE la lettre de voiture forme un contrat entre l'expéditeur, le voiturier et le destinataire ; que toutes les actions auxquelles le contrat de transport peut donner lieu, tant contre le voiturier ou le commissionnaire que contre l'expéditeur ou le destinataire, y compris les actions pour avaries, pertes ou retards, sont prescrites dans le délai d'un an ; qu'en énonçant que la prescription annale n'était pas applicable, après avoir pourtant constaté que les dommages causés à l'oeuvre en cause sont survenus « durant l'exécution du contrat de transport », après la fin du contrat de dépôt, ce dont il résultait que l'action de la GALERIE ALAIN LE GAILLARD, laquelle ne pouvait être fondée que sur le premier contrat, était prescrite, la Cour d'appel a violé l'article L. 133-6 du Code de commerce, par refus d'application.

DEUXIEME MOYEN DE CASSATION (Subsidiaire)

Il est fait grief à l'arrêt attaqué d'avoir déclaré l'action de la SARL GALERIE ALAIN

GAILLARD recevable, d'avoir condamné la Ville de Nice à lui verser la somme de 228.674 euros à titre de dommages-intérêts et d'avoir déclaré irrecevable la demande de garantie formée par la Ville de Nice contre la société ANDRE CHENUE et son assureur ;

ALORS QUE si l'exception d'incompétence du juge judiciaire ne peut être soulevée pour la première fois par une partie devant la Cour de cassation, celle-ci peut relever d'office le moyen pris de cette incompétence si l'affaire relève d'une juridiction répressive ou administrative ; que le litige né de la prétendue inexécution des obligations résultant d'un contrat de dépôt conclu par une personne morale de droit public pour l'exécution de la mission de service public de la culture relève de la juridiction administrative ; qu'en tranchant le litige qui opposait un galeriste à la Ville de Nice sur le fondement de l'inexécution par celle-ci d'une obligation née du contrat de dépôt conclu pour l'exécution de sa mission de service public culturel, la Cour d'appel a excédé ses pouvoirs et violé la loi des 16-24 août 1790 et le décret du 16 fructidor an III.

TROISIEME MOYEN DE CASSATION (Infiniment subsidiaire)

Il est fait grief à l'arrêt attaqué d'avoir condamné la Ville de Nice à verser à la SARL GALERIE ALAIN GAILLARD à titre de dommages-intérêts la somme de 228.674 euros au titre de la perte de l'oeuvre César et celle de 5.000 euros au titre de son préjudice moral,

AUX MOTIFS QUE « Le contrat de dépôt diffère d'un dépôt ordinaire en ce qu'il prévoit, en outre, à l'article 5, une obligation spécifique ; qu'en effet, la Ville de Nice « s'engage à prendre en charge les frais de transport aller et retour, de conservation et plus généralement tout ceux nécessités par le dépôt et son exploitation. L'oeuvre sera assurée « clou à clou » sur la base de l'estimation à l'article 1 du contrat » ; que cet article stipule : « valeur d'assurance totale » 1.500.000 francs (228.678 euros) » ; que la Ville de Nice s'est ainsi expressément engagée à assurer l'oeuvre qui lui avait été prêtée jusqu'à son retour sur le clou d'origine ; que contrairement à ce qui est soutenu, les parties n'ont pas entendu pallier par cette stipulation une insolvabilité hypothétique de la Ville de Nice, de sorte que celle-ci étant parfaitement solvable, la souscription ou non d'un tel contrat d'assurance serait sans incidence, mais qu'elles sont convenus de garantir le propriétaire de tous les risques que le prêt à la Ville de Nice faisait peser sur l'oeuvre ; qu'en conséquence, le moyen de la Ville de Nice, tiré de ce que l'oeuvre aurait été endommagée durant l'exécution du contrat de transport, et non au moment de l'enlèvement sur le lieu du dépôt, où cesse l'obligation d'un dépositaire ordinaire, est inopérant, l'appelante ayant souscrit ici une obligation contractuelle spécifique, s'étendant au-delà ; qu'il en va de même en cas de transit de l'oeuvre par un entrepôt et si le trajet n'est pas effectué directement depuis Nice jusqu'à la Galerie, sise rue Mazarine à Paris l'oeuvre devant être couverte par une police d'assurance jusqu'à son retour à cette dernière adresse au clou d'origine ; que l'oeuvre César n'ayant pas été assurée par la Ville de Nice, celle-ci a manqué à ses obligations contractuelles ; que la Ville fait encore valoir qu'il y a lieu de rechercher si la souscription d'une telle assurance aurait permis l'indemnisation du dommage, dans la mesure où l'assureur lui aurait, en toute hypothèse, selon elle dénié sa garantie en lui opposant un défaut d'emballage ; que cependant, la Ville de Nice ne saurait invoquer les clauses d'exclusion d'une garantie d'assurance qu'elle n'a pas souscrite et résultant d'autres fautes engageant sa responsabilité civile » ;

ALORS QU'en retenant que l'oeuvre de César n'a pas été assurée par la Ville de Nice, quand celle-ci versait aux débats en cause d'appel (V. Bordereau des pièces communiquées du 31 août 2012, cachet du greffe de la mise en état faisant foi) et visait

dans ses conclusions les conditions générales de la police d'assurance « clou à clou », la Cour d'appel a dénaturé ce document par omission, en violation de l'article 4 du Code de procédure civile ;

ALORS, à tout le moins, QUE l'auteur d'un manquement contractuel n'engage sa responsabilité que s'il présente un lien de causalité directe avec le préjudice dont il est demandé réparation ; qu'en condamnant la Ville de Nice à réparer la perte de l'oeuvre de César, quand le respect de son obligation contractuelle de la faire assurer de clou à clou n'aurait pas empêché la survenance du dommage causé à l'oeuvre « durant l'exécution du contrat de transport », ce dont il résultait qu'il n'existait aucun lien de causalité entre le manquement imputé à la Ville de Nice et le préjudice qu'elle a réparé, la Cour d'appel a violé l'article 1147 du code civil, par fausse application ;

ALORS, en toute hypothèse, QUE l'auteur d'un manquement contractuel n'engage sa responsabilité que s'il présente un lien de causalité directe avec le préjudice dont il est demandé réparation ; qu'en refusant de rechercher, comme elle y était invitée, si la déclaration nécessaire à la mise en oeuvre de l'assurance n'aurait pas été, en tout état de cause, dépourvue d'incidence sur le préjudice subi par le galeriste dès lors que le dommage résultant d'un défaut d'emballage ou de conditionnement aurait fait l'objet d'une clause d'exclusion de garantie, la Cour d'appel, qui n'a pas mis la Cour de cassation en mesure d'exercer son contrôle de l'existence du lien de causalité entre la faute retenue et le préjudice réparé, a privé sa décision de base légale au regard de l'article 1147 du Code civil ;

ALORS, en tout état de cause, QU'en ne répondant pas aux conclusions de la Ville de Nice faisant valoir que le dommage serait survenu au cours d'un second transport entre Paris et Pierrefitte-sur-Seine, transport auquel elle était étrangère, la Cour d'appel n'a pas satisfait aux exigences de l'article 455 du Code de procédure civile.

QUATRIEME MOYEN DE CASSATION (Tout aussi subsidiaire)

Il est fait grief à l'arrêt attaqué d'avoir déclaré irrecevable la demande de garantie formée par la Ville de Nice contre la société ANDRE CHENUE et son assureur,

AUX MOTIFS QUE « L'action n'a été engagée par la Ville de Nice contre la SA ANDRE CHENUE et la SARL ALAIN LE GAILLARD, que par acte du 16 janvier 2009 ; que l'ordonnance de référé ayant prescrit la mesure d'expertise étant intervenue le 3 avril 2007, le délai prévu par l'article L. 133-6 était expiré au jour de l'assignation » ;

ALORS QU'en matière de contrat de transport, le délai pour exercer l'action récursoire est d'un mois à compter du jour de l'exercice de l'action contre le garanti ; qu'en faisant partir le délai de prescription à compter de l'ordonnance de référé du 3 avril 2007, quand il résultait de ses constatations que la Ville de Nice n'avait été assignée, au fond, que le 18 décembre 2008, et qu'elle avait attiré son transporteur en la cause le 16 janvier suivant, soit avant l'expiration du délai de prescription, la Cour d'appel n'a pas tiré les conséquences légales de ses propres constatations et violé l'article L. 133-6, alinéa 4, du Code de commerce par refus d'application.

Décision attaquée : Cour d'appel d'Aix-en-Provence , du 18 octobre 2012

Cour de cassation Chambre commerciale Rejet 27 septembre 2017 N° 15-25.927

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

LA COUR DE CASSATION, CHAMBRE COMMERCIALE, a rendu l'arrêt suivant :

Sur le moyen unique :

Attendu, selon l'arrêt attaqué (Rouen, 10 septembre 2015), rendu en matière de contredit, que la société Air Liquide Argentina a confié à un commissionnaire de transport, la société Yusen Logistics Argentina, l'organisation du transport de résidus d'hélium à destination de la France ; que la phase maritime du déplacement, entre les ports de Buenos Aires (Argentine) et du Havre, a été exécutée par la société Hamburg Sudamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft Kg (la société Hamburg Sud) suivant connaissement émis le 30 août 2012 pour embarquement à bord du navire Santa Catarina mentionnant la société Perform Air International en qualité de destinataire et la société Air Liquide France en qualité de "notify" ; que des avaries ayant été constatées à la livraison, la société Hélium services, se présentant comme le destinataire réel de la cargaison, a saisi le tribunal de commerce du Havre d'une demande de réparation de son préjudice dirigée notamment contre la société Hamburg Sud, laquelle a décliné la compétence de la juridiction saisie en opposant une clause de son connaissement attribuant compétence aux juridictions de Hambourg ;

Attendu que la société Hamburg Sud fait grief à l'arrêt d'écarter cette clause alors, selon le moyen :

1°/ qu'une clause attributive de juridiction convenue entre un transporteur et un chargeur insérée dans un connaissement, produit ses effets à l'égard du tiers porteur du connaissement pour autant que, en l'acquérant, il ait succédé aux droits et obligations du chargeur en vertu du droit national applicable; que dans le cas contraire, il convient de vérifier son consentement à la clause, au regard des exigences de l'article 23 du règlement CE 44/2001 du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale ; qu'en considérant que la clause attributive de juridiction était inopposable à la société Hélium Services "en sa qualité de tiers destinataire réel de la marchandise", ne figurant pas au connaissement, sans rechercher, comme elle y était invitée, si selon le droit allemand applicable au contrat de transport, elle n'avait pas succédé aux droits et obligations du chargeur découlant du connaissement, et, à défaut, si son consentement à la clause attributive de juridiction n'était pas acquis au regard des exigences de l'article 23 du règlement CE 44/2001 du 22 décembre 2000, la cour d'appel a violé l'article 23 du règlement CE 44/2001 du 22 décembre 2000 ;

2°/ que l'article 5 du règlement Rome I du 17 juin 2008 concerne la loi applicable aux contrats de transport ; qu'en faisant application de ce texte pour considérer comme compétent le tribunal du Havre en tant que tribunal du lieu de livraison de la marchandise, la cour d'appel a violé ce texte par fausse application ;

3°/ que devant la cour d'appel, la société Hamburg Sud faisait valoir que la société Hélium « ne prouve en rien sa prétendue qualité de destinataire réel, ni par ailleurs de destinataire qui ne peuvent donc qu'être contestées » ; qu'en énonçant, par motifs adoptés, que la qualité de destinataire réel de la société Hélium n'était pas contestée par la société Hamburg Sud, la cour d'appel a dénaturé les conclusions de la société Hamburg Sud, en violation des articles 4 et 5 du code de procédure civile ;

4°/ qu'une clause attributive de juridiction convenue entre un transporteur et un chargeur insérée dans un connaissement, produit ses effets à l'égard du destinataire réel, dès lors qu'en vertu du droit national applicable, il a succédé aux droits et obligations du chargeur ; que dans le cas contraire, il convient de vérifier son consentement à la clause, au regard des exigences de l'article 23 du règlement CE 44/2001 du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale ; qu'en l'espèce, en retenant, par motifs adoptés, pour considérer que la clause attributive de juridiction n'était pas opposable à la société Hélium Services, qu'il n'aurait pas été prouvé qu'elle aurait personnellement acquis le connaissement, la cour d'appel s'est prononcée par des motifs inopérants, en violation de l'article 23 du Règlement 44/2001 du 22 décembre 2000 ;

5°/ qu'il appartient à celui qui prétend avoir légitimement reçu la marchandise de prouver qu'il n'aurait

pas acquis le connaissance la représentant ; qu'en l'espèce, en retenant, par motifs adoptés, pour considérer que la clause attributive de compétence figurant au connaissance n'était pas opposable à la société Hélium, qu'il n'était pas prouvé que la société Hélium Services aurait acquis le connaissance, cependant qu'il appartenait à la société Hélium, laquelle prétendait avoir légitimement reçu la marchandise de prouver qu'elle n'aurait jamais détenu le connaissance, la cour d'appel a inversé la charge de la preuve, en violation de l'article 1315 du code civil ;

6°/ qu'en énonçant, par motifs adoptés, qu'il n'était pas prouvé que la société Hélium Services aurait eu la qualité de porteur du connaissance, sans procéder à un examen du connaissance dans son intégralité, et sans vérifier ainsi à tout le moins qu'il n'aurait pas été endossé au profit de la société Hélium Services, la cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard de l'article 23 du règlement 44/2001 du 22 décembre 2000 ;

Mais attendu, en premier lieu, qu'ayant constaté, par motifs propres, que le connaissance avait été émis à personne dénommée et que la société Hélium services n'y figurait en aucune qualité, c'est sans inverser la charge de la preuve que la cour d'appel, qui n'avait pas à effectuer la recherche invoquée par la sixième branche qui ne lui était pas demandée, a retenu, par motifs adoptés, qu'elle ne pouvait être considérée comme tiers porteur du connaissance ;

Et attendu, en second lieu, qu'ayant retenu, par motifs adoptés, que la société Hélium services n'avait pas acquis le connaissance et ne pouvait être considérée comme un tiers porteur, la cour d'appel, qui n'avait pas à procéder à la recherche invoquée par la première branche, et qui ne s'est pas fondée sur les dispositions visées par la deuxième branche, en a exactement déduit, par des motifs exempts de dénaturation, que la clause attributive de juridiction insérée au connaissance ne lui était pas opposable en qualité de destinataire réel de la marchandise ;

D'où il suit que le moyen n'est pas fondé ;

PAR CES MOTIFS :

REJETTE le pourvoi ;

Condamne la société Hamburg Sudamerikanische Dampschiffahrts Gesellschaft Kg aux dépens ;

Vu l'article 700 du code de procédure civile, rejette sa demande et la condamne à payer la somme de 3 000 euros à la société Hélium services ;

Ainsi fait et jugé par la Cour de cassation, chambre commerciale, financière et économique, et prononcé par le président en son audience publique du vingt-sept septembre deux mille dix-sept.

MOYEN ANNEXE au présent arrêt

Moyen produit par la SCP Marlange et de La Burgade, avocat aux Conseils, pour la société Hamburg Sudamerikanische Dampschiffahrts Gesellschaft Kg.

Le moyen fait grief à l'arrêt attaqué d'AVOIR confirmé le jugement du 24 octobre 2014 du tribunal de commerce du Havre en ce qu'il a déclaré mal fondée la société Hamburg Sud en son exception d'incompétence et s'est déclaré compétent pour connaître du litige ;

AUX MOTIFS QUE « au soutien de son contredit la société Hamburg Sud expose en substance qu'en application de la clause attributive de compétence numéro 20 du connaissance, les juridictions françaises sont incompétentes au profit de la juridiction allemande ; que cette clause est applicable au titre de l'article 23 I c du règlement CE n°44/2001 qui prévoit que la convention attributive est conclue dans le commerce international sous une forme qui est conforme à un usage dont les parties avaient connaissance ou étaient censées avoir connaissance, et qui est largement connu et régulièrement observé dans ce type de commerce par les parties à des contrats du même type dans la branche commerciale considérée ; que ce texte est confirmé par l'interprétation de la Cour de justice des Communautés Européennes elle-même suivie par la Cour de cassation dans ses arrêts des 12 mars et 19 mars 2013, et qu'il est un usage largement connu et régulièrement observé qu'en transport maritime, une branche spécifique du commerce international, les transporteurs incluent dans les

connaissements une clause attributive de compétence au profit des tribunaux dans le ressort duquel se trouve leur siège social ; que la clause attributive de compétence est opposable au destinataire réel, tiers porteur du connaissance Hélium Services ; que cette clause convenue entre un transporteur maritime et un chargeur produit ses effets à l'égard du destinataire tiers porteur du connaissance autant qu'il a succédé aux droits et obligations du chargeur en vertu du droit national applicable ; qu'en application de la clause 20 du connaissance le droit national applicable est le seul droit allemand ; qu'en vertu de l'article 656 alinéa 1 du code de commerce allemand dans son ancienne version applicable en l'espèce, le connaissance fait autorité en ce qui concerne le rapport de droit entre le transporteur et le destinataire des biens ; que la clause attributive de compétence est donc reconnue comme valable à l'encontre du destinataire et tiers porteur qui jouit en effet des droits originaires découlant directement du connaissance ; que par conséquent, la clause attributive de compétence est opposable à la société Hélium ; que la société Hélium ne prouve d'ailleurs pas sa qualité prétendue de destinataire réel ; que subsidiairement cette même clause est opposable au destinataire compte tenu de son consentement à celle-ci au regard des dispositions de l'article 23 alinéa 1c) du règlement CE 44/2001 ; qu'il suffit pour le consentement des parties que la clause attributive de compétence en matière de commerce international soit conclue en une forme admise par les usages commerciaux dans la branche concernée ; que la société Hélium Services réplique que la clause attributive de compétence dont se prévaut la société Hamburg Sud ne lui est manifestement pas opposable ; qu'il résulte d'un arrêt de la Cour de cassation en date du 9 juillet 2013 que la clause attributive de compétence dont le transporteur maritime missionné par un commissionnaire se prévaut à l'égard du commettant n'a aucune force obligatoire, dès lors que le commettant n'a pu consentir avec le transporteur au sens de l'article 23 du règlement 44/2001 ; que cette clause n'est donc pas opposable à une société qui n'a pas contracté avec le transporteur maritime ; qu'en l'espèce elle n'était pas partie au contrat et ne figure pas en qualité de destinataire sur le connaissance de sorte qu'elle n'est pas tiers porteur ; que ce connaissance a été émis à personne dénommée en l'occurrence la société Perform Air international ; que l'article 23-1 du règlement CEE 44/2001 qui autorise la stipulation d'une convention attributive de juridiction vise expressément les parties au contrat de transport ; qu'en réalité la loi applicable est la loi française conformément à l'article 5 du règlement communautaire 593/2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles dit Rome I ; qu'en droit français le destinataire n'est pas considéré comme succédant aux droits et actions du chargeur ; que la clause attributive de juridiction ne lui est donc pas opposable, son consentement ne se présument pas ; que la solution demeure identique sous l'empire de la loi allemande puisque le destinataire qui ne figure pas au connaissance n'est pas partie au contrat de transport et ne peut pas succéder au chargeur ; que par conséquent l'exception de compétence doit être rejetée ; qu'il résulte des dispositions de l'article 1165 du code civil que les conventions n'ont d'effet qu'entre les parties contractantes ; elles ne nuisent point au tiers et elles ne lui profitent que dans les cas prévus par l'article 1121 ; qu'il est constant que la clause 20 du connaissance maritime liant les parties au contrat de transport prévoit une attribution de compétence à la juridiction allemande ; que par ailleurs la société Hélium Services n'est pas mentionnée audit connaissance qui fait figurer comme destinataire la société Perform Air International ; qu'il en résulte qu'elle est tiers au contrat de transport et que la clause attributive de compétence lui est donc inopposable en sa qualité de tiers destinataire réel de la marchandise ; que dès lors seul l'article 5 du règlement européen du 17 juin 2008 Rome I relatif aux règles de compétence territoriale a vocation à s'appliquer, lequel stipule la compétence du lieu de livraison au cas où le lieu de livraison diffère du lieu de chargement ; que le lieu de livraison se situant au Havre seul le tribunal de commerce du Havre est compétent pour connaître du présent litige de sorte qu'il convient de confirmer le jugement entrepris » (arrêt p. 4-6) ;

ET AUX MOTIFS éventuellement adoptés des premiers juges QUE « les parties au contrat de transport sont : le transporteur maritime : Hamburg Sud ; le chargeur : Air Liquide Argentina ; Le destinataire : Perform Air International (commissionnaire de transport à l'arrivée) ; le notify : Air Liquide France ; que la société Helium Services qui a assigné le transporteur maritime en responsabilité dans le litige dit être le destinataire réel du conteneur endommagé : ce qui n'est pas contesté par la société Hamburg Sud ; qu'elle apparaît donc être un tiers au contrat de transport disposant d'un droit d'action à l'encontre de la société Hamburg Sud, en sa qualité de destinataire réel mais pas au titre du connaissance ; qu'il n'est pas prouvé qu'elle ait acquis le connaissance et de ce fait ne peut pas être soumise aux dispositions de l'article 23 alinéa 1 c du règlement CE n°44/2001, qui s'applique au tiers porteur du connaissance ; que la clause attributive de juridiction insérée dans le connaissance n'est pas opposable à la société Hélium Services ; que, dans ces conditions, le droit français est applicable et le tribunal jugera que la société Helium Services est fondée à assigner le transporteur maritime Hamburg Sud au lieu de livraison effective de la chose, c'est-à-dire au Havre ; que le tribunal

compétent pour connaître de ce litige est le tribunal de commerce du Havre » (jugement p. 5-6) ;

1°) ALORS QU'une clause attributive de juridiction convenue entre un transporteur et un chargeur insérée dans un connaissement, produit ses effets à l'égard du tiers porteur du connaissement pour autant que, en l'acquérant, il ait succédé aux droits et obligations du chargeur en vertu du droit national applicable; que dans le cas contraire, il convient de vérifier son consentement à la clause, au regard des exigences de l'article 23 du règlement CE 44/2001 du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale ; qu'en considérant que la clause attributive de juridiction était inopposable à la société Hélium Services « en sa qualité de tiers destinataire réel de la marchandise », ne figurant pas au connaissement, sans rechercher, comme elle y était invitée (conclusions de l'exposante, pp. 19 à 24), si selon le droit allemand applicable au contrat de transport, elle n'avait pas succédé aux droits et obligations du chargeur découlant du connaissement, et, à défaut, si son consentement à la clause attributive de juridiction n'était pas acquis au regard des exigences de l'article 23 du règlement CE 44/2001 du 22 décembre 2000, la cour d'appel a violé l'article 23 du règlement CE 44/2001 du 22 décembre 2000 ;

2°) ALORS QUE l'article 5 du règlement Rome I du 17 juin 2008 concerne la loi applicable aux contrats de transport ; qu'en faisant application de ce texte pour considérer comme compétent le tribunal du Havre en tant que tribunal du lieu de livraison de la marchandise, la cour d'appel a violé ce texte par fausse application ;

3°) ALORS, à supposer adoptés les motifs des premiers juges, QUE devant la cour d'appel, la société Hamburg Sud faisait valoir que la société Hélium « ne prouve en rien sa prétendue qualité de destinataire réel, ni par ailleurs de destinataire qui ne peuvent donc qu'être contestées » (p. 25 et p. 29) ; qu'en énonçant que la qualité de destinataire réel de la société Hélium n'était pas contestée par la société Hamburg Sud, la cour d'appel a dénaturé les conclusions de l'exposante, en violation des articles 4 et 5 du code de procédure civile ;

4°) ALORS, à supposer adoptés les motifs des premiers juges, QU'une clause attributive de juridiction convenue entre un transporteur et un chargeur insérée dans un connaissement, produit ses effets à l'égard du destinataire réel, dès lors qu'en vertu du droit national applicable, il a succédé aux droits et obligations du chargeur ; que dans le cas contraire, il convient de vérifier son consentement à la clause, au regard des exigences de l'article 23 du règlement CE 44/2001 du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale ; qu'en l'espèce, en retenant, pour considérer que la clause attributive de juridiction n'était pas opposable à la société Hélium Services, qu'il n'aurait pas été prouvé qu'elle aurait personnellement acquis le connaissement, la cour d'appel s'est prononcée par des motifs inopérants, en violation de l'article 23 du Règlement 44/2001 du 22 décembre 2000 ;

5°) ALORS, à supposer adoptés les motifs des premiers juges et subsidiairement, QU'il appartient à celui qui prétend avoir légitimement reçu la marchandise de prouver qu'il n'aurait pas acquis le connaissement la représentant ; qu'en l'espèce, en retenant, pour considérer que la clause attributive de compétence figurant au connaissement n'était pas opposable à la société Hélium, qu'il n'était pas prouvé que la société Hélium Services aurait acquis le connaissement, cependant qu'il appartenait à la société Hélium, laquelle prétendait avoir légitimement reçu la marchandise de prouver qu'elle n'aurait jamais détenu le connaissement, la cour d'appel a inversé la charge de la preuve, en violation de l'article 1315 du code civil ;

