



contact@lexcontractus.fr
12 avenue de Tivoli - 33110 Le Bouscat

ACTUALITÉS JUIN 2019

DROIT DES TRANSPORTS



Rédacteur :



Maître Cédric BERNAT

Docteur en Droit – Avocat

Membre de l'IDABB (Institut de Droit des Affaires du Barreau de Bordeaux)

Membre de l'AFDM (Association Française du Droit Maritime)

Première partie.

DROIT DES TRANSPORTS ROUTIERS

1. UNE NÉGLIGENCE OU IMPRUDENCE DU TRANSPORTEUR N'EST PAS ASSIMILABLE *IPSO FACTO*, À UNE FAUTE INEXCUSABLE

Cass. Com. 13 décembre 2017 - Pourvoi n° 16-17542

La société ARCELORMITTAL Atlantique et Lorraine a acheté un sabot de cloche à la société SECOMETAL. Cette dernière en a confié le transport à la société Bourgey Montreuil sidérurgie Lorraine (la société BOURGEY), de ses ateliers vers ceux de la société ARCELORMITTAL.

Après avoir dételé la remorque, le chauffeur l'a stationnée sur une bretelle d'accès à une zone industrielle ; et, dans la nuit du 22 au 23 mai 2011, la remorque et son chargement ont été dérobés.

Après une mesure d'expertise amiable, la société ARCELORMITTAL a assigné la société BOURGEY en réparation de son préjudice.

Dans un arrêt du 25 février 2016, la Cour d'appel de METZ a estimé que la faute inexcusable commise par le préposé de la société BOURGEY était dûment établie, comme étant le résultat de son imprudence et de négligences confinant à la désinvolture.

Dans un arrêt du 13 décembre 2017, la **Cour de cassation casse** cette décision :

- Au visa de l'article L. 133-8 du code de commerce ;
- Et au motif qu'en se déterminant par ces motifs, impropres à caractériser la **faute inexcusable du transporteur**, laquelle **est une faute délibérée impliquant la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire sans raison valable, et non une simple faute d'imprudence ou de négligence**, la cour d'appel a privé sa décision de base légale.

Mots clé : Transporteur – Faute inexcusable (non) – Faute d'imprudence ou de négligence (oui) – Article L. 133-8 du Code de commerce – Cassation

2. RETARD A LA LIVRAISON : FAUTE INEXCUSABLE (NON) – NULLITÉ DE LA CLAUSE EXONÉRATOIRE DE TOUTE RESPONSABILITE POUR RETARD A LA LIVRAISON

Cass. Com. 09 mai 2018 - Pourvoi n° 17-13030

La société METRACOM (expéditeur) a confié à la société DHL EXPRESS FRANCE (le transporteur), le transport, de France en Belgique, d'un colis contenant un dossier de candidature à un appel d'offres. Le colis ayant été livré en retard, la candidature de la société METRACOM a été rejetée. Cette dernière a assigné la société DHL en paiement de dommages-intérêts, en raison de la perte de chance subie, de voir sa candidature retenue.

1°) Premier problème : y avait-il faute inexcusable ? (non)

Dans un arrêt du 29 novembre 2016, la **Cour d'appel** de VERSAILLES a jugé applicable la Convention de Genève du 19 mai 1956, relative au contrat de transport international de marchandises par route, dite CMR, et **a écarté la faute inexcusable du transporteur.**

L'expéditeur a critiqué cette décision.

Dans un arrêt du 9 mai 2018, la Cour de cassation a estimé :

- en premier lieu, que la Cour d'appel a légalement justifié sa décision de déclarer la CMR applicable ;
- en second lieu, qu'ayant énoncé que **seule la faute inexcusable** définie à l'article L. 133-8 du code de commerce auquel renvoie l'article 29 de la CMR, **était susceptible d'écarter les limitations d'indemnisation**, c'est à bon droit que la Cour d'appel a retenu qu'il ne pouvait être déduit, ni du retard dans la livraison, ni du défaut de demande d'instruction complémentaire en cours de livraison, la preuve d'une faute au sens du texte précité ; qu'en l'état de ces seuls motifs, **la cour d'appel a légalement justifié sa décision d'écarter la faute inexcusable.**

2°) Deuxième problème : une clause prétendant exonérer le transporteur de toute responsabilité en cas de retard à la livraison, est-elle valide ? (non)

Dans son arrêt du 29 novembre 2016, la **Cour d'appel** de VERSAILLES avait rejeté les demandes indemnitaires de la société METRACOM, aux motifs :

- qu'aucune faute inexcusable n'était caractérisée,
- que la société DHL était donc bien fondée à opposer les limitations de sa responsabilité stipulées aux conditions générales de transport figurant au dos de la lettre de voiture, et d'après lesquelles, elle n'est tenue qu'« aux

seules pertes directes et à l'intérieur des limites par kilo/livre » et ne garantit pas les « préjudices causés du fait d'un retard dans la livraison de l'envoi ».

La Cour de cassation casse sur ce second point :

- au visa des articles 41, al. 1^{er}, et 23, al. 5, de la CMR ;
- et au motif qu'en statuant ainsi, alors qu'**une clause contractuelle qui exonère le transporteur de toute responsabilité pour retard est nulle**, la cour d'appel a violé les textes susvisés.

Mots Clé : Transporteur – CMR – Livraison avec retard – Faute inexcusable (non)
– Nullité de la clause exonératoire de toute responsabilité pour retard à la livraison
– Clause de non-responsabilité (nullité) – Cassation partielle

3. DÉFAUT DE SURVEILLANCE DU VÉHICULE DE TRANSPORT ET FAUTE INEXCUSABLE DU TRANSPORTEUR (OUI)

Cass. Com. 21 nov. 2018 - Pourvoi n° 17-17468

La société LG ELECTRONICS FRANCE (chargeur), avait confié à la société ND LOGISTICS (transporteur), le soin de transporter **164 colis** renfermant des téléviseurs à écran plat, depuis ses entrepôts, vers ceux de la société CARREFOUR. Pour l'exécution du transport, la société ND LOGISTICS s'est substituée la société Y... (le transporteur substitué).

Le chauffeur de la société Y... a pris la marchandise en charge et, la livraison devant intervenir le lendemain, a laissé l'ensemble routier en stationnement pour la nuit, sans surveillance, dans une remorque non verrouillée. Ainsi, **139 colis ont été volés dans la nuit** du 17 au 18 août 2011.

Après avoir indemnisé la société LG ELECTRONICS de son préjudice, la société ND LOGISTICS et son assureur, la société GENERALI IARD, ont assigné le transporteur Y...

Dans un arrêt du 27 juillet 2016, la Cour d'appel de Toulouse a jugé que le fait d'avoir stationné pour la nuit une remorque chargée de marchandises sensibles, sans aucun dispositif de fermeture, sur un terrain non surveillé, **constitue une faute du transporteur, garant des pertes, au sens de l'article L. 133-1 du code de commerce.**

La Cour ajoute :

- Que **ce stationnement, de nuit, sur un site isolé** en pleine campagne, même régulièrement occupé par les véhicules d'une entreprise de transport, donnant directement sur la voie publique, **sans aucune surveillance effective**, d'un chargement composé de nombreux colis, donc facilement enlevables, dans une remorque non cadenassée, tandis que le transporteur ne pouvait ignorer la valeur du chargement, et ce, en contradiction flagrante

avec les instructions reçues, **constitue une faute délibérée et dépasse le seuil de la simple négligence** ;

- Qu'**un transporteur professionnel ne pouvait pas ne pas avoir conscience de la probabilité d'un vol dans de telles conditions** et que la société Y... a pris, en toute connaissance de cause, le risque sérieux de voir ces marchandises dérobées, l'acceptant ainsi de façon téméraire et sans raison valable.

La société Y a donc été condamnée à indemniser la société LG ELECTRONICS et son assureur. La société Y a alors tenté un pourvoi en cassation.

Dans un arrêt du 21 novembre 2018, la Cour de cassation rejette son recours, au motif que **la cour d'appel a caractérisé l'existence d'une faute délibérée** impliquant la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire sans raison valable, et a ainsi légalement justifié sa décision.

Mots clé : Transporteur routier – Défaut de surveillance – Vol – Faute inexcusable (oui)

Deuxième partie.

DROIT DES TRANSPORTS MARITIMES

1. LES RIGUEURS DU RÉGIME DE RESPONSABILITÉ DU COMMISSIONNAIRE DE TRANSPORT ET LA LIMITATION DE RESPONSABILITÉ DU MANUTENTIONNAIRE – PARTAGE DE RESPONSABILITÉ

Cass. Com. 27 septembre 2017 - Pourvoi n° 16-16761

La société OCÉA, chantier naval, a confié l'organisation du transport de dix patrouilleurs de Saint-Nazaire à Shuwaikh (KOWEÏT) à la société **SCHENKER FRANCE**, *commissionnaire* de transport, qui a fait exécuter les mises à bord, notamment le sanglage, par la société **SOGEBRAS** (*manutentionnaire*).

Lors du dixième transport, le 10 décembre 2005, le patrouilleur amiral Le Ryyan, chargé sur le navire Rickmers Germania appartenant à la société SCHIFFARRISGES MS SCAN GERMANIA MBH et affrété par le transporteur RICKMERS LINIE GMBH KG, a subi une **avarie** par **désarrimage** et a chuté.

La société OCÉA a assigné en réparation de son préjudice :

- son assureur facultés, la société GROUPAMA TRANSPORTS, aux droits de laquelle vient la société HELVETIA ASSURANCES,
- le commissionnaire de transport,
- le manutentionnaire,
- l'armateur,
- l'affréteur,
- et le capitaine du navire.

Le tribunal saisi s'est déclaré incompétent pour connaître des demandes formées contre l'armateur, l'affréteur, et le capitaine du navire et n'a statué que sur celles dirigées contre l'assureur et le manutentionnaire et celles formées contre le **commissionnaire de transport** dont la **responsabilité** était **recherchée tant à raison de sa faute personnelle que de celles de ses substitués**.

La société HELVETIA, subrogée dans les droits de son assurée pour l'avoir indemnisée d'une partie de son préjudice, a formé un **recours subrogatoire contre le commissionnaire de transport et contre le manutentionnaire** ; quant au commissionnaire de transport, il a demandé la garantie du manutentionnaire.

1°) Premier aspect : précisions sur les rigueurs du régime de responsabilité des commissionnaires de transport

Dans un arrêt du 8 mars 2016, **la Cour d'appel de RENNES** avait écarté le fait personnel du commissionnaire de transport, après avoir retenu que c'était le recours à un nombre insuffisant de sangles qui, pour l'essentiel, avait entraîné la chute du patrouilleur, les autres causes apparaissant secondaires, tels que l'emplacement de l'arrimage décidé postérieurement par le bord et la conduite du navire. La Cour avait ajouté qu'il **n'appartenait pas au commissionnaire de transport**, dépourvu de compétence sur l'arrimage et le sanglage, de vérifier au fur et à mesure et dans le détail, les diligences du manutentionnaire spécialisé et qu'il ne pouvait donc lui être reproché de n'avoir pas imposé au capitaine du navire de lui communiquer le nouveau plan de saisissage, ni de ne pas s'être mêlé de l'emplacement du patrouilleur sur le navire, toutes choses relevant soit du manutentionnaire, soit du bord, de sorte qu'**aucune faute personnelle ne pouvait lui être imputée**.

Mais **la Cour de cassation**, dans un arrêt du 27 septembre 2017, **cas**se cette décision :

- au visa de l'article L. 132-5 du code de commerce,
- et au motif qu'en se déterminant ainsi, sans **rechercher**, comme elle y était invitée, **si le commissionnaire de transport, tenu d'assurer la coordination de l'opération entre les différents intervenants et, par les termes du contrat de commission, d'être présent lors de l'embarquement, n'avait pas commis une faute personnelle en ne communiquant pas au transporteur maritime, en temps utile**, le schéma de saisissage élaboré par la société SOGEBRAS au mois de juillet 2005 et approuvé par l'expert de l'assureur de l'expéditeur, **et en ne s'assurant pas**, lors de l'embarquement, du respect de ce plan, la cour d'appel a privé sa décision de base légale.

2°) Deuxième aspect : rappel du régime de responsabilité limitée du manutentionnaire

La Cour d'appel avait par ailleurs condamné la société SOGEBRAS (manutentionnaire) à garantir la société SCHENKER (commissionnaire) à concurrence de 30 % de la condamnation de cette dernière, à réparer le préjudice subi par la société OCÉA, dans la limite de 420 000 droits de tirage spécial du Fonds monétaire international (DTS), après avoir dit que le préjudice, même partagé à concurrence des responsabilités, était supérieur à cette limitation pour chacun des auteurs du dommage.

Là encore, **la Cour de cassation censure cette décision** :

- au visa de l'article 54 de la loi du 18 juin 1966, devenu L. 5422-23 du code des transports, et de l'article 4 § 5 de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, modifiée par le protocole du 21 décembre 1979 ;
- Et aux motifs :

- Qu'il résulte de ces textes qu'un partage de responsabilité est **sans incidence** sur l'application du plafond d'indemnisation ;
- Et qu'en statuant ainsi, alors qu'elle avait constaté que la contribution de la société SOGEBRAS à la réparation du dommage à concurrence de 30 % du préjudice réel, **excédait la limite de responsabilité de 210 000 DTS applicable**, de sorte que cette dernière devait garantir à hauteur de ce plafond, la cour d'appel, qui n'a pas tiré les conséquences légales de ces constatations, a violé les textes susvisés.

Mots clé (1°) : Commissionnaire de transport – Transport maritime – Obligations du commissionnaire – Arrimage des marchandises – Sanglage – Avarie aux marchandises – Défaut dans la coordination des intervenants à l'opération de transport (oui) – Obligation de présence à l'embarquement (oui) - Article L. 132-5 du code de commerce – Cassation

Mots clé (2°) : Convention de Bruxelles du 25 août 1924 – Limitation de responsabilité – Manutentionnaire – Partage de responsabilité – Commissionnaire de transport – Cassation

2. LE TRANSPORTEUR MARITIME DOIT VEILLER À SE MÉNAGER DES PREUVES DE LA PARFAITE EXÉCUTION DE SA MISSION (CHAÎNE DU FROID)

Cass. com. 6 juin 2018 - Pourvoi n° 17-13854

Un conteneur sous température dirigée renfermant des cartons de crabes surgelés a été chargé à bord du navire CMA-CGM Cristina pour être transporté du port de Toamasina (MADAGASCAR) à celui de Livourne (ITALIE), suivant connaissance émis à Toamasina le 29 novembre 2009 mentionnant la société GELPÊCHE comme « *notify* ». Le 29 décembre 2009, les autorités italiennes ont refusé d'admettre sur le territoire communautaire les marchandises qui, lors d'une inspection vétérinaire du 28 décembre 2009 au port de Livourne, ont été jugées **impropres à la consommation en raison d'une rupture de la chaîne du froid**, et en ont ordonné la **destruction**. La société ALLIANZ GLOBAL CORPORATE & SPECIALTY, subrogée dans les droits de la société GELPÊCHE pour l'avoir indemnisée, a assigné avec cette dernière, la société CMA-CGM en remboursement de l'indemnité versée, la société GELPÊCHE demandant le paiement des frais de destruction restés à sa charge.

Dans un arrêt du 23 juin 2016, la Cour d'appel d'AIX-EN-PROVENCE avait estimé que le refus d'admission de la marchandise sur le territoire de l'Union européenne par les autorités sanitaires italiennes, ne pouvait suppléer un rapport d'expertise et/ou un rapport du commissaire d'avaries et qu'il n'était pas justifié que des

réerves aient été adressées à la société CMA-CGM, de sorte qu'il n'était pas démontré que la responsabilité de plein de droit de cette dernière fût engagée.

Dans un **arrêt du 6 juin 2018**, **la Cour de cassation casse** cette décision :

- Au visa des articles 3 § 6 et 4 §1 de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924, pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, dans sa version d'origine ;
- Et au motif qu'en statuant ainsi, alors qu'elle avait relevé que le dommage résultait d'une rupture de la chaîne du froid constatée lors d'un contrôle sanitaire effectué par les services vétérinaires du port d'arrivée et ayant motivé un refus d'admission sur le territoire de l'Union européenne, ce dont il résultait que la marchandise, qui n'avait pas pu être délivrée à la personne ayant droit à celle-ci sous l'empire du contrat de transport, ne pouvait être présumée avoir été délivrée dans un état conforme à celui décrit au connaissance et qu'**il appartenait, dès lors, au transporteur maritime d'établir que la rupture de la chaîne du froid n'était pas survenue au cours du transport ou au cours du déchargement**, la cour d'appel a violé les textes susvisés.

Mots clé : Transporteur maritime – Connaissance – Convention de Bruxelles du 25 août 1924 – Conteneur sous température dirigée – Rupture de la chaîne du froid – Charge de la preuve – Marchandise non conforme – Cassation

3. PRÉCISION SUR LE CHAMP D'APPLICATION DE LA LIMITATION DE RESPONSABILITÉ DU MANUTENTIONNAIRE

Cass. Com. 16 janvier 2019 - Pourvoi n° 17-24598

La société SAMIXCOLOR (expéditeur) avait confié à la société CMA CGM (transporteur), le transport d'un conteneur entre Gênes (ITALIE) et Alger (ALGERIE). Lors d'une escale à Marseille, la société INTRAMAR (entreprise de manutention portuaire) avait pris en charge, pour le compte de la société CMA CGM, le conteneur, qui a chuté. Ayant été assignée en responsabilité par la société SAMIXCOLOR, la société CMA CGM a appelé en garantie la société INTRAMAR, qui a opposé la limitation de sa responsabilité.

Dans un arrêt du 15 juin 2017, la Cour d'appel d'AIX-EN-PROVENCE a jugé que la société CMA CGM a été contrainte d'engager des frais lors de l'événement, dont il est légitime qu'ils soient supportés par la société INTRAMAR, et que la combinaison des phrases "*en aucun cas*" de l'article L. 5422-23 du code des transports et "*pour les pertes ou dommages subis par les marchandises*" de l'article L. 5422-13 du même code, conduit à juger que la responsabilité de la société INTRAMAR manutentionnaire est limitée aux montants fixés par la Convention de Bruxelles uniquement pour les préjudices matériels subis par la marchandise elle-

même, mais que cette limite n'est pas applicable aux dommages annexes tels que les frais divers qui ne sont pas subis par cette marchandise.

Dans un **arrêt du 16 janvier 2019**, la **Chambre commerciale de la Cour de cassation**, **casse** cette décision :

- Au visa des **articles L. 5422-13 et L. 5422-23 du Code des transports**, ensemble l'**article 4 § 5 a) de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924** pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, modifiée par le protocole du 21 décembre 1979,

- Et au motif qu'en statuant ainsi, alors que **la limitation de responsabilité de l'entreprise de manutention portuaire s'applique aux dommages causés à la marchandise et à ceux consécutifs ou annexes supportés par le transporteur**, la cour d'appel a violé les textes susvisés.

Mots clé : Manutentionnaire – Transporteur – Transporteur maritime – Limitation de responsabilité – Convention de Bruxelles du 25 août 1924 – Dommages causés à la marchandise – Articles L. 5422-13 et L. 5422-23 du Code des transports – Cassation

Pour d'autres articles d'actualité juridique, nous vous invitons à consulter notre site :

www.lexcontractus.fr

Vous pouvez librement vous abonner ou vous désabonner à notre newsletter.

Mention légale :

Le présent bulletin est gratuit et ne peut être vendu.

Tous les droits de propriété intellectuelle (tels que notamment droits d'auteur, droits voisins, droits des marques) sont réservés. Ces éléments sont la propriété unique de la société d'exercice libéral à responsabilité limitée (SELARL) LEX CONTRACTUS, immatriculée au RCS de BORDEAUX sous le n° 519 133 219.

Toute utilisation non expressément autorisée entraîne une violation des droits d'auteur et constitue une contrefaçon. Elle peut aussi entraîner la violation de tous autres droits et réglementations en vigueur. Elle peut donc engager la responsabilité civile et/ou pénale de son auteur.

©Lexcontractus