

- Dommages aux marchandises pour mauvais arrimage : qui est responsable ?

Transport maritime de marchandises. Livraison. Réserves (non). Dommages aux marchandises. Mauvais arrimage. Action en responsabilité. Intérêt à agir de l'expéditeur au connaissance contre le commissionnaire de transport (oui). Responsabilités. Transporteur maritime (non). Commissionnaire de transport (oui). Garantie de la société ayant procédé à l'arrimage (oui). Limitation. Portée.
Le défaut d'arrimage correct tel qu'il résulte des constatations de l'expert ne constitue, en réalité, qu'une simple négligence et n'est pas assimilable à la faute inexcusable au sens de l'article L 133-8 du code de commerce.
Conformément aux articles L. 132-5 et L. 132-6 du code des transports, le commissionnaire de transport est garant de la faute commise par l'entrepreneur ayant procédé à l'empotage. Ce dernier devra le garantir, mais seulement à hauteur de la limitation stipulée dans ses conditions générales de vente.

COMMISSIONNAIRE DE TRANSPORT

Guillaume de BASCHER

Avocat, Lewis & Co

[COUR D'APPEL DE ROUEN (2^{ème} Ch) - 25 OCTOBRE 2018 N° 17/00355]

SARL STAR RENT c/ CMA CGM

ARRET (EXTRAITS)

« LA COUR, (...)

Comme l'a retenu, à bon droit, le tribunal, la société Star Rent, qui figure sur le connaissance en qualité d'expéditeur, dispose d'un droit d'action contre le commissionnaire de transport, la société Prolinair, à qui elle a confié l'organisation du transport, au titre du contrat de transport, qui fonde son intérêt à agir comme l'appelante le relève, à juste titre, et qui est indépendant du contrat de vente, peu important les conditions du contrat de vente et plus particulièrement les stipulations déterminant les obligations réciproques du vendeur et de l'acheteur.

Par ailleurs, l'intérêt à agir n'est pas subordonné à la démonstration préalable du bien fondé de l'action, et l'existence du préjudice n'est pas une condition de recevabilité de l'action mais du succès de cette dernière, l'intérêt à agir ne devant pas se confondre avec le bien-fondé de la demande, de sorte que l'absence de justification d'un préjudice effectivement subi et résultant du sinistre ne saurait constituer une fin de non recevoir tiré du défaut d'intérêt à agir.

En tout état de cause, il résulte des pièces produites aux débats qu'elle a vendu 6 véhicules de marque Ferrari à la société Ansa Motors Sports pour un montant total de 262.000 € ; que la société Ansa Motors Sports, l'acheteur, a notifié à la société Star Rent qu'elle était toujours dans l'attente de son paiement des réparations faites sur les voitures de course 'endommagées dans le transport' ; qu'elle demande de déduire le montant de 1047 11, 02 dollars plus les frais d'installation de 130 00, 00 dollars de la somme dont elle reste redevable.

Le seul fait que la société Star Rent justifie que la société Ansa Motors Sports, l'acheteur, refuse ainsi de lui payer le prix complet de la vente suffit à justifier de son intérêt à agir.

En conséquence, le jugement entrepris sera confirmé en ce qu'il a déclaré que la société Star Rent était recevable en son action contre la société Prolinair.

- sur le fond (...)

SUR CE

- sur l'imputabilité des dommages, l'existence d'une faute lourde de la société Transafos et les responsabilités

* sur la responsabilité de la société CMA CGM, transporteur maritime

En l'espèce, il résulte des pièces produites aux débats que Star Rent a eu recours aux services de la société Prolinair à titre de commissionnaire de transport ; que cette dernière a confié la mission d'emportage des six véhicules à la société Transafos et l'exécution du transport maritime à la société CMA CGM ; qu'avant l'emportage, Star Rent et Transafos ont constaté de façon contradictoire l'état des véhicules, qui présentaient seulement des rayures et enfoncements avec écaillage ; qu'un transbordement des conteneurs est intervenu le 27 novembre 2013 sur le port de Barcelone.

Il est établi que lorsque les conteneurs ont été déposés sur le site de la société Ansa Motor à Miami le 2 janvier 2014, des dommages ont été constatés sur les véhicules ; qu'une expertise des véhicules a été réalisée le 16 janvier 2014 par la société Veritech en présence de représentants du destinataire, de la CMA CGM et de Transafos, l'expert a conclu, dans son rapport du 02 juin 2014 que les dommages résultent d'un désarrimage et ou d'arrachement de l'arrimage, sachant que le dépotage avait déjà été réalisé de sorte que l'expert n'a pas pu observer les véhicules dans leur conteneur de transport, ni vérifier les moyens de calage et d'arrimage.

Si le transporteur est responsable des pertes ou dommages subis par la marchandise depuis la prise en charge jusqu'à la livraison, « qu'en cas de pertes ou dommages subis par la marchandise, le réceptionnaire doit adresser ses réserves écrites au transporteur ou à son représentant au port de déchargement, au plus tard au moment de la livraison, faute de quoi les marchandises sont présumées, sauf preuve contraire, avoir été reçues par lui telles qu'elles sont décrites au connaissance.

S'il s'agit de pertes ou dommages non apparents, cette notification peut être valablement faites dans les trois jours de la livraison, jours fériés non compris. »

Force est de constater qu'il n'est justifié d'aucune réserve adressée par le destinataire, la société Ansa Motor Sports, comme le souligne justement la société CMA CGM, ni par la société Star Rent qui a transmis les réserves que lui a adressées la société qui a réceptionné les marchandises (Ansa Motor Sports) à la société Transafos, ainsi qu'il résulte de l'expertise de Veritech, à la société CMA CGM, dans les trois jours de la livraison intervenue le 02 janvier 2014, soit au plus tard le 5 janvier 2014. La société CMA CGM, transporteur maritime, bénéficie, donc de la présomption de livraison conforme.

Il est constant que la présomption de livraison conforme résultant de l'absence de réserve dans les trois jours de l'article 57 du décret précité, est une présomption simple, qui cède devant la preuve de ce que le dommage est imputable à la phase de transport maritime.

Sachant que les véhicules dont s'agit ont fait l'objet d'un procès-verbal de contrôle avant leur départ lors de la remise à la société Prolinair, que les conteneurs ont été plombés et que les véhicules ont été retrouvés endommagés à l'ouverture des conteneurs suite à leur livraison au destinataire le 2 septembre 2014, la présomption de livraison conforme est nécessairement combattue.

Toutefois, il résulte de l'expertise réalisée le 16 janvier 2014 qui relève que les dommages résultent d'un désarrimage ou d'un arrachement de l'arrimage que l'origine du sinistre est due à un mauvais arrimage des marchandises à l'intérieur des conteneurs.

Or, la société CMA CGM n'a été requise que pour le transport maritime des conteneurs, l'empotage et l'arrimage des véhicules dans les conteneurs fournis par la compagnie de transport ayant été confiés à la société Transafos.

Le fait que les dommages aient été plus importants sur les marchandises contenues dans l'un des conteneurs est insuffisant à démontrer que le transbordement au port de Valence aurait contribué aux dommages.

Aucun élément probant ne vient contredire le fait que la société CMA CGM a pris en charge les conteneurs qui étaient déjà empotés, fermés et plombés par la société Transafos, sans qu'elle puisse en vérifier l'état s'agissant d'un transport aux conditions FCL comme l'indique le transporteur maritime sans être critiqué sur ce point.

Il n'est donc pas établi que les dommages sont survenus lorsque les véhicules étaient dans les mains du transporteur maritime et qu'ils lui sont imputables.

En l'absence de faute démontrée de la part de la société CMA CGM dans la survenance des dommages, il convient de débouter la société Star Rent de ses demandes à l'encontre de la société CMA CGM.

Le jugement déféré sera confirmé sur ce point.

** sur la responsabilité de la société Transafos*

L'article L 133-8 du code de commerce énonce que seule est équipollente au dol la faute inexcusable du voiturier ou du commissionnaire de transport. Est inexcusable la faute délibérée qui implique la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire sans raison valable.

L'existence d'une faute inexcusable suppose ainsi la démonstration d'une faute délibérée, la conscience de la probabilité du dommage, et l'acceptation téméraire de sa probabilité sans raison valable.

Pour la société Star Rent, le rapport du 02 juin 2014 et les photos qui y sont versées démontrent une utilisation délibérée de sangles non adaptées et en mauvais état, que la société Transafos ne pouvait ignorer la probabilité qu'un dommage survienne vu l'état des sangles, ce qui caractérise une faute inexcusable au sens de l'article L. 133-8 du code de commerce, exclusive de la clause limitative de responsabilité.

Au vu de l'expertise en date du 16 janvier 2014, qui n'est contredite par aucune pièce technique objective, l'origine du sinistre est due à un mauvais arrimage des marchandises à l'intérieur des conteneurs, cette mauvaise exécution n'est pas pour autant caractéristique d'un manquement par la société Transafos aux dispositions contractuelles contenues dans ses conditions générales de vente lui imposant pour les transports spéciaux (véhicules) de mettre à disposition de l'expéditeur un matériel adapté, rien ne permettant de considérer que les sangles utilisées n'étaient pas adaptées à la marchandise et au type de transport soumis à des contraintes de manutention.

Au demeurant, le rapport Veritech ne se prononce à aucun moment sur l'état des sangles ou sur la question de savoir si ces dernières étaient ou non adaptées aux transports des véhicules.

Si les photos en page 5 du rapport montrent des sangles pendantes et traînant au sol, celles-ci ont été prises, selon l'expert qui n'est pas démenti sur ce point, lors des opérations de dépotage par le représentant de la société Ansa Sport, de sorte qu'il n'a pu observer les véhicules dans leur conteneur de transport, ni vérifier les moyens de calage et arrimage.

Ces pièces ne permettent pas à elles seules d'évaluer l'état des sangles, ou de déterminer si celles-ci étaient adaptées aux marchandises en l'absence de toute expertise contradictoire portant sur cette question.

Certes l'expert constate un arrachement des sangles. Pour autant, cette circonstance est insuffisante à caractériser l'existence d'une faute inexcusable de Transafos dès lors qu'aucune conscience de la probabilité du dommage ou de son acceptation téméraire n'est démontrée.

Il n'est pas davantage établi que les sangles étaient vétustes.

La société Star Rent, à qui incombe la charge de la preuve de la faute inexcusable de Transafos, ne rapporte pas la preuve de l'utilisation de sangles non adaptées et en mauvais état, encore moins d'un usage délibéré et de la conscience qu'un dommage en résulterait probablement vu l'état du matériel.

Le défaut d'arrimage correct tel qu'il résulte des constatations de l'expert, le 02 juin 2014, ne constitue, en réalité, qu'une simple négligence et n'est pas assimilable à la faute inexcusable au sens de l'article L 133-8 du code de commerce.

Ainsi s'il convient de retenir une faute de la société Transafos dans l'exécution des opérations d'emportage des conteneurs dont elle avait été chargée par la société Prolinair, son caractère inexcusable n'est pas démontré.

En revanche, le fait que la société Star Rent ait été présente en début d'opération d'emportage ne suffit pas à établir que celle-ci s'est faite en partie sous le contrôle de l'expéditeur ; ce fait, comme l'absence de réserve ou d'instruction particulière pour un arrimage sécurisé de sa part ne sont d'aucune incidence sur la responsabilité de la société Transafos, qui est un professionnel se présentant comme le leader de la manutention des colis hors gabarit, expert en emballage, calage, saisissage, et donc spécialiste de l'arrimage.

C'est, par conséquent, à bon droit, que la décision entreprise a retenu la faute de la société Transafos en écartant son caractère inexcusable.

** sur la responsabilité de Prolinair, commissionnaire de transport*

Aux termes des articles L. 132-5 et L. 132-6 du code des transports, le commissionnaire de transport est garant des avaries ou pertes de marchandises et effets, s'il n'y a stipulation contraire dans la lettre de voiture ou force majeure ; il est garant des faits du commissionnaire intermédiaire auquel il adresse la marchandise.

Il est constant, en l'espèce, que les opérations d'emportage et d'arrimage ont été confiées par la société Prolinair, commissionnaire de transports, à la société Transafos, son substitué.

Aucune faute personnelle en relation avec le sinistre n'est établie à l'encontre du commissionnaire de transports.

La société Prolinair, étant tenue de la bonne exécution du transport de bout en bout à l'égard de la société Star Rent, en tant que commissionnaire de transport, elle est par conséquent garante de la faute commise par la société Transafos commise au cours des opérations d'emportage et d'arrimage qu'elle lui avait confiées et des avaries subséquentes subies par les véhicules, comme l'a décidé à bon droit le tribunal.

- *Sur le préjudice (...)*

- *sur la clause de limitation de responsabilité*

La société Transafos oppose à la société Star Rent les limites de responsabilité résultant de ses conditions générales de vente, identiques aux conditions TLF du 02 novembre 2001, qui s'élèvent à 21.303,75 €.

La société Prolinair fait valoir qu'elle est en mesure d'opposer à la société Star Rent les limites de responsabilité applicable à l'opération d'emportage et d'arrimage, soit la somme de 21.303,75 €.

Il est constant que la faute inexcusable n'a pas été retenue à l'encontre de la société Transafos. Celle-ci est, par conséquent, fondée à se prévaloir de la clause de limitation de responsabilité à l'égard de la société Prolinair, son co-contractant, figurant à l'article 7.2.1 de ses conditions générales de vente.

Toutefois, le commissionnaire ne bénéficie de plein droit que des limitations légales ou réglementaires normalement applicables à son substitué dans le cadre du transport en cause, s'agissant en effet de limitations censées connues de tous.

En ce qui concerne les limitations d'indemnité purement conventionnelles stipulées par son substitué, le

commissionnaire ne peut se prévaloir que de celles dont le client avait connaissance effective au moment de la conclusion du contrat et qu'il peut être considéré comme ayant tacitement acceptées.

En l'espèce, les limitations de responsabilité opposées par la société Prolinair, commissionnaire de transport, à la société Star Rent, son client, sont celles stipulées par la société Transafos, son substitué. Elles présentent donc un caractère conventionnel s'agissant des relations commissionnaire - substitué mais ne sont pas opposables à la société Star Rent, tiers au contrat, sauf à démontrer que la société Star Rent en a eu connaissance et les aurait acceptées.

Or, en l'espèce, la limitation de responsabilité prévue aux conditions TLF a été portée à la connaissance de Star Rent par le commissionnaire de transport, Prolinair par mail du 8 juillet 2014, soit après la date de conclusion du contrat et de livraison des véhicules, de sorte qu'elle n'a pas fait l'objet d'un accord entre le commissionnaire et le commettant avant la conclusion de celui-ci. A aucun moment, il n'est établi que Star Rent ait eu connaissance des conditions générales de vente de Transafos, ni même avoir été en relation directe avec elle.

Au vu de ces développements, il convient de condamner la société Prolinair à payer à la société Star Rent la somme de 130.755 € augmentée des intérêts au taux légal à compter du 1^{er} août 2014, date de la mise en demeure, et de condamner la société Transafos à relever et garantir la société Prolinair de la condamnation prononcée à son encontre, dans la limite de 213 03, 75 €.

(...)

PAR CES MOTIFS

La Cour, statuant par arrêt contradictoire,

Infirmes la décision entreprise sauf en ce qu'elle a déclaré la société Star Rent recevable en ses demandes, débouté les parties de leur demande à l'encontre de la société CMA CGM, et condamné la société Transafos aux entiers dépens de l'instance, et statuant à nouveau sur les chefs infirmés et y ajoutant, Condamne la société Prolinair à payer à Star Rent la somme de 130.755 € augmentée des intérêts au taux légal à compter du 1^{er} août 2014 ;

Condamne la société Transafos à relever et garantir la société Prolinair de cette condamnation prononcée à son encontre, dans la limite de 213 03, 75 € ; ... ».

NOTE

L'arrêt rendu le 25 octobre 2018 par la Cour d'appel de Rouen illustre la solitude du commissionnaire de transport, qui ne peut opposer les limitations conventionnelles conclues avec son substitué mais inconnues du client expéditeur.

Un commissionnaire s'est vu confier l'organisation du transport de 6 voitures de collection (Ferrari) au départ de Marseille et à destination de Miami. Il a sous traité l'exécution du transport maritime et l'emportage en conteneurs, lesquels ont été livrés sans réserves au destinataire, l'acheteur des voitures. Mais ce dernier constate ultérieurement des dommages importants sur les véhicules. Une expertise amiable est diligentée.

Le vendeur expéditeur n'ayant pas été payé du solde du prix de vente assigne le commissionnaire devant le Tribunal de Commerce du Havre, qui appelle en garantie le transporteur maritime et l'entrepreneur ayant procédé au chargement en conteneurs.

Le Tribunal condamne le commissionnaire mais fait application des limitations contenues dans les conditions générales de l'entrepreneur ayant empoté la cargaison. Ce dernier est condamné à garantir le commissionnaire de cette condamnation. L'expéditeur fait appel de ce jugement.

Devant la Cour, la recevabilité de l'action de l'expéditeur était contestée au motif que ce dernier (vendeur des véhicules) n'aurait pas rapporté la preuve qu'il aurait subi un préjudice. La Cour rappelle la distinction classique entre contrats de transport et de vente et confirme que l'expéditeur, qui figurait en cette qualité sur le connaissement, «

dispose d'un droit d'action contre le commissionnaire de transport ». En effet, l'expéditeur et le destinataire, parties au contrat de transport, disposent tous deux d'un droit d'action contre le commissionnaire quels que soient les termes de la vente à l'origine du transport (par exemple : Cass. com., 1^{er} décembre 1992, n° 90-19611 ; Cass. com., 19 mai 2015, n° 14-11065).

La Cour ajoute que « *l'existence du préjudice n'est pas une condition de recevabilité de l'action mais du succès de cette dernière () de sorte que l'absence de justification d'un préjudice effectivement subi et résultant du sinistre ne saurait constituer une fin de non recevoir tirée du défaut d'intérêt à agir* ». La réalité du dommage subi par le vendeur des voitures sera cependant ensuite reconnue par la Cour. Il nous semble toutefois que si l'expéditeur possède qualité et intérêt pour agir contre le commissionnaire de transport ou le voiturier, c'est toujours à la condition qu'il justifie d'un préjudice indiscutable trouvant sa source dans des avaries ou perte en cours de transport.

Sur le fond, la Cour d'appel commence par écarter la responsabilité du transporteur maritime. Elle considère qu'il bénéficiait de la présomption de livraison conforme dans la mesure où aucune réserve n'avait été prise dans les 3 jours de la livraison. Et que cette présomption n'était pas renversée puisque la preuve de ce que le dommage était imputable à la phase de transport maritime n'était pas rapportée : il était en effet établi par ailleurs que les dommages résultaient d'un mauvais arrimage, mission qui avait été confiée à un tiers (entrepreneur chargé de l'empotage).

La faute de l'entrepreneur ayant procédé à l'empotage des véhicules est en revanche retenue par la Cour de Rouen, qui constate un « *défait d'arrimage correct* » comme cause du sinistre. Selon la Cour, toutefois, cette faute, « *simple négligence* », n'est pas « *inexcusable au sens de l'article L 133-8 du code de commerce* ». Comme l'a fait observer un autre commentateur (1), la Cour fait ici une confusion. L'article L 133-8 du code de commerce n'est applicable qu'aux seuls commissionnaires de transport et voituriers. Un entrepreneur est soumis au régime de la faute lourde (art. 1231-3 du Code civil).

Quoi qu'il en soit, la Cour estime, après une analyse assez détaillée, que la preuve de ce que les sangles utilisées pour arrimer les voitures étaient inadaptées ou vétustes, n'est pas rapportée. La responsabilité de l'entrepreneur est donc engagée, mais sur le fondement d'une faute simple.

Enfin, conformément aux articles L. 132-5 et L. 132-6 du Code des transports, la Cour d'appel décide que le commissionnaire de transport est garant de la faute commise par l'entrepreneur ayant procédé à l'empotage.

La Cour rappelle alors que ce dernier, qui n'a commis qu'une faute simple, est en droit d'opposer à l'expéditeur les limitations de responsabilité contenues par ses conditions générales de vente. En effet, le substitué peut opposer au client, sur le fondement de l'article L. 132-8 du Code de commerce la limitation d'indemnité qu'il a stipulée à l'égard du commissionnaire. Il ne saurait en effet être engagé au-delà des obligations contractées à l'égard de celui-ci, et le client ne saurait avoir plus de droits que le commissionnaire qui a traité pour son compte (2).

Mais le commissionnaire ne bénéficie, lui, que des limitations légales applicables à son substitué (puisqu'elles sont supposées connues de tous). Il ne peut en revanche opposer à son client les limitations conventionnelles de l'entrepreneur ayant procédé à l'empotage de la cargaison. Ces stipulations n'ont pas d'effet à l'égard du tiers qu'est le client. Sauf s'il est établi que ce dernier en avait eu connaissance au moment de la conclusion du contrat, ce qui n'était pas le cas en l'espèce.

La commissionnaire est donc condamné à réparer intégralement le préjudice subi par son client expéditeur (130.755 €) tandis que l'entrepreneur ayant procédé à l'empotage et l'arrimage de la marchandise devra le garantir, mais seulement à hauteur de la limitation stipulée dans ses conditions générales de vente (21.303 €). Une solution classique, mais rigoureuse pour le commissionnaire.

(1) « Commission suites d'un mauvais empotage » *BTL* n° 3712, 12 novembre 2018

(2) Le Lamy Transport, tome 1 n° 617
