

Du contentieux « pertes et avaries » aux marchandises transportés

Julien LECAT

Avocat Associé – Partner
BIGNON LEBRAY

COUR D'APPEL D'AIX-EN-PROVENCE (Ch. 3-1) - 4 DÉCEMBRE 2024
N° 20/05692

TRANSPORT MARITIME DE MARCHANDISES

Transport maritime sous connaissance à ordre. Pertes et avaries aux marchandises. Action en responsabilité. Intérêt à agir. Dernier endossataire du connaissance. Preuve nécessaire (non). Justifier être le seul à avoir supporté le préjudice résultant du transport suffit. Preuve du préjudice nécessaire (non). Condition du succès de l'action. Subrogation légale des assureurs (oui). Paiement obligé en exécution de la police d'assurance. Exclusion de garantie. Portée. Compétence des assureurs. Droit applicable. Clause paramount. Convention de Bruxelles de 1924. Rapport d'expertise. Recevabilité (oui). Présomption de responsabilité du transporteur maritime (oui). Absence de réserves. Dommages préexistants à la livraison.

Si l'action en responsabilité pour pertes et avaries contre le transporteur maritime appartient en principe au dernier endossataire du connaissance à ordre, cette règle ne fait pas obstacle à l'intérêt à agir de celui qui justifie être le seul à avoir supporté le préjudice résultant du transport.

Le destinataire, partie au contrat de transport, est recevable à agir en responsabilité contre le transporteur maritime, en invoquant le préjudice qu'il subit du fait d'une avarie de transport, la preuve de l'existence de ce préjudice n'étant que la condition du succès de son action en réparation.

Il n'appartient pas aux assureurs de préjuger de la responsabilité éventuelle du char-geur dans l'apparition des dommages.

La Convention de Bruxelles, dans sa version d'origine, s'applique aux connaissances litigieux, tant de par la ratification du Traité que par le renvoi à la clause « paramount ».

Le fait d'être convoqué aux expertises mais de faire le choix de ne pas y participer ne permet pas de considérer les rapports comme non contradictoires.

Le caractère non-contradictoire de certains rapports communiqués ne saurait entraîner leur inopposabilité dès lors que les parties ont pu débattre contradictoirement de ces pièces, sauf à la juridiction d'en apprécier la valeur probante.

En l'absence de réserves, le transporteur bénéficie d'une présomption conforme non contredite en l'espèce puisque le dommage était préexistant à la livraison.

Société SUCRES ET DENREES S.A (SUCDEN) et a. c/ SA CMA – CGM

ARRÊT (en intégralité sur LAMYLINE inclus dans votre abonnement)

CA Aix, 4 déc. 2024, n° 20/05692

OBSERVATIONS

Il en va de certains arrêts en matière maritime comme des grands airs de la musique classique : ils ont à la lecture ceci de doux à l'oreille qu'on n'y distingue point de dissonances. Gérard Ferrier, qui présida la chambre des transports du tribunal de commerce de Marseille au début des années 2000, nous avait très tôt enseigné que dans l'art difficile et délicat de la rédaction d'un jugement, il fallait laisser entendre au lecteur la « douce mélodie » du raisonnement.

L'arrêt ici rapporté est à cet égard d'un classicisme absolu et rappelle, dans un mélange d'airs bien connus, les grands thèmes qui rythment la matière : recevabilité de l'action du destinataire, subrogation des assureurs, régime juridique applicable, présomption de livraison conforme, cas exonératoires de responsabilité, valeur probatoire des rapports d'expertise, choix du conteneur.

L'occasion donc rappeler et mettre en perspective les canons auxquels obéissent ces différentes thématiques. Le contexte tout d'abord : le litige opposait la société Sucres et Denrées, se disant chargeur et destinataire réel aux connaissements, ainsi que ses assureurs, à la société CMA-CGM à propos de dommages par moisissure ayant affecté des cargaisons de fèves de cacao transportées en conteneurs « *dry* », principalement depuis la Côte d'Ivoire et Madagascar et à destination de la Belgique et des Pays-Bas.

Le premier mouvement commence par un *allegro* bien connu, celui de la recevabilité de l'action du destinataire et de celle de ses assureurs se disant subrogés pour avoir indemnisé ce dernier des dommages subis. Le tribunal les avait reçus en leur demandes mais la CMA-CGM contestait néanmoins toujours cette recevabilité aux motifs que les connaissements émis étaient à ordre et n'avaient pas été endossés par le destinataire, pas plus que Sucres et Denrées justifiait avoir la qualité de chargeur ou d'avoir subi un préjudice. Au contraire, la cour relève que cette dernière apparaissait bien sur les connaissements en qualité de « *consignee to order* », ou « destinataire » précise-t-elle.

Cette qualification, doublée du fait que Sucres et Denrées était vraisemblablement aussi détentrice légitime des originaux des connaissements pour avoir pu retirer la marchandise à destination, ces circonstances faisaient donc que la cour aurait pu considérer qu'elle avait bien, comme destinataire ayant « accompli » les connaissements, qualité à agir contre le transporteur en tant que partie aux différents contrats de transport que matérialisent ces connaissements.

Mais un connaissance à ordre dont la mention « *to order* » n'est pas rayée reste un connaissance à ordre et la règle soutenue par le transporteur maritime est effectivement qu'en pareil cas, seul le dernier endossataire a, « en principe » souligne la cour, qualité à agir. Mais en la matière, la Cour de cassation a depuis longtemps donné le ton, et c'est sous sa direction que ce droit d'action a été progressivement étendu au destinataire réel lorsque le connaissance faisait apparaître son nom (Cass. com., 18 nov. 1974, n° 72-12.198, BT 1975, p. 130), puis désormais lorsqu'il est démontré

qu'il est seul à avoir supporté le préjudice résultant du transport (Cass. com., 29 nov. 1994, n° 92-20.939, BTL 1994, p. 910 ; Cass. com., 7 juill. 1992, n° 90-14.151, DMF 1992, n° 522, p. 672).

Aujourd'hui, la Cour de cassation semble même faire peu de cas des mentions du connaissance, rappelant que le connaissance n'est pas le contrat mais qu'il ne fait que le matérialiser. Elle juge ainsi que : « *La recevabilité de l'action en responsabilité contractuelle contre un transporteur maritime s'apprécie indépendamment des mentions du connaissance émis pour constituer, notamment, la preuve du contrat de transport, ces mentions n'ayant pas pour objet d'attribuer de manière exclusive aux seules personnes qu'elles indiquent la qualité de partie à ce contrat, de sorte que l'action contractuelle peut être ouverte au destinataire qui invoque un préjudice du fait du transport.* » (Cass. com., 14 juin 2023, n° 21-15.445 ; Cass. com., 14 déc. 2022, n° 20-17.768).

L'arrêt ici commenté suit scrupuleusement, sans fausse note, cette partition.

Quant à la démonstration préalable du préjudice subi que le transporteur invoque comme une condition de la recevabilité de l'action, la cour nous rappelle sur un air désormais bien connu que cette preuve n'est qu'une condition du succès d'une prétention, mais que l'intérêt à agir, lui, n'est pas subordonné à la démonstration préalable du bien-fondé de l'action (Cass. com., 23 mars 2022, n° 19-16.466, DMF 2022, n° 846, p. 423).

S'agissant de la subrogation des assureurs, l'air est tout aussi entendu : il suffit qu'ils rapportent la preuve, comme dans le cas présent, d'un paiement obligé au titre d'une police d'assurance, qu'ils se doivent donc de produire, pour que les conditions de la subrogation légale soient réunies.

Après avoir pris soin de bien définir les règles applicables au litige entre celles de la Haye et celles de Visby, sujet qui ne présente en l'espèce que peu d'intérêt, c'est par un *adagio* tout aussi connu que la cour attaque le deuxième mouvement mais avec une partition beaucoup plus difficile à jouer pour le destinataire et ses assureurs qui invoquaient la présomption de responsabilité pesant sur le transporteur, alors qu'il avait failli à émettre des réserves sous quelque forme que ce soit, par écrit ou en provoquant une expertise, dans les trois jours de la livraison des marchandises comme le requiert l'article 3.6 de la Convention de Bruxelles de 1924 pour les dommages non apparents. Une fausse note qui se paye cher puisque le transporteur bénéficie alors d'une présomption de livraison conforme comme le confirme une jurisprudence constante et unanime (Cass. com., 3 mai 1988, n° 86-12.949 ; Cass. com., 18 mai 2022, n° 20-17.895) qu'il devient beaucoup plus difficile de combattre.

Mais cette charge de la preuve n'est pas non plus insurmontable et la cour est ici à l'unisson de la jurisprudence quand elle confirme qu'un rapport d'expertise amiable, même non contradictoire comme en produisait ici l'appelante, est admissible comme mode de preuve, pour autant qu'il ait été soumis à la libre discussion des parties (Cass. com., 19 nov. 1996, n° 95-10.173 ; CA Rouen, 12 févr. 2004, n° 02/01914).

Ce rapport d'expertise s'est néanmoins révélé insuffisant à renverser la présomption de livraison conforme et rapporter la preuve d'une faute du transporteur, qu'il

s'agisse de la prise en charge sans réserve des marchandises, ou de la fourniture d'un conteneur inadapté au transport de fèves de cacao. Il faut dire également que ce rapport incriminait le temps excessivement long qu'avait pris le déchargement de la marchandise restée plus d'un mois à quai, ce qui ne plaidait pas vraiment en faveur des intérêts du destinataire.

C'est malgré tout sur la base d'une critique faite dans ce rapport de la généralisation du transport de fèves de cacao dans des conteneur « *dry* » qui favorise la condensation que le destinataire a cru pouvoir tenter sa chance et prouver une faute du transporteur, qu'il qualifie d'inexcusable, pour avoir, selon lui, imposé ce type de conteneur alors qu'en sa qualité de professionnel du transport, il aurait dû conseiller l'utilisation d'un conteneur ventilé.

La fortune sourit certes aux audacieux et l'improvisation peut donner de beaux résultats, mais dans ce final, la cour suit à nouveau une partition bien écrite : sans qu'elle ait eu à l'exprimer clairement, on sait que le transporteur est responsable du conteneur défectueux ou inadapté qu'il fournit et qui serait source de dommages aux marchandises, mais ce que souligne la cour comme dans beaucoup d'autres décisions concernant des avaries par mouille, c'est le rôle du chargeur ou de celui qui empote la marchandise. Que ce soit dans l'arrêt précité (CA Rouen, 12 févr. 2004, n° 02/01914) dans lequel c'est l'organisateur du transport a été jugé responsable de la fourniture d'un conteneur inadapté, ou au contraire dans un arrêt de la cour d'appel d'Aix-en-Provence (CA Aix-en-Provence, 11 févr. 2016, n° 12/19996) dans lequel c'est le transporteur qui a été jugé responsable de ce choix, l'attention est à chaque fois portée soit sur les instructions données par le chargeur qui n'auraient pas été respectées, soit sur celui qui empote la marchandise. Cela se conçoit aisément, aux premières loges pour apprécier le choix du conteneur à l'aune de la marchandise transportée et du voyage prévu, il doit effectivement alerter sur le choix d'un conteneur inadapté. En l'espèce le connaissance portait la mention FCL/FCL signifiant que le transporteur n'intervenait ni dans l'empotage, ni dans le dépotage de la marchandise. Toute faute de sa part était donc exclue.