

COUR DE CASSATION
CHAMBRE COMMERCIALE

N° de pourvoi: 07-20684

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Mme Favre (président), président

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

Me Le Prado, SCP Lyon-Caen, Fabiani et Thiriez,
SCP Ortscheidt, SCP Piwnica et Molinié, SCP
Richard, SCP Waquet, Farge et Hazan, avocat(s)

Audience publique du 16 juin 2009

Rejet

Non publié au bulletin

LA COUR DE CASSATION, CHAMBRE COMMERCIALE, a rendu l'arrêt suivant :

Statuant tant sur le pourvoi principal formé par la société Generali assurances IARD que sur le pourvoi incident relevé par l'Association pour le transit et le transport et sur le pourvoi provoqué éventuel relevé par la Société approvisionnement général d'équipement électrique et de sécurité ;

Donne acte à la société Generali assurances IARD du désistement de son pourvoi en ce que celui-ci est dirigé contre les sociétés Soflog Sofembal, Ectra, Sofrana, Terminaux de Normandie, Andrew Weir Shipping, SDV New Caledonia ;

Attendu, selon l'arrêt attaqué (Paris, 12 septembre 2007) et les productions, que la Société approvisionnement général d'équipement électrique et de sécurité (la société Sagees) ayant confié à l'Association pour le transit et le transport (l'Att), en qualité de commissionnaire de transport, l'acheminement de caisses de matériel électronique depuis la France jusqu'en Nouvelle-Calédonie, la marchandise, emballée par les sociétés Soflog Sofembal et Ectra et chargée par la société Terminaux de Normandie sur le navire "Teignbank" de la société Andrew Weir Shipping, a été acheminée depuis le Havre jusqu'à Nouméa où des avaries ont été constatées lors du déchargement par les sociétés Sofrana et SDV New Caledonia ; qu'ultérieurement, la société Sagees a assigné en indemnisation l'Att, la société Continent IARD, aux droits de laquelle se trouve la société Generali assurances IARD (la société Generali), ainsi que les autres intervenants dans la chaîne de transport ;

Sur le premier moyen du pourvoi principal :

Attendu que la société Generali fait grief à l'arrêt de l'avoir condamnée à payer à la société Sagees certaines sommes, alors, selon le moyen, que l'article 7 du contrat d'assurance stipule que sont exclus les dommages et pertes matériels résultant de l'absence, l'insuffisance ou l'inadaptation de la préparation, de l'emballage ou du conditionnement de la marchandise et du calage ou de l'arrimage de la marchandise à l'intérieur d'une unité de charge lorsqu'ils sont effectués par l'assuré, ses représentants ou lorsqu'ils sont exécutés avant le commencement du voyage assuré ; que la cour d'appel a constaté que le commissaire d'avaries avait indiqué que l'emballage du matériel transporté construit à l'aide de panneaux de bois aggloméré cloués entre eux était "faible" pour un transport entre l'Europe et le Pacifique Sud dans une cale de navire en vrac dans laquelle sont arrimés principalement des matériaux de construction et où les caisses sont levées par les grues de bord, constatations d'où il résulte que les dommages sont liés à l'insuffisance et à l'inadaptation de l'emballage et du conditionnement comme du calage et de l'arrimage des marchandises opérés par les représentants ou les ayants droit de la société Sagees ; qu'en retenant la responsabilité exclusive de l'Att, commissionnaire de transport et en excluant celle de la société Sagees qui avait confié à l'Att le soin d'organiser le transport de vingt-six caisses, la cour d'appel, qui a condamné la société Generali à garantir la société Sagees, a méconnu la clause susvisée, la société Generali ayant expressément exclu sa garantie en cas d'insuffisance comme d'inadaptation de l'emballage mais aussi du conditionnement et du calage et de l'arrimage des marchandises transportées, ce qui incluait le choix d'un transport en cale et en vrac et non en conteneur ; qu'en statuant ainsi, la cour d'appel a violé l'article 1134 du code civil ;

Mais attendu qu'ayant retenu qu'il ne résultait pas avec certitude des constatations du commissionnaire d'avaries que les enfoncements et dislocations aient eu pour origine une insuffisance ou une inadaptation de l'emballage des machines transportées, mais que c'est dans le choix du mode de transport qu'une erreur grave a été commise, cette mauvaise appréciation étant seule à l'origine des dommages subis, la cour d'appel a légalement justifié sa décision ; que le moyen n'est pas fondé ;

Sur le second moyen du même pourvoi :

Attendu que la société Generali reproche encore à l'arrêt de l'avoir déclarée irrecevable en son action contre l'Att, alors, selon le moyen que l'assureur qui a payé l'indemnité d'assurance est subrogé, jusqu'à concurrence de cette indemnité, dans les droits et actions de l'assuré contre les tiers qui, par leur fait, ont causé le dommage ayant donné lieu à la responsabilité de l'assureur ; que la cour d'appel qui a condamné la société Generali au paiement de l'indemnité d'assurance à la société Sagees mais qui a refusé que l'assureur exerce contre l'Att une action en paiement fondée non sur le contrat de transport mais sur le fondement de la subrogation de l'assureur après paiement a, en statuant ainsi, violé l'article L. 121-12 du code des assurances ;

Mais attendu qu'il ne résulte ni de l'arrêt, ni des conclusions de la société Continent, que cette dernière ait fait état de la subrogation de l'assureur tirée de l'article L. 121-12 du code des assurances ; que le moyen, nouveau et mélangé de fait et de droit, est irrecevable ;

Sur le premier moyen du pourvoi incident :

Attendu que l'Att reproche à l'arrêt de l'avoir condamnée, in solidum avec la société Generali, à régler à la société Sagees la somme de 20 460,62 euros pour sa faute personnelle,

qualifiée de faute lourde, et de l'avoir en conséquence déboutée de son action récursoire à l'encontre des sociétés Andrew Weir Shipping, Terminaux de Normandie, SDV New Caledonia, Sofrana, Soflog Sofembal et Ectra, alors, selon le moyen, que l'emballage et le conditionnement de la marchandise incombent à l'expéditeur qui doit en adapter la nature au type de transport choisi ; qu'en l'espèce il résultait des constatations du commissaire d'avaries que l'emballage réalisé par l'expéditeur était insuffisant pour le transport exécuté et qu'il aurait fallu, pour un tel parcours, soit emballer ces cellules ou ces batteries dans des caisses constituées avec des planches de 20 mm et une armature en bois de section 10X10 cm, soit empoter ces cellules ou ces batteries emballées telles quelles (bois agglomérés) dans des conteneurs type 20' ou 40' PF ou VL et arrimer obligatoirement ces modules dans les cales du navire ; qu'en décidant cependant que le commissionnaire de transport avait commis une faute dans le choix du mode de transport, sans avoir auparavant recherché si l'expéditeur - ou les entreprises chargées par lui de réaliser le conditionnement des marchandises - aurait pu réaliser un conditionnement adapté au type de navire préalablement choisi en concertation avec le commissionnaire de transport, la cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard de l'article L. 132-5 du code de commerce ;

Mais attendu que le commissionnaire de transport, qui est tenu, en sa qualité d'organisateur de l'expédition, de veiller à ce que la marchandise soit conditionnée de manière à supporter l'acheminement, ne peut reprocher à son commettant un conditionnement de la marchandise inadapté au moyen de transport utilisé ; que c'est en revanche à lui qu'il appartient, soit de changer de moyen de transport, soit de modifier le conditionnement ; qu'ayant relevé que la marchandise, conditionnée par les sociétés Soflog Sofembal et Ectra avait été chargée dans les cales d'un navire tandis que le conditionnement réalisé n'était prévu que pour un acheminement en conteneurs, la cour d'appel a, à bon droit, retenu que l'Att, en sa qualité de commissionnaire de transport avait manqué à ses obligations ; que le moyen n'est pas fondé ;

Sur le deuxième moyen du même pourvoi :

Attendu que l'Att fait encore le même reproche à l'arrêt, alors, selon le moyen, que la faute lourde suppose une négligence d'une extrême gravité confinant au dol et dénotant l'inaptitude du débiteur de l'obligation à l'accomplissement de sa mission contractuelle ; qu'en retenant que la mauvaise appréciation par le commissionnaire du mode de transport devait être assimilée à une faute lourde sans caractériser la gravité du comportement du commissionnaire, la cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard de l'article 1150 du code civil ;

Mais attendu qu'ayant relevé que la responsabilité du mauvais choix du mode de transport incombait au commissionnaire de transport qui seul était en mesure d'apprécier l'importance du poids des machines à transporter et les précautions nécessaires à prendre pour une expédition maritime de quarante et un jours, ce dont il résulte que l'Att avait commis une négligence d'une extrême gravité confinant au dol et dénotant l'inaptitude de ce commissionnaire à l'accomplissement de sa mission d'organisateur de l'expédition, la cour d'appel a pu en déduire que l'Att avait commis une faute lourde ; que le moyen n'est pas fondé ;

Sur le troisième moyen du même pourvoi :

Attendu que l'Att fait enfin grief à l'arrêt de l'avoir déboutée de son action récursoire à l'encontre des sociétés Andrew Weir Shipping, Terminaux de Normandie, SDV New Caledonia, Sofrana, Soflog Sofembal et Ectra, alors, selon le moyen :

1°/ que la faute personnelle, fût-elle lourde, commise par le commissionnaire de transport à l'égard de son donneur d'ordre ne lui interdit pas de rechercher la responsabilité du transporteur et des autres intervenants à l'opération de transport ; qu'en décidant que l'importance de la faute commise par le commissionnaire de transport lui interdisait de se retourner contre les autres acteurs du transport, la cour d'appel a violé les articles L. 132-5 du code de commerce et 1150 du code civil ;

2°/ que le transporteur maritime répond tant de sa faute personnelle que de la faute du manutentionnaire dont il a requis les services ; qu'en déboutant le commissionnaire de transport de son action à l'encontre du transporteur maritime sans rechercher si le manutentionnaire ayant réalisé le déchargement n'avait pas commis une faute – et ce bien qu'elle ait elle-même relevé qu'une caisse avait été disloquée et avait chuté lors de la manutention –, la cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard des articles 27 et suivants et 50 et suivants de la loi du 18 juin 1966 ;

Mais attendu qu'après avoir relevé que le commissaire d'avaries avait indiqué que l'emballage construit à l'aide de panneaux en bois aggloméré cloués entre eux était suffisant pour un transport en conteneurs mais se révélait faible pour un transport entre l'Europe et le Pacifique-Sud dans une cale de navire en vrac dans laquelle principalement sont arrimés des matériaux de construction et où les caisses sont levées par les grues du bord, l'arrêt retient que la responsabilité du mauvais choix du mode de transport incombait au commissionnaire de transport qui seul était en mesure d'apprécier l'importance du poids des machines à transporter et les précautions nécessaires à prendre pour ce long voyage ; qu'en l'état de ces constatations et appréciations desquelles il résulte que la faute lourde commise par l'Att est seule à l'origine des dommages subis, la cour d'appel en a exactement déduit, abstraction faite du motif surabondant critiqué par la première branche, que l'Att ne pouvait pas se retourner contre les autres acteurs du transport tels que le transporteur maritime ou la société Sofrana ayant procédé au déchargement après dislocation des caisses ; que le moyen, ne peut être accueilli ;

Et attendu que, par suite du rejet du pourvoi principal, le pourvoi éventuel de la société Sagees est devenu sans objet ;

PAR CES MOTIFS :

REJETTE les pourvois principal et incident ;

Fait masse des dépens et les met par moitié d'une part à la charge de la société Generali assurances IARD et d'autre part à la charge de l'Association pour le transit et le transport ;

Vu l'article 700 du code de procédure civile, condamne la société Generali assurances IARD à payer à la Société approvisionnement général d'équipement électrique et de sécurité la somme de 2 500 euros, condamne l'Association pour le transit et le transport à payer à la Société approvisionnement général d'équipement électrique et de sécurité la somme de 2 000 euros, à payer à la société Sofrana la somme de 2 500 euros, à payer à la société Terminaux de Normandie TN la somme de 2 500 euros, à payer à la société Soflog Sofembal la somme de 2 500 euros et à payer à la société SDV New Caledonia la somme de 2 500 euros ; rejette les autres 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 seize juin deux mille neuf.

MOYENS ANNEXES au présent arrêt.

Moyens produits AU POURVOI PRINCIPAL par la SCP Piwnica et Molinié, avocat aux Conseils pour la société Generali assurances IARD.

PREMIER MOYEN DE CASSATION

Le moyen fait grief à l'arrêt attaqué d'avoir condamné la Sté GENERALI ASSURANCES IARD venant aux droits de la Sté LE CONTINENT IARD à payer à la Sté SAGEES les sommes de 36 419 et de 20 460 augmentées des intérêts au taux légal à compter du 29 mars 2002, capitalisés,

AUX MOTIFS QUE, sur les causes des avaries au regard de l'emballage des marchandises transportées, la Sté SOFRANA venant aux droits de la Sté SOFRAC par l'effet d'une fusion absorption en 1998 a assisté aux opérations d'expertise amiable des marchandises transportées, à savoir les 26 colis de marque SAGEES qu'elle a déchargés en Nouvelle Calédonie après le transport maritime Le Havre / Nouméa ; que les cinq caisses abîmées contenaient des batteries et des cellules, matériel destiné à l'installation d'une station de pompage, deux des machines devant être considérées comme perdues tandis que les trois autres étaient réparables ; que le commissaire d'avaries a indiqué d'une part que l'emballage de ces cellules et batteries construit à l'aide de panneaux en bois aggloméré cloués entre eux était suffisant pour un transport en conteneur mais se révélait faible pour un transport entre l'Europe et le Pacifique Sud dans une cale de navire en vrac dans laquelle principalement sont arrimés des matériaux de construction et où les caisses sont levées par les grues du bord ; qu'il a en outre dit que certaines de ces caisses présentaient déjà des enfoncements de leur couvercle avant d'avoir été déchargées de la cale du bateau et qu'une caisse avait été endommagée lors de la manutention, cette manutention ayant consisté en l'arrimage des caisses à la suite duquel deux de leurs coins ont été soulevés à l'aide d'une élingue et de la grue de bord puis calés afin de permettre le passage des sangles par le dessous, les caisses ayant été ensuite levées, l'une d'entre elles ayant été disloquée et ayant chuté dans la cave lors de cette manutention ; que la Sté SOFRANA indique avoir émis des réserves précises avant de décharger ces caisses et prétend pouvoir être exonérée de sa responsabilité d'aconier du fait que les dommages ont pour cause une faute du chargeur, à savoir un mauvais emballage constaté avant déchargement, la chute de caisse au moment du déchargement ayant été rendue inévitable du fait qu'elle avait subi un enfoncement et que sa dislocation s'avérait inévitable au moment du levage ; que la Sté SAGEES avait assuré la marchandise de bout en bout auprès de la Sté GENERALI ASSURANCES venant aux droits de la Sté LE CONTINENT IARD qui refuse sa garantie en raison de ce que l'emballage insuffisant des marchandises serait la cause des dommages ; mais considérant qu'il ne résulte pas avec certitude des constatations susvisées que les enfoncements et dislocations aient eu pour origine une insuffisance ou une inadaptation de l'emballage des machines transportées ; qu'en effet, toutes les caisses endommagées présentaient au moins un enfoncement de leur couvercle et de certaines de leurs parois, ce qui n'est pas en soi révélateur d'un défaut de solidité du contreplaqué mais est, à la lecture des constatations du commissaire aux avaries, révélateur d'avaries mécaniques directement liées au fait qu'elles avaient été arrimées dans la cale n° 1 avec peu d'espace entre elles et les autres colis et qu'elles avaient en outre subi une pression de charge verticale exercée du haut en bas ; que l'indication par le commissaire d'avaries de ce que cette conception d'emballage était destinée à un transport en conteneur montre que c'est dans le choix du mode de transport qu'une erreur a été commise, la cale de navire en vrac étant inadaptée au transport de ces caisses contenant des machines ne pouvant être transportées à l'air libre et l'arrimage sérieux dans des conteneurs abritant les

caisses étant indispensable à un voyage de 41 jours sur mer entre Le Havre et Nouméa ; qu'au seul motif que l'emballage commandé à la Sté ECTRA s'entendait pour un transport terrestre à destination de Mâcon et non pour un transport maritime, les premiers juges ne pouvaient conclure automatiquement à l'insuffisance ou à l'inadaptation de l'emballage effectué par cette société, ce alors que les constatations susvisées ont été les mêmes sur les caisses emballées par la Sté SOFLOG SOFEMBAL et par la Sté ECTRA ; que la responsabilité du mauvais choix du mode de transport incombe au commissionnaire de transport qui, seul, était en mesure d'apprécier l'importance du poids des machines à transporter et les précautions nécessaires à prendre pour ce long voyage ; que cette mauvaise appréciation s'assimile à une faute lourde seule à l'origine des dommages subis et d'une importance telle qu'elle interdit à l'ATT d'exciper des limites contractuelles de responsabilité ou de se retourner contre les autres acteurs du transport tels que le transporteur maritime ou la Sté SOFRANA ayant procédé au déchargement après la dislocation des caisses ; qu'en outre, du fait que l'organisation du voyage et le choix du mode de transport de machines lourdes lesquelles contenaient des éléments électroniques fragiles incombaient à l'ATT, il ne peut utilement être reproché à la Sté ANDREW WEIR SHIPPING LIMITED d'avoir placé les caisses en cale, les éléments susvisés, du fait qu'ils étaient sensibles aux variations de température et à l'exposition au vent et à l'eau excluant de toute manière un voyage sur le pont, la cale étant pour la Sté ANDREW WEIR SHIPPING LIMITED le seul endroit où elle pouvait placer les caisses, lesquelles auraient dû être remplacées par des conteneurs à entreposer sur un autre type de bateau choisi par le commissionnaire de transport ; que la responsabilité du transporteur maritime doit être exclue ;

ALORS QUE l'article 7 du contrat d'assurance formé entre la Sté SAGEES et la Sté LE CONTINENT IARD aux droits de laquelle vient la Sté GENERALI ASSURANCES IARD stipule que sont exclus les dommages et pertes matériels résultant de l'absence, l'insuffisance ou l'inadaptation de la préparation, de l'emballage ou du conditionnement de la marchandise et du calage ou de l'arrimage de la marchandise à l'intérieur d'une unité de charge lorsqu'ils sont effectués par l'assuré, ses représentants ou lorsqu'ils sont exécutés avant le commencement du voyage assuré ; que la cour d'appel a constaté que le commissaire d'avaries avait indiqué que l'emballage du matériel transporté construit à l'aide de panneaux de bois aggloméré cloués entre eux était « faible » pour un transport entre l'Europe et le Pacifique Sud dans une cale de navire en vrac dans laquelle sont arrimés principalement des matériaux de construction et où les caisses sont levées par les grues de bord, constatations d'où il résulte que les dommages sont liés à l'insuffisance et à l'inadaptation de l'emballage et du conditionnement comme du calage et de l'arrimage des marchandises opérés par les représentants ou les ayants droit de la Sté SAGEES ; qu'en retenant la responsabilité exclusive de l'ATT, commissionnaire de transport et en excluant celle de la Sté SAGEES qui avait confié à l'ATT le soin d'organiser le transport de 26 caisses, la cour d'appel, qui a condamné la Cie GENERALI à garantir la Sté SAGEES, a méconnu la clause susvisée, la Sté GENERALI ASSURANCES IARD ayant expressément exclu sa garantie en cas d'insuffisance comme d'inadaptation de l'emballage mais aussi du conditionnement et du calage et de l'arrimage des marchandises transportées, ce qui incluait le choix d'un transport en cale et en vrac et non en conteneur ; qu'en statuant ainsi, la cour d'appel a violé l'article 1134 du code civil.

SECOND MOYEN DE CASSATION (SUBSIDIAIRE)

Le moyen fait grief à l'arrêt attaqué d'avoir déclaré la Sté GENERALI ASSURANCES IARD irrecevable en son action contre l'ASSOCIATION POUR LE TRANSIT ET LE TRANSPORT (ATT),

AUX MOTIFS QUE l'appel en garantie de la Sté GENERALI ASSURANCES a été formé par assignation délivrée le 25 avril 2002, soit plus d'un an après la livraison des marchandises le 2 avril 2001,

ALORS QUE l'assureur qui a payé l'indemnité d'assurance est subrogé, jusqu'à concurrence de cette indemnité, dans les droits et actions de l'assuré contre les tiers qui, par leur fait, ont causé le dommage ayant donné lieu à la responsabilité de l'assureur ; que la cour d'appel qui a condamné la Sté GENERALI ASSURANCES IARD au paiement de l'indemnité d'assurance à la Sté SAGEES mais qui a refusé que l'assureur exerce contre l'ATT une action en paiement fondée non sur le contrat de transport mais sur le fondement de la subrogation de l'assureur après paiement a, en statuant ainsi, violé l'article L. 121-12 du code des assurances.

Moyen produit AU POURVOI PROVOQUE EVENTUEL par la SCP Richard, avocat aux Conseils pour la société Sagees.

IL EST FAIT GRIEF à l'arrêt d'attaqué d'avoir débouté la Société SAGEES de sa demande tendant à voir condamner la Société SOFLOG SOFEMBAL et la Société ECTRA à l'indemniser de son préjudice ;

AUX MOTIFS sur les causes des avaries au regard de l'emballage des marchandises transportées, la Sté SOFRANA venant aux droits de la Sté SOFRAC par l'effet d'une fusion absorption en 1998 a assisté aux opérations d'expertise amiable des marchandises transportées, à savoir les 26 colis de marque SAGEES qu'elle a déchargés en Nouvelle Calédonie après le transport maritime Le Havre / Nouméa ; que les cinq caisses abîmées contenaient des batteries et des cellules, matériel destiné à l'installation d'une station de pompage, deux des machines devant être considérées comme perdues tandis que les trois autres étaient réparables ; que le commissaire d'avaries a indiqué d'une part que l'emballage de ces cellules et batteries construit à l'aide de panneaux en bois aggloméré cloués entre eux était suffisant pour un transport en conteneur mais se révélait faible pour un transport entre l'Europe et le Pacifique Sud dans une cale de navire en vrac dans laquelle principalement sont arrimés des matériaux de construction et où les caisses sont levées par les grues du bord ; qu'il a en outre dit que certaines de ces caisses présentaient déjà des enfoncements de leur couvercle avant d'avoir été déchargées de la cale du bateau et qu'une caisse avait été endommagée lors de la manutention, cette manutention ayant consisté en l'arrimage des caisses à la suite duquel deux de leurs coins ont été soulevés à l'aide d'une élingue et de la grue de bord puis calés afin de permettre le passage des sangles par le dessous, les caisses ayant été ensuite levées, l'une d'entre elles ayant été disloquée et ayant chuté dans la cave lors de cette manutention ; que la Sté SOFRANA indique avoir émis des réserves précises avant de décharger ces caisses et prétend pouvoir être exonérée de sa responsabilité d'aconier du fait que les dommages ont pour cause une faute du chargeur, à savoir un mauvais emballage constaté avant déchargement, la chute de caisse au moment du déchargement ayant été rendue inévitable du fait qu'elle avait subi un enfoncement et que sa dislocation s'avérait inévitable au moment du levage ; que la Sté SAGEES avait assuré la marchandise de bout en bout auprès de la Sté GENERALI ASSURANCES venant aux droits de la Sté LE CONTINENT IARD qui refuse sa garantie en raison de ce que l'emballage insuffisant des marchandises serait la cause des dommages ; mais considérant qu'il ne résulte pas avec certitude des constatations susvisées que les enfoncements et dislocations aient eu pour origine une insuffisance ou une inadaptation de l'emballage des machines transportées ; qu'en effet, toutes les caisses endommagées présentaient au moins un enfoncement de leur couvercle et de certaines de leurs parois, ce qui n'est pas en soi révélateur d'un défaut de solidité du contreplaqué mais est, à la lecture des constatations du commissaire aux avaries, révélateur d'avaries mécaniques directement liées au fait qu'elles avaient été arrimées dans la cale n° 1 avec peu d'espace entre

elles et les autres colis et qu'elles avaient en outre subi une pression de charge verticale exercée du haut en bas ; que l'indication par le commissaire d'avaries de ce que cette conception d'emballage était destinée à un transport en conteneur montre que c'est dans le choix du mode de transport qu'une erreur a été commise, la cale de navire en vrac étant inadaptée au transport de ces caisses contenant des machines ne pouvant être transportées à l'air libre et l'arrimage sérieux dans des conteneurs abritant les caisses étant indispensable à un voyage de 41 jours sur mer entre Le Havre et Nouméa ; qu'au seul motif que l'emballage commandé à la Sté ECTRA s'entendait pour un transport terrestre à destination de Mâcon et non pour un transport maritime, les premiers juges ne pouvaient conclure automatiquement à l'insuffisance ou à l'inadaptation de l'emballage effectué par cette société, ce alors que les constatations susvisées ont été les mêmes sur les caisses emballées par la Sté SOFLOG SOFEMBAL et par la Sté ECTRA ; que la responsabilité du mauvais choix du mode de transport incombe au commissionnaire de transport qui, seul, était en mesure d'apprécier l'importance du poids des machines à transporter et les précautions nécessaires à prendre pour ce long voyage ; que cette mauvaise appréciation s'assimile à une faute lourde seule à l'origine des dommages subis et d'une importance telle qu'elle interdit à l'ATT d'exciper des limites contractuelles de responsabilité ou de se retourner contre les autres acteurs du transport tels que le transporteur maritime ou la Sté SOFRANA ayant procédé au déchargement après la dislocation des caisses ; qu'en outre, du fait que l'organisation *du voyage et le choix du mode de transport de machines lourdes lesquelles contenaient des éléments électroniques fragiles incombaient à l'ATT, il ne peut utilement être reproché à la Sté ANDREW WEIR SHIPPING LIMITED d'avoir placé les caisses en cale, les éléments susvisés, du fait qu'ils étaient sensibles aux variations de température et à l'exposition au vent et à l'eau excluant de toute manière un voyage sur le pont, la cale étant pour la Sté ANDREW WEIR SHIPPING LIMITED le seul endroit où elle pouvait placer les caisses, lesquelles auraient dû être remplacées par des conteneurs à entreposer sur un autre type de bateau choisi par le commissionnaire de transport ; que la responsabilité du transporteur maritime doit être exclue ;

ALORS QUE la Cour d'appel a constaté que le commissaire d'avaries avait indiqué que l'emballage du matériel transporté, construit à l'aide de panneaux de bois aggloméré cloués entre eux, était « faible » pour un transport entre l'Europe et le Pacifique Sud dans une cale de navire en vrac dans laquelle sont arrimés principalement des matériaux de construction et où les caisses sont levées par les grues de bord, constatations d'où il résulte que les dommages étaient liés à l'insuffisance et à l'inadaptation de l'emballage et du conditionnement des marchandises ; qu'en décidant néanmoins qu'il n'était pas établi avec certitude que l'emballage des machines transportées était insuffisant ou inadapté, la Cour d'appel, qui n'a pas tiré les conséquences légales qui s'évinçaient de ses propres constatations, a violé l'article 1147 du Code civil.

Moyens produits AU POURVOI INCIDENT par la SCP Waquet, Farge et Hazan, avocat aux Conseils pour l'association ATT.

PREMIER MOYEN DE CASSATION

IL EST FAIT GRIEF à l'arrêt attaqué d'avoir condamné le commissionnaire de transport (l'association A.T.T.), in solidum avec l'assureur de l'expéditeur (la société Generali Assurances), à régler à l'expéditeur (la société Sagees), la somme de 20.460,62 pour sa faute personnelle, qualifiée de faute lourde, et de l'avoir en conséquence débouté de son action récursoire à l'encontre des sociétés Andrew Weir Shipping, Terminaux de Normandie, SDV New Caledonia, Sofrana, Sofemba et Ectra,

AUX MOTIFS que « le commissaire d'avaries a indiqué d'une part que l'emballage de ces cellules et batteries, construit à l'aide de panneaux en bois aggloméré cloués entre eux était

suffisant pour un transport en conteneur mais se révélait faible pour un transport entre l'Europe et le Pacifique-sud dans une cale de navire de vrac dans laquelle principalement sont arrimés des matériaux de construction et où les caisses sont levées par les grues du bord ; ... qu'il a en outre dit que certaines de ces caisses présentaient déjà des enfoncements de leur couvercle avant d'avoir été déchargées de la cale du bateau et qu'une caisse avait été endommagée lors de la manutention, cette manutention ayant consisté en l'arrimage des caisses à la suite duquel deux de leurs coins ont été soulevés à l'aide d'une élingue et de la grue de bord, puis calés afin de permettre le passage des sangles par le dessous, les caisses ayant été ensuite levées, l'une d'entre elles ayant été disloquée et ayant chuté dans la cale lors de cette manutention ; ... que la société Sofrana indique avoir émis des réserves précises avant de décharger ces caisses et prétend pouvoir être exonérée de sa responsabilité d'acconier du fait que les dommages ont pour cause une faute du chargeur, à savoir un mauvais emballage constaté avant déchargement, la chute de caisse au moment du déchargement ayant été rendue inévitable du fait qu'elle avait déjà subi un enfoncement et que sa dislocation s'avérait inévitable au moment du levage ; ... que la S.A. Sagees avait assuré la marchandise de bout en bout auprès de la société Generali Assurances venant aux droits de la société Le Continent lard qui refuse sa garantie en raison de ce que l'emballage insuffisant des marchandises serait la cause des dommages ; mais ... qu'il ne résulte pas avec certitude des constatations susvisées que les enfoncements et dislocations aient pour origine une insuffisance ou une inadaptation de l'emballage des machines transportées ; ... qu'en effet toutes les caisses endommagées présentaient au moins un enfoncement de leur couvercle et de certaines de leurs parois, ce qui n'est pas en soi révélateur d'un défaut de solidité du contreplaqué mais est, à la lecture des constatations du commissaire d'avaries, révélateur d'avaries mécaniques directement liées au fait qu'elles avaient été arrimées dans la cale n° 1 avec peu d'espace entre elles et les autres colis et qu'elles avaient en outre subi une pression de charge verticale exercée du haut en bas ; ... que l'indication par le commissaire d'avaries de ce que cette conception d'emballage était destinée à un transport en conteneur montre que c'est dans le choix du mode de transport qu'une erreur grave a été commise, la cale de navire en vrac étant inadaptée au transport de ces caisses contenant des machines ne pouvant pas être transportées à l'air libre et l'arrimage sérieux dans des conteneurs abritant les caisses étant en outre indispensable à un voyage de quarante et un jours sur mer entre le Havre et Nouméa ; ... qu'au seul motif que l'emballage commandé à la société Ectra s'entendait pour un transport terrestre à destination de Mâcon et non pour un transport maritime, les premiers juges ne pouvaient conclure automatiquement à l'insuffisance ou l'inadaptation de l'emballage effectué par cette société ce alors que les constatations susvisées ont été les mêmes sur les caisses emballées par la société Soflog Sofembal et par la société Ectra ; ... que la responsabilité du mauvais choix du mode de transport susvisé incombe au commissionnaire de transport qui seul était en mesure d'apprécier l'importance du poids des machines à transporter et des précautions nécessaires à prendre pour ce long voyage ; ... que cette mauvaise appréciation s'assimile en l'espèce à une faute lourde seule à l'origine des dommages subis et d'une importance telle qu'elle interdit à l'Association pour le transit et le transport d'exciper des limites contractuelles de responsabilité ou de se retourner contre les autres acteurs du transport tels que le transporteur maritime ou la société Sofrana ayant procédé au déchargement après la dislocation des caisses ; ... qu'en outre, du fait que l'organisation du voyage et le choix du mode de transport de machines lourdes lesquelles contenaient des éléments électroniques fragiles, incombaient uniquement à l'Association pour le transit et le transport, il ne peut être utilement reproché à la société Andrew Weir Shipping Limited d'avoir placé les caisses en cale, les éléments susvisés, du fait qu'ils étaient sensibles aux variations de température et à l'exposition au vent et à l'eau, excluant de toutes manières un voyage sur le pont, la cale étant pour la société Andrew Weir Shipping Limited le seul endroit où elle pouvait placer les caisses, lesquelles auraient dû être remplacées par des conteneurs à entreposer sur un autre type de bateau choisi par le commissionnaire de transport ; ... qu'il s'ensuit que toute responsabilité de ce transporteur maritime doit être exclue »

ALORS que l'emballage et le conditionnement de la marchandise incombent à l'expéditeur qui doit en adapter la nature au type de transport choisi ; qu'en l'espèce il résultait des constatations du commissaire d'avaries que l'emballage réalisé par l'expéditeur était insuffisant pour le transport exécuté et qu'il aurait fallu, pour un tel parcours, « soit emballer ces cellules ou ces batteries dans des caisses constituées avec des planches de 20 mm et une armature en bois de section 10x10cm, soit empoter ces cellules ou ces batteries emballées telles quelles (bois agglomérés) dans des conteneurs type 20' ou 40' PF ou VL et arrimer obligatoirement ces modules dans les cales du navire » ; qu'en décidant cependant que le commissionnaire de transport avait commis une faute dans le choix du mode de transport, sans avoir auparavant recherché si l'expéditeur – ou les entreprises chargées par lui de réaliser le conditionnement des marchandises – auraient pu réaliser un conditionnement adapté au type de navire préalablement choisi en concertation avec le commissionnaire de transport, la Cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard de l'article L. 132-5 du Code de commerce.

DEUXIEME MOYEN DE CASSATION (subsidaire)

IL EST FAIT GRIEF à l'arrêt attaqué d'avoir retenu la faute lourde du commissionnaire de transport (l'association A.T.T.) et de l'avoir en conséquence condamné, in solidum avec l'assureur de l'expéditeur (la société Generali Assurances), à régler à l'expéditeur (la société Sagees), la somme de 20.460,62 , sans tenir compte de ses limitations personnelles de responsabilité, et débouté de son action récursoire à l'encontre des sociétés Andrew Weir Shipping, Terminaux de Normandie, SDV New Caledonia, Sofrana, Sofembal et Ectra,

AUX MOTIFS que « le commissaire d'avaries a indiqué d'une part que l'emballage de ces cellules et batteries, construit à l'aide de panneaux en bois aggloméré cloués entre eux était suffisant pour un transport en conteneur mais se révélait faible pour un transport entre l'Europe et le Pacifique-sud dans une cale de navire de vrac dans laquelle principalement sont arrimés des matériaux de construction et où les caisses sont levées par les grues du bord ; ... qu'il a en outre dit que certaines de ces caisses présentaient déjà des enfoncements de leur couvercle avant d'avoir été déchargées de la cale du bateau et qu'une caisse avait été endommagée lors de la manutention, cette manutention ayant consisté en l'arrimage des caisses à la suite duquel deux de leurs coins ont été soulevés à l'aide d'une élingue et de la grue de bord, puis calés afin de permettre le passage des sangles par le dessous, les caisses ayant été ensuite levées, l'une d'entre elles ayant été disloquée et ayant chuté dans la cale lors de cette manutention ; ... que la société Sofrana indique avoir émis des réserves précises avant de décharger ces caisses et prétend pouvoir être exonérée de sa responsabilité d'acconier du fait que les dommages ont pour cause une faute du chargeur, à savoir un mauvais emballage constaté avant déchargement, la chute de caisse au moment du déchargement ayant été rendue inévitable du fait qu'elle avait déjà subi un enfoncement et que sa dislocation s'avérait inévitable au moment du levage ; ... que la S.A. Sagees avait assuré la marchandise de bout en bout auprès de la société Generali Assurances venant aux droits de la société Le Continent lard qui refuse sa garantie en raison de ce que l'emballage insuffisant des marchandises serait la cause des dommages ; mais ... qu'il ne résulte pas avec certitude des constatations susvisées que les enfoncements et dislocations aient pour origine une insuffisance ou une inadaptation de l'emballage des machines transportées ; ... qu'en effet toutes les caisses endommagées présentaient au moins un enfoncement de leur couvercle et de certaines de leurs parois, ce qui n'est pas en soi révélateur d'un défaut de solidité du contreplaqué mais est, à la lecture des constatations du commissaire d'avaries, révélateur d'avaries mécaniques directement liées au fait qu'elles avaient été arrimées dans la cale n° 1 avec peu d'espace entre elles et les autres colis et qu'elles avaient en outre subi une pression de charge verticale exercée du haut en bas ; ... que l'indication par le commissaire d'avaries de ce

que cette conception d'emballage était destinée à un transport en conteneur montre que c'est dans le choix du mode de transport qu'une erreur grave a été commise, la cale de navire en vrac étant inadaptée au transport de ces caisses contenant des machines ne pouvant pas être transportées à l'air libre et l'arrimage sérieux dans des conteneurs abritant les caisses étant en outre indispensable à un voyage de quarante et un jours sur mer entre le Havre et Nouméa ; ... qu'au seul motif que l'emballage commandé à la société Ectra s'entendait pour un transport terrestre à destination de Mâcon et non pour un transport maritime, les premiers juges ne pouvaient conclure automatiquement à l'insuffisance ou l'inadaptation de l'emballage effectué par cette société ce alors que les constatations susvisées ont été les mêmes sur les caisses emballées par la société Soflog Sofembal et par la société Ectra ; ... que la responsabilité du mauvais choix du mode de transport susvisé incombe au commissionnaire de transport qui seul était en mesure d'apprécier l'importance du poids des machines à transporter et des précautions nécessaires à prendre pour ce long voyage ; ... que cette mauvaise appréciation s'assimile en l'espèce à une faute lourde seule à l'origine des dommages subis et d'une importance telle qu'elle interdit à l'Association pour le transit et le transport d'exciper des limites contractuelles de responsabilité ou de se retourner contre les autres acteurs du transport tels que le transporteur maritime ou la société Sofrana ayant procédé au déchargement après la dislocation des caisses ; ... qu'en outre, du fait que l'organisation du voyage et le choix du mode de transport de machines lourdes lesquelles contenaient des éléments électroniques fragiles, incombaient uniquement à l'Association pour le transit et le transport, il ne peut être utilement reproché à la société Andrew Weir Shipping Limited d'avoir placé les caisses en cale, les éléments susvisés, du fait qu'ils étaient sensibles aux variations de température et à l'exposition au vent et à l'eau, excluant de toutes manières un voyage sur le pont, la cale étant pour la société Andrew Weir Shipping Limited le seul endroit où elle pouvait placer les caisses, lesquelles auraient dû être remplacées par des conteneurs à entreposer sur un autre type de bateau choisi par le commissionnaire de transport ; ... qu'il s'ensuit que toute responsabilité de ce transporteur maritime doit être exclue »

ALORS que la faute lourde suppose une négligence d'une extrême gravité confinant au dol et dénotant l'incapacité du débiteur de l'obligation à l'accomplissement de sa mission contractuelle ; qu'en retenant que la mauvaise appréciation par le commissionnaire du mode de transport devait être assimilée à une faute lourde sans caractériser la gravité du comportement du commissionnaire, la Cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard de l'article 1150 du Code civil.

TROISIEME MOYEN DE CASSATION (subsidaire)

IL EST FAIT GRIEF à l'arrêt attaqué d'avoir débouté le commissionnaire de transport (l'association A.T.T.) de son action récursoire à l'encontre des sociétés Andrew Weir Shipping, Terminaux de Normandie, SDV New Caledonia, Sofrana, Sofembal et Ectra,

AUX MOTIFS que « le commissaire d'avaries a indiqué d'une part que l'emballage de ces cellules et batteries, construit à l'aide de panneaux en bois aggloméré cloués entre eux était suffisant pour un transport en conteneur mais se révélait faible pour un transport entre l'Europe et le Pacifique-sud dans une cale de navire de vrac dans laquelle principalement sont arrimés des matériaux de construction et où les caisses sont levées par les grues du bord ; ... qu'il a en outre dit que certaines de ces caisses présentaient déjà des enfoncements de leur couvercle avant d'avoir été déchargées de la cale du bateau et qu'une caisse avait été endommagée lors de la manutention, cette manutention ayant consisté en l'arrimage des caisses à la suite duquel deux de leurs coins ont été soulevés à l'aide d'une élingue et de la grue de bord, puis calés afin de permettre le passage des sangles par le dessous, les caisses ayant été ensuite levées, l'une d'entre elles ayant été disloquée et ayant chuté dans la cale lors de cette manutention ; ... que la société

Sofrana indique avoir émis des réserves précises avant de décharger ces caisses et prétend pouvoir être exonérée de sa responsabilité d'acconier du fait que les dommages ont pour cause une faute du chargeur, à savoir un mauvais emballage constaté avant déchargement, la chute de caisse au moment du déchargement ayant été rendue inévitable du fait qu'elle avait déjà subi un enfoncement et que sa dislocation s'avérait inévitable au moment du levage ; ... que la S.A. Sagees avait assuré la marchandise de bout en bout auprès de la société Generali Assurances venant aux droits de la société Le Continent lard qui refuse sa garantie en raison de ce que l'emballage insuffisant des marchandises serait la cause des dommages ; mais ... qu'il ne résulte pas avec certitude des constatations susvisées que les enfoncements et dislocations aient pour origine une insuffisance ou une inadaptation de l'emballage des machines transportées ; ... qu'en effet toutes les caisses endommagées présentaient au moins un enfoncement de leur couvercle et de certaines de leurs parois, ce qui n'est pas en soi révélateur d'un défaut de solidité du contreplaqué mais est, à la lecture des constatations du commissaire d'avaries, révélateur d'avaries mécaniques directement liées au fait qu'elles avaient été arrimées dans la cale n° 1 avec peu d'espace entre elles et les autres colis et qu'elles avaient en outre subi une pression de charge verticale exercée du haut en bas ; ... que l'indication par le commissaire d'avaries de ce que cette conception d'emballage était destinée à un transport en conteneur montre que c'est dans le choix du mode de transport qu'une erreur grave a été commise, la cale de navire en vrac étant inadaptée au transport de ces caisses contenant des machines ne pouvant pas être transportées à l'air libre et l'arrimage sérieux dans des conteneurs abritant les caisses étant en outre indispensable à un voyage de quarante et un jours sur mer entre le Havre et Nouméa ; ... qu'au seul motif que l'emballage commandé à la société Ectra s'entendait pour un transport terrestre à destination de Mâcon et non pour un transport maritime, les premiers juges ne pouvaient conclure automatiquement à l'insuffisance ou l'inadaptation de l'emballage effectué par cette société ce alors que les constatations susvisées ont été les mêmes sur les caisses emballées par la société Soflog Sofembal et par la société Ectra ; ... que la responsabilité du mauvais choix du mode de transport susvisé incombe au commissionnaire de transport qui seul était en mesure d'apprécier l'importance du poids des machines à transporter et des précautions nécessaires à prendre pour ce long voyage ; ... que cette mauvaise appréciation s'assimile en l'espèce à une faute lourde seule à l'origine des dommages subis et d'une importance telle qu'elle interdit à l'Association pour le transit et le transport d'exciper des limites contractuelles de responsabilité ou de se retourner contre les autres acteurs du transport tels que le transporteur maritime ou la société Sofrana ayant procédé au déchargement après la dislocation des caisses ; ... qu'en outre, du fait que l'organisation du voyage et le choix du mode de transport de machines lourdes lesquelles contenaient des éléments électroniques fragiles, incombaient uniquement à l'Association pour le transit et le transport, il ne peut être utilement reproché à la société Andrew Weir Shipping Limited d'avoir placé les caisses en cale, les éléments susvisés, du fait qu'ils étaient sensibles aux variations de température et à l'exposition au vent et à l'eau, excluant de toutes manières un voyage sur le pont, la cale étant pour la société Andrew Weir Shipping Limited le seul endroit où elle pouvait placer les caisses, lesquelles auraient dû être remplacées par des conteneurs à entreposer sur un autre type de bateau choisi par le commissionnaire de transport ; ... qu'il s'ensuit que toute responsabilité de ce transporteur maritime doit être exclue »

ALORS, d'une part, que la faute personnelle, fût-elle lourde, commise par le commissionnaire de transport à l'égard de son donneur d'ordre ne lui interdit pas de rechercher la responsabilité du transporteur et des autres intervenants à l'opération de transport ; qu'en décidant que l'importance de la faute commise par le commissionnaire de transport lui interdisait de se retourner contre les autres acteurs du transport, la Cour d'appel a violé les articles L. 132-5 du code de commerce et 1150 du Code civil,

ALORS, d'autre part, que le transporteur maritime répond tant de sa faute personnelle que de la faute du manutentionnaire dont il a requis les services ; qu'en déboutant le commissionnaire de transport de son action à l'encontre du transporteur maritime sans rechercher si le manutentionnaire ayant réalisé le déchargement n'avait pas commis une faute et ce bien qu'elle ait elle-même relevé qu'une caisse avait été disloquée et avait chuté lors de la manutention, la Cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard des articles 27 et suivants et 50 et suivants de la loi du 18 juin 1966.

Décision attaquée : Cour d'appel de Paris du 12 septembre 2007