



HAL
open science

La faute inexcusable du transporteur maritime exclut toute exonération

Claire Humann

► **To cite this version:**

Claire Humann. La faute inexcusable du transporteur maritime exclut toute exonération. Le Droit Maritime Français, 2016. hal-02420386

HAL Id: hal-02420386

<https://hal.science/hal-02420386v1>

Submitted on 19 Dec 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

La faute inexcusable du transporteur maritime exclut toute exonération

Claire HUMANN

COUR D'APPEL DE BASSE-TERRE - 23 MAI 2016

N°12/01360

TRANSPORT MARITIME DE MARCHANDISES

Transport maritime international. Bateau à moteur. Conteneur resté en souffrance avant son transbordement Dommage suite au cyclone Omar- Responsabilité du transporteur maritime. Prescription de l'action (non). Destinataire mis en demeure de prendre livraison (non). Délai n'ayant pu courir (oui). Cas excepté (non). Cyclone. Alerte rouge Météo France. Instruction de l'autorité portuaire de déplacer les conteneurs. Inertie du transporteur. Faute inexcusable (oui).

ARRET (EXTRAITS)

« LA COUR,

Exposé du litige

B... a commandé à la société Cap Sud, dont le siège est à Pointe à Pitre, un bateau à moteur neuf de marque Wellcraft série 330 Coatal, fabriqué aux Etats-Unis, équipé de deux moteurs diesel de 370 CV au prix de 237.842,60 €, qui comprend le coût du transport entre les Etats-Unis et la Guadeloupe, l'assurance transport maritime, les taxes, les frais de débarquement, du transitaire et de la francisation. Il a payé sur cette somme 189.773,63 €.

La société Cap Sud a confié l'organisation du transport du navire de l'usine aux États Unis à Pointe à Pitre aux sociétés ITN of Miami INC et ITN Consolidators, qui ont assuré le transport auprès de la société Northern Marine Undewinters.

Le transport a été confié à la société CMA CGM.

L'acte de connaissance prévoyait que le bateau serait embarqué à Miami, par la société ITN Consolidators, chargeur, pour être transporté jusqu'à son destinataire la société Cap Sud à Pointe à Pitre. Il ne mentionne aucun délai d'acheminement.

Le bateau a été embarqué, sur un ber, dans un container Flat. Il a été déchargé à Philipsburg, Sint Maarten, partie hollandaise de l'île de Saint-Martin, le 17 septembre 2008, en attente d'un transbordement sur le navire *Cap Canaille* à destination de Pointe à Pitre.

La société CMA CGM, invoquant un problème de dimension pour son embarquement à bord de *Cap Canaille*, a refusé son acheminement jusqu'à Pointe à Pitre.

Le container est, ainsi, resté en souffrance sur le port de Philipsburg en attente d'une solution d'acheminement vers Pointe à Pitre.

Le 12 septembre 2008, X... a assuré le bateau auprès de la société Groupama Transport.

La société Cap Sud a proposé à X... le 3 octobre 2008 de faire effectuer par ses propres moyens l'acheminement du navire de Saint-Martin à Pointe à Pitre.

Elle a entrepris des démarches pour obtenir un acte de francisation pour permettre au navire d'être mis à l'eau et d'accomplir la traversée, Saint Martin-Pointe à Pitre.

Dans la nuit du 15 au 16 octobre 2008, alors que le bateau était stocké sur la zone technique de la CMA CME, sur le port de Philipsburg, par l'effet de la houle déclenchée par le cyclone Omar, les containers se sont heurtés, endommageant gravement le navire.

Le container est resté en souffrance en stockage par la CMA CGM à Philipsburg, puis a été transféré par celle-ci sur la *Cap Canaille* jusqu'à un lieu de stockage de la CMA CGM à Jarry, commune de Baie-Malhaut, en Guadeloupe.

Par acte d'huissier de justice des 18,19 et 25 mai 2009, B... a fait assigner la SARL Cap Sud, la société Groupama transport et la société Northern Marine Underwriters (NMU), à titre principal, en résolution d'une vente et en restitution du prix, à titre subsidiaire, en condamnation sur le fondement de l'article 1147 du code civil.

Par assignations des 24 juin et 1^{er} octobre 2009, la société Groupama Transport a fait appeler en garantie la société Cap Sud en qualité de commissionnaire de transport ainsi que la société CMA CGM.

Selon jugement du 12 novembre 2009, la SARL Cap Sud a été placée en liquidation judiciaire.

Par actes des 1^{er} mars 2010 et 31 mars 2010, la société Groupama Transport, puis X... ont fait assigner Maître Y... en qualité de liquidateur de la société Cap Sud.

Par jugement du 22 juin 2012, le tribunal mixte de commerce de Pointe-à-Pitre a :

-constaté que la SARL Cap Sud a commis une faute contractuelle à l'égard de X... en relation causale directe avec le préjudice en résultant, d'un montant de 189.773,63 € outre les intérêts de droit à compter de l'exploit introductif d'instance, (...); - mis hors de cause la CMA CGM Antilles Guyane; - débouté X... de sa demande subsidiaire formulée à l'encontre de la société Groupama transport; (...) - constaté que la CMA CGM a commis une faute et a engagé sa responsabilité contractuelle à l'égard de X..., (...);

Le 20 juillet 2012, la CMA CGM a interjeté appel du jugement.

(...)

MOTIFS DE L'ARRET

(...)

Sur les fins de non recevoir

Sur la prescription

(...)

En application de l'article de l'article 55 du décret du 31 décembre 1966 applicable, l'article L.5422 du code des transports n'était en vigueur que depuis le 1^{er} décembre 2010, « *le délai de prescription des actions contre le transporteur ou le destinataire court à compter du jour où les marchandises furent remises ou offertes au destinataire ou, en cas de perte totale, du jour où elles auraient dû être livrées.* »

En l'espèce, l'acte de connaissance prévoit que le bateau est embarqué à Miami pour être transporté jusqu'à son destinataire la société Cap Sud à Pointe à Pitre, port de déchargement.

La CMA CGM produit une copie d'un courrier adressé à Cap Sud zone technique de Bas du Fort à Pointe à Pitre par le chef du contentieux d'une société non précisée. Ce courrier, qui porte la date du 3 septembre 2009, vise en objet : *Cap Canaille* du 25/02/09, et indique : « *nous vous informons que le bateau Wellcraft 330 Coatal, qui a été déchargé le 25 février 2009 se trouve depuis ce jour en souffrance sur le terminal de Jarry. Nous vous demandons de procéder à son enlèvement sans délai (...)* ».

D'une part, le courrier indique que le bateau est à Jarry, donc, commune de Baie Malhaut et non à Pointe à Pitre, lieu prévu du déchargement au connaissance et, d'autre part, aucune preuve de l'envoi de ce courrier et de sa réception par la société Cap Sud n'est produit aux débats.

La société CMA CGM n'établit ainsi pas qu'elle a mis le destinataire désigné par le connaissance, soit la société Cap Sud, en mesure de prendre livraison du bateau et que celui-ci est arrivé au port de destination.

Force est de constater dès lors qu'elle ne démontre pas que le délai a commencé à courir et que l'action est prescrite.

Sur la prescription de la demande de Maître Y... à l'encontre de la société Cap Sud, la CMA CGM soutient que l'action est prescrite par application de l'article L.5422-18 du code des transports.

Cependant, il résulte de ce qui précède que le délai initial d'un an n'a pas commencé à courir et, qu'en tout état de cause, le délai de prescription n'a pas expiré. En outre, ces dispositions ne sont pas applicables à la société Cap Sud, société venderesse d'une marchandise fabriquée à l'étranger, non professionnelle du transport, qui n'est pas intervenue en tant que commissionnaire de transport.

La fin de non recevoir sera donc rejetée.

Sur l'intérêt et la qualité à agir

La CMA CGM fait valoir que X... ayant obtenu du tribunal de commerce selon jugement du 22 juin 2012 la résolution de la vente, et l'inscription au passif de la société Cap Sud, n'est plus propriétaire du bateau et ne démontre pas un intérêt à agir à son encontre.

La cour est précisément saisie de l'appel de ce jugement de sorte que les dispositions de ce jugement qui n'a d'ailleurs nullement prononcé la résolution d'une vente ne peuvent, en l'état, être opposées à X..., lequel a, sur le fondement de l'article 31 du code de procédure civile, un intérêt à agir en responsabilité à l'encontre du transporteur maritime.

Sur la recevabilité de l'action en garantie de X... à l'encontre de la société MNU, l'attestation d'assurance produite aux débats indique que les sociétés ITN of Miami INC et ITN Consolidators INC ont souscrites un contrat d'assurance auprès de MNU, société anglaise, le 12 septembre 2008, couvrant les dommages pouvant survenir au cours de son transport entre Miami et Pointe à Pitre, la valeur assurée étant de 235.000 USD et le bénéficiaire la société Cap Sud.

C'est à bon droit que les premiers juges ont constaté que l'assurance était contractée par les sociétés ITN of Miami et ITN Consolidators Inc, sociétés américaines, et que la perte était payable à la SARL Cap Sud pour les risques du transport et, qu'enfin, le contrat était soumis à la loi et aux usages anglais, ainsi que le dispose l'article 19 dudit contrat, en a déduit que X... ne justifiait pas au regard de celle-ci d'un droit à agir directement à l'encontre de la société MNU.

Ainsi qu'il l'indique en vertu de l'article L.112-1 du code des assurances, il est possible de contracter une assurance pour le compte d'une personne déterminée ou pour le compte de qui il appartiendra, mais tel n'est pas le cas en l'espèce, la police ayant été souscrite avec pour bénéficiaire, la société Cap Sud.

Il n'est nullement démontré qu'à la signature du contrat la société MNU avait connaissance du fait que l'acheteur du bateau transporté était X..., son nom n'apparaît en effet dans aucun document de MNU ou transmis à MNU. Il ne peut donc soutenir que la loi applicable est celle du territoire français puisque l'assurance aurait été souscrite à son bénéfice et que l'assureur devait notamment lui fournir les conditions de l'assurance.

En tout état de cause, X... ne tire pas les conséquences des moyens exposés dans ses motifs, puisqu'il ne demande pas dans le dispositif de ses conclusions la condamnation de la société MNU à le garantir, mais demande à la cour de la condamner à relever et garantir la société Cap Sud.

Enfin sur la recevabilité de l'action de X... à l'encontre de la société MNU, nul ne plaidant par procureur, X... est irrecevable à demander la condamnation *in solidum* de la CGA CGM et de MNU à relever et garantir la société Cap Sud de ses condamnations.

Sur le fond

Sur l'action de X... en direction de Cap Sud (...)

Sur l'action de X... en direction de la société CMA CGM

Le transporteur maritime est débiteur d'une obligation de résultat dans l'acheminement des marchandises à bon port. Sa responsabilité est ainsi une responsabilité de plein droit en cas de perte et d'avarie et il ne peut être exonéré de celle-ci qu'en établissant l'existence d'un cas excepté. La CMA CGM fait grief au tribunal de n'avoir pas retenu les cas exonération de responsabilité tirés de la convention du 25 août 1924.

Elle fait précisément valoir que la survenance de l'Ouragan Omar constitue un cas exonératoire de responsabilité, un événement anormalement pénible devant justifier l'exonération du transporteur.

Il résulte du dossier que le transporteur a accepté la mission de transporter le conteneur flat de Miami jusqu'à Pointe à Pitre, qu'à Saint-Martin, il a débarqué le conteneur flat, qui est resté en souffrance, stocké sur le parc à conteneurs de la CMA CGM situé sur le port dans la partie hollandaise de l'île de Saint-Martin, que l'argument tiré du fait que les dimensions du chargement ne permettaient pas son chargement sur le *Cap Canaille* n'est appuyé par aucune pièce aux débats hormis les propres déclarations du transporteur (déclaration faite à la société Cap Sud et aux experts), que d'ailleurs le container a fini par être acheminé par le transporteur jusqu'en Guadeloupe par le *Cap Canaille*, que ce problème de dimension eut-il été réel, il lui appartenait au départ du chargement de prendre toute mesure utile pour son acheminement jusqu'à son point final de déchargement ou de ne pas l'accepter un chargement non conforme, si tant est que le contrat contienne des précisions quant aux dimensions de la marchandise à charger.

C'est à raison que le tribunal a constaté que le transporteur n'a jamais procédé à la livraison du navire à Saint-Martin et que le navire sur son ber empoté sur un container est resté sous sa garde sur le port.

Il en résulte, qu'en raison de la négligence de la CMA CGM, le voyage a été interrompu et le bateau est resté sur la zone portuaire de Philipsburg sans protection autre que son arrimage au container de transport, un mois, durant la période cyclonique.

Or, la survenance d'un cyclone dans l'arc antillais pendant la période cyclonique est un phénomène prévisible, habituel.

En outre, l'intensité du cyclone Omar était habituelle et la route du cyclone n'était pas fréquente mais pas proprement inhabituelle.

La CMA CGM, qui avait le navire sous sa garde à terre se devait de mettre en place toute mesure pour assurer sa conservation, en période cyclonique, son prompt acheminement vers sa destination finale et, à l'annonce du cyclone, mettre en œuvre toutes mesures utiles.

A cet égard, la CMA CGM ne prouve nullement, comme elle l'indique dans ces écritures avoir renforcé l'arrimage sur le conteneur, avoir positionné le conteneur ouvert dans un endroit abrité du port et surtout l'avoir isolé des autres conteneurs.

Alors que le cyclone Omar avait été dûment prévu par météo France, qui a émis une alerte rouge pour une houle destructrice avec des creux de 2,50 à 3,50 mètres et que l'autorité portuaire lui avait donné instruction, le 14 octobre 2008, de déplacer les conteneurs vides et d'en empiler, le transporteur n'a pris aucune mesure de protection du bateau, notamment concernant les conteneurs proches, qui sous l'effet de la houle ont heurté le bateau, lequel était resté sanglé sur son ber au conteneur de transport.

En particulier, alors qu'elle soutient que le conteneur ouvert avait été isolé des autres, les photographies prises jointes à l'expertise LEB du 26 octobre 2008, montrent qu'il n'était nullement isolé mais entouré d'autres conteneurs, tout prêt de la mer, sur une zone peu protégée. Le bateau étant resté arrimé au conteneur, qui n'a pas bougé, c'est donc le fait qu'il n'ait pas été isolé des conteneurs vides, ou peu lourds qui a provoqué le sinistre.

L'expert écrit : « *Le conteneur flat en question et sa cargaison ont été percutés par un ou plusieurs conteneurs lorsqu'ils se sont déplacés dans le zone portuaire par la force de la mer lors du passage de l'ouragan Omar, et, en conséquence, la vedette a été endommagée.* »

De fait, le transporteur n'a pris aucune mesure pour faire échapper la marchandise confiée à un sinistre prévisible.

Cette négligence d'une extrême gravité a mis de manière certaine en péril le bateau.

Il en résulte que la CMA CGM ne saurait invoquer un cas excepté et que la faute inexcusable retenue permet d'écarter la limitation de responsabilité, par application de l'article 4§5 e) de la convention de Bruxelles du 25 août 1924 modifié.

C'est, donc, avec pertinence que le tribunal a jugé que le fait d'avoir laissé le navire en période cyclonique sans mettre en œuvre de protection adaptée constitue une faute inexcusable privant la CMA CGM de la possibilité de se prévaloir de la clause limitative de responsabilité qu'elle invoque et que sa faute a empêché la livraison du navire à destination sans perte et avarie.

Le cas accepté et la clause limitative ayant été écartées, il convient de juger que X... a droit à réparation intégrale des dommages résultant de l'avarie.

Sur le dommage, la CMA CGM fait valoir que la perte totale du navire n'est pas démontrée.

Le rapport de Z..., commissaire d'avarie, qui apparaît minutieux et argumenté indique que le navire est impropre à la navigation, décrit de nombreuses atteintes à la structure (liston arraché, bordés, plate-forme enfoncées ou fracturées), que toute la superstructure a joué et s'est déformée et ajoute que les dommages structurels et la perte de rigidité qui en découle sont importants.

Il observe que le bateau est réparable. Il évalue au jour de son rapport, les travaux à 120.000 €, mais ajoute que la société WELLCRAFT a définitivement retiré sa garantie par ce numéro de coque, ce qui est attesté par une pièce produite aux débats.

Or, même après réparation, le navire ne serait nullement équivalent au navire neuf transporté, puisqu'il est, de fait, un navire accidenté, touché dans sa structure et sa superstructure, sans garantie constructeur; sa valeur est dès lors très dépréciée.

Compte de la valeur de la marchandise, des frais qui devraient être exposés pour la remplacer, de la somme versée par C..., sans contrepartie, le jugement sera confirmé, en ce qu'il a fait droit à la demande de X... à hauteur de 189.773,63 € au titre de la réparation de son préjudice matériel.

Sur la demande de remboursement des droits de navigation, du fait de l'absence de diligence de la CMA CGM, X... a dû faire franciser le bateau et se retrouve donc à devoir payer des droits de douane pour un bateau qui ne lui a jamais été livré. Il sera fait droit à sa demande à hauteur des sommes déboursées justifiées pour la période objet de la demande.

(...)

Sur l'action de Maître Y... en qualité de mandataire liquidateur de la société Cap Sud à l'encontre de La CMA CGM

Pour les mêmes motifs que ceux invoqués supra tirés de la responsabilité de plein droit du transporteur pour les pertes et dommages subis par la chose transportée depuis sa prise en charge jusqu'à sa livraison, de l'absence de preuve rapportée d'un cas exonératoire de responsabilité au sens de l'article 27 de la loi du 18 juin 1966, la faute inexcusable ayant été retenue, c'est à bon droit que le tribunal a fait droit à la demande de garantie présentée par Maître Y... es qualités.

La décision sera donc confirmée de ce chef.

Sur l'action en responsabilité de X... à l'égard de la société MNU (...)

Sur l'appel incident de la société MNU

(...)

Cependant, il résulte du dossier que durant la phase de transport entre Miami-Pointe à Pitre, alors que le bateau n'avait pas été livré par le transporteur et était sous sa garde, il a été gravement endommagé.

En effet, la livraison est : « *l'opération par laquelle le transporteur remet la marchandise à l'ayant droit qui l'accepte* », étant précisé que le destinataire manifeste son acceptation de la marchandise « *en étant mis en mesure d'en vérifier l'état et le cas échéant d'assortir son acceptation de réserves puis d'en prendre effectivement possession.* »

Et, il n'est pas invoqué ni prouvé fait que le connaissement ait été remis au transporteur en échange d'un bon à délivrer.

C'est sur le fondement des dommages subis au navire que MNU doit sa garantie à la société CAP SUD, bénéficiaire de l'assurance.

Le moyen sera donc écarté comme étant inopérant.

Subsidiairement, la société MNU, se prévaut de l'application des articles 8 et 9 du contrat d'assurance et soutient qu'il est acquis que le transport avait pris fin, le 3 octobre 2008, à Saint-Martin, le bateau devant être acheminé par ses propres moyens à Pointe-à-Pitre.

Précisément, elle fait valoir que le fait que la vedette soit toujours sous la garde de la CMA CGM est sans influence sur le fait que l'opération de transport maritime avait pris fin avant livraison: une fois débarqué du cargo, son entreposage dans l'attente de sa mise à l'eau ne relevait plus, selon elle, d'une opération de manutention maritime.

Or, la livraison au lieu de déchargement prévu au contrat n'étant pas intervenue et la société CAP SUD n'ayant pas choisi de se faire livrer à Saint-Martin, (au regard du refus de prise en charge du conteneur jusqu'à Pointe-à-Pitre, elle était en train d'organiser une livraison dans les jours suivants par mise à l'eau à Saint-Martin), les conditions d'application de l'article 8 du contrat d'assurance ne sont donc pas réunies.

L'article 9 selon la traduction faite par MNU prévoit : « *Si en raison des circonstances en dehors du contrôle de l'assuré, le contrat de transport prend fin à un port ou à un endroit autre que la destination désignée, ou le transport est autrement terminé avant la livraison des marchandises comme prévue à la clause 8 ci-dessus, alors cette assurance prendra fin à moins qu'une notification rapide ne soit faite aux assureurs et qu'une continuation de la couverture soit requise (...)* ».

Force est de constater que le contrat de transport n'avait pas pris fin et que les conditions de l'article 8 n'étant pas réunies, l'article 9 ne peut trouver application.

Étant jugé que le conteneur était bien entreposé dans le cadre du contrat de transport qui n'avait pas pris fin et que la couverture par l'assurance couvrant les dommages du transport restait acquise, le moyen sera également écarté.

Enfin, la société MNU expose qu'aucun des experts n'a conclu que la vedette n'était pas réparable, le montant de sa garantie devant être limité au coût de la réparation du bateau en octobre 2008, et que la seule évaluation opposable est celle de son expert qui a évalué le dommage à 20.000 dollars US.

Cependant, il résulte des pièces produites aux débats et notamment du rapport du commissaire d'avarie que le montant des dommages tels que décrits supra (valeur du bateau et frais qui devraient être exposés pour le remplacer) doit être fixé à la somme de 189.773,63 €.

(...)

PAR CES MOTIFS,

la cour, statuant publiquement, contradictoirement et en dernier ressort,
Déclare B... irrecevable en ses demandes de condamnation in solidum de la société CMA CGM et Northern Marine Underwriters à garantir la société Cap Sud de ses condamnations.
CONFIRME le jugement frappé d'appel en toutes ses dispositions.

Y ajoutant,

Précise que le bateau de marque Wellcraft série 330 Coatal équipé des deux moteurs diesel 370 CV, stocké sur la zone technique de la CMA CGM à Jarry, est la propriété de la société Cap Sud.

Dit que Maître Y... en qualité de liquidateur judiciaire de la société Cap Sud devra, dans le délai de quatre mois à compter de la signification de l'arrêt, procéder au dédouanement du bateau ou à toute mesure afin que X... ne soit plus soumis au paiement des droits de navigation.

Condamne la CMA CGM à payer à B... la somme de 5.472 € au titre du paiement en pure perte des droits de navigation pour les années 2012, 2013 et 2014, avec intérêts au taux légal à compter du présent arrêt. (...) ».

Prés. : C. Dupouy ; Me N. Boucher (appellante), Me m. Win Bompard, Me g. Derussy, Me J. Witvoet, Me R. Ezzlin (intimés).

OBSERVATIONS

La décision commentée est un nouvel exemple des conséquences que peut engendrer la faute inexcusable du transporteur maritime qui n'a pris aucune mesure pour préserver la marchandise sous sa garde alors qu'il avait connaissance de l'arrivée d'un cyclone prévu par Météo France.

Des faits ayant donné lieu au litige, on retiendra que suite à la vente d'un bateau à moteur, la société Cap Sud a fait appel à un commissionnaire de transport lequel a confié le transport maritime des Etats-Unis jusqu'à Pointe à Pitre à la société CMA CGM. Le bateau empoté dans un conteneur flat a été déchargé sur l'île de Saint Martin en attente d'un transbordement à destination de Pointe à Pitre. Invoquant un problème de dimension pour son embarquement, la société CMA CGM a refusé l'acheminement du bateau jusqu'à Pointe à Pitre. Resté en souffrance sur le port de Philipsburg, le bateau a été endommagé par l'effet de la houle déclenchée par le cyclone Omar.

Parmi les nombreux points soulevés, nous concentrerons nos observations sur les trois principaux arguments développés par le transporteur maritime¹² que la Cour d'appel de Basse-Terre rejette au motif que la prescription annale n'est pas acquise faute de livraison (I), que l'existence d'un cas excepté tiré de la survenance d'un cyclone n'est pas rapportée (II) et enfin que le transporteur ne peut pas bénéficier de la limitation légale de responsabilité, son inaction constituant une faute inexcusable (III).

I.- LA PRESCRIPTION N'EST PAS ACQUISE

Le premier moyen de défense du transporteur maritime consistait à invoquer la prescription annale de l'action en responsabilité du chargeur ou du destinataire pour pertes et avaries qui, on le sait, court du jour de la livraison. Cet argument était toutefois voué à l'échec dans la mesure où le point de départ de la prescription correspond au jour où les marchandises ont été remises ou offertes par le transporteur à l'ayant droit qui est en mesure d'en prendre

¹ On laissera de côté les discussions sur la mise en cause des assureurs.

² Assigné par l'acheteur, le vendeur du bateau appelle en garantie le transporteur.

possession et d'en vérifier l'état³ ou en cas de perte totale au jour où la livraison aurait dû être effectuée⁴. Or, en l'espèce, faute de livraison, le délai de prescription n'avait pu commencer à courir.

La Cour de Basse terre considère en effet que « *c'est à raison que le tribunal a constaté que le transporteur n'a jamais procédé à la livraison du navire à Saint Martin et que le navire (...) est resté sous sa garde sur le port* ». Elle juge ainsi à juste titre qu' « *il résulte de ce qui précède que le délai initial d'un an n'a pas commencé à courir et, qu'en tout état de cause, le délai de prescription n'a pas expiré* ».

Cette solution fidèle aux règles en vigueur n'appelle guère de commentaire. On relèvera simplement l'existence d'une solution similaire rendue par la Cour d'Aix qui a jugé que la prescription ne commence pas à courir lorsque des marchandises, déchargées dans un port autre que celui de destination, y sont laissées en souffrance, de telle sorte qu'elles ne sont ni remises ou offertes, ni perdues⁵. On relèvera aussi qu'en l'espèce le transporteur ne doit pas avoir de regrets sur ce point dans la mesure où, comme le souligne la Cour d'appel, « *ces dispositions (n'étaient) pas applicables à la société Cap Sud, société vendeuse d'une marchandise fabriquée à l'étranger, non professionnelle du transport, qui n'est pas intervenue en tant que commissionnaire de transport* ».

II.- L'ABSENCE DE CAUSE EXONERATOIRE

Sur le fond, le transporteur maritime faisait grief au tribunal de n'avoir pas retenu les cas exonération de responsabilité tirés de la Convention du 25 août 1924. Il faisait précisément valoir que la survenance de l'Ouragan Omar constituait un événement anormalement pénible devant justifier son exonération.

C'était toutefois oublier que la libération du transporteur maritime suppose l'existence d'un cas excepté et que celui-ci soit le fait générateur du dommage⁶. Or, malheureusement pour lui, ces deux conditions cumulatives n'étaient pas établies en l'espèce.

La Cour de Basse-Terre constate en effet que l'existence d'un cas excepté n'est pas rapportée. Elle relève que la survenance d'un cyclone dans l'arc antillais pendant la période cyclonique est un phénomène prévisible, habituel, que l'intensité du cyclone Omar était habituelle et que la route du cyclone n'était pas inhabituelle, que le cyclone Omar avait été dûment prévu par météo France qui avait émis une alerte rouge pour une houle destructrice et enfin, que l'autorité portuaire avait donné instruction au transporteur de déplacer les conteneurs vides et de les empiler.

Cette solution nous conduit à quelques observations. Tout d'abord on observera que ni le transporteur maritime ni la Cour d'appel ne nomme le cas excepté querellé. Cette frilosité s'explique peut-être par le fait que le dommage a eu lieu à terre. Quoi qu'il en soit, il s'agit vraisemblablement de la fortune de mer qui s'entend d'un événement anormalement pénible et

³ CA Aix-en-Provence, 2^{ème} ch., 21 févr. 2008, Fortis Corporate Insurance c. Ste Grandi Traghetti, *DMF* 2009, HS, p.69 ; TGI Marseille, 7 mars 2008, 1021, obs. S. Miribel . V. aussi, MM Bonassies et Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, 2^{ème} éd. n°1032.

⁴ En application l'article de l'article 55 du décret du 31 décembre 1966 applicable, l'article L.5422-18 du Code des transports n'étant en vigueur que depuis le 1er décembre 2010.

⁵ CA Aix-en-Provence, 11 juin 1980, *BT* 1981, p. 14.

⁶ CA Aix-en-Provence, 19 juin 2008, *BTL* 2009, 579.

résultant « *d'un concours de circonstances dans lesquelles entrent en cause la force du vent, l'état de la mer et la hauteur des vagues* »⁷.

A l'appui de cette qualification on peut faire valoir que la fortune de mer (ou péril de la mer) a été appliquée au passage d'un cyclone violent ayant déclenché une houle à l'origine de l'avarie par mouille des conteneurs placés temporairement à quai⁸. Or les circonstances de l'espèce sont assez voisines. L'expert a en effet estimé que « *Le conteneur flat en question et sa cargaison ont été percutés par un ou plusieurs conteneurs lorsqu'ils se sont déplacés dans la zone portuaire par la force de la mer* »⁹ lors du passage de l'ouragan Omar, et, en conséquence, la vedette a été endommagée »¹⁰. Bien que survenu à terre, le sinistre pouvait donc être attribué à la « force de la mer ».

Une telle qualification pose toutefois problème si l'on considère que la Cour d'appel apprécie le cas excepté à l'aune des critères de la force majeure en s'interrogeant sur l'imprévisibilité et l'irrésistibilité de l'événement météorologique pour en déduire que les circonstances ne permettraient pas de conclure à l'existence d'une cause exonératoire.

En effet, l'assimilation de la fortune de mer à la force majeure ne va de soi sachant que, contrairement à la loi française de 1966, la notion de péril de la mer, au sens de l'article 4-2 c de la Convention de 1924, ne renvoie pas à la notion de « force majeure ». Il s'agit d'une notion plus large qui s'entend de tout événement anormalement pénible¹¹ ou particulièrement fort libératoire *a priori* pour le transporteur sans qu'il soit tenu de démontrer que ces événements revêtent un caractère imprévisible et insurmontable. La Cour de cassation a ainsi rappelé à plusieurs reprises que la fortune de mer constitue une notion spécifique du droit maritime distincte de la force majeure¹², position encore soutenue par certains juges du fond¹³.

Pour autant, la solution de la Cour de Basse terre ne doit pas être condamnée si l'on considère qu'elle est dans la lignée de la jurisprudence récente qui prône une appréciation plus stricte des cas exceptés de la Convention de Bruxelles. On observera simplement que cette sévérité¹⁴

⁷ Sur la notion de fortune de mer, v. M., Poupard, *DMF* 1984, p. 424 pour qui la fortune de mer c'est l'hypothèse du gros temps, de la tempête, de la tornade, de la houle, voire de l'ouragan.

⁸ CA Paris, pôle 5, ch. 5, 27 juin 2013, n° 11/04472, Chartis Europe c/ Helvetia assurances et a., *BTL* 2013, p. 543. En l'espèce, le cas de fortune de mer a été retenu car bien que ce phénomène n'est pas imprévisible dans la zone considérée – île Maurice – rien ne pouvait laisser présager qu'il la toucherait lors du dépôt à quai des conteneurs effectué deux jours avant la diffusion de la première alerte.

⁹ C'est nous qui soulignons.

¹⁰ Cette analyse est entérinée par le juge lorsqu'il reproche au transporteur de n'avoir « *pris aucune mesure de protection du bateau, notamment concernant les conteneurs proches, qui sous l'effet de la houle ont heurté le bateau* ».

¹¹ CA Aix-en-Provence, 9 mai 1973, *DMF* 1973, p. 654 ; T. com. Marseille, 17 juin 1975, *Rev. Scapel* 1975, p. 53 ; T. com. Sète, 22 déc. 1981, *DMF* 1982, p. 434.

¹² Cass.com., 11 décembre 1962, Bull., n°510 ; Cass.com., 7 juillet 1998, n° 96-15.724 ; v. aussi, *DMF* 2007 HS, n°11, p.68, n°90 qui indique que le droit des transports maritimes ne connaît pas la notion de force majeure qui cadre mal avec les concepts de *common law*.

¹³ CA Montpellier 26 juin 2012, *BTL* 2012, 504 (absence de mauvais temps). Il a été jugé que la fortune de mer s'entend d'un événement particulièrement fort mais sans être pour autant imprévisible et irrésistible ; CA Aix-en-Provence, 11 mai 2011, n°09/368 *DMF* 2013 HS, p.71. La cour d'appel ajoute que le fait que le phénomène soit fréquent (environ 5 typhons par an) n'exclut pas de reconnaître un cas excepté. Dans le même sens, pour des décisions plus anciennes v. Cass. com., 7 déc. 1999, n° 98-10.171 ; CA Paris, 2 févr. 1971, *DMF* 1971, p. 222 ; CA Paris, 21 juin 1972, *BT* 1972, p. 386 ; CA Paris, 13 oct. 1986, *DMF* 1988, p. 101.

¹⁴ Cass.com., 1^{er} décembre 2009, navire « Carima », *DMF* 2010. 19. *RD transports* 2010 n°37, M. Ndendé qui relève que la relative sévérité de la jurisprudence ne se dément pas pour les périls de mer. Dans le même sens, v. M. Tilche *BTL* 2003, n°2976 qui note que la jurisprudence exige (en ce qui concerne la loi de 1966) qu'elle revête un caractère

conduit les tribunaux français, à quelques exceptions, à gommer les nuances entre la loi française et la Convention internationale et à faire de la force majeure rénovée la référence en matière de péril de la mer¹⁵ contrairement à l'esprit de la Convention. D'où la question de savoir si la référence explicite de la Cour de Basse-Terre aux critères de la force majeure serait validée par la Cour de cassation qui veille ou en tout cas veillait à ce que « *le juge n'exige pas que (les cas exceptés) soient imprévisibles et irrésistibles* »¹⁶.

Quoi qu'il en soit, on relèvera qu'au cas particulier le rejet du cas excepté importait peu dès lors que le sinistre n'était pas dû au cyclone mais à la faute du transporteur qui n'a pris aucune mesure pour faire échapper la marchandise confiée à un sinistre prévisible¹⁷. La Cour d'appel écarte, en effet, l'argument tiré du fait que la dimension du chargement ne permettait pas son chargement au motif qu'il n'est appuyé sur aucune pièce hormis les propres déclarations du transporteur et qu'il est infirmé par le fait que le conteneur a fini par être chargé à bord du navire. Elle ajoute que même si ce problème de dimension avait été réel, il appartenait au transporteur « *au départ du chargement de prendre toute mesure utile pour son acheminement jusqu'à son point final de déchargement ou de ne pas accepter un chargement non conforme, si tant est que le contrat contienne des précisions quant aux dimensions de la marchandise à charger* ».

Ainsi caractérisée, la faute du transporteur¹⁸ l'empêchait d'imputer le sinistre au cyclone et partant de se prévaloir d'un cas excepté libératoire. Restait à déterminer si cette faute était de nature à interdire au transporteur de se prévaloir de la limitation de responsabilité.

III.- L'EXISTENCE D'UNE FAUTE INEXCUSABLE EXCLUANT LA LIMITATION LEGALE DE RESPONSABILITE

En dernier lieu, le transporteur tentait de se prévaloir de la limitation légale de responsabilité en dépit de son comportement fautif. La discussion portait sur la qualification de cette faute, sachant que le transporteur ne peut bénéficier de la limitation de responsabilité en présence d'une faute inexcusable qui s'entend d'un « *(...) un acte ou une omission qui a eu lieu soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement* »¹⁹.

Pour retenir l'existence d'une faute inexcusable, la Cour d'appel considère tout d'abord que « *la CMA CGM qui avait le navire sous sa garde à terre se devait de mettre en place toute mesure pour assurer sa conservation, en période cyclonique, son prompt acheminement vers sa destination finale et, à l'annonce du cyclone, mettre en œuvre toutes les mesures utiles* » et qu'il « *n'a pris aucune mesure de protection(...) concernant les conteneurs proches qui sous l'effet de la houle ont heurté le bateau* ».

Puis, elle prend soin d'analyser très minutieusement les faits ainsi que le comportement du transporteur. Cet examen la conduit à constater que « *la CMA CGM ne prouve nullement (...) avoir renforcé l'arrimage sur le conteneur, avoir positionné le conteneur ouvert dans un endroit*

insurmontable ou anormalement pénible s'il s'agit d'un transport régi par la Convention de Bruxelles. Cet auteur en déduit que la force majeure est nécessaire. v. aussi, *BTL* 2010 p. 415 obs. sous Trib.Com., Marseille 11 juin 2010.

¹⁵ Ph. Delebecque, *Précis de Droit maritime*, Dalloz, 13^{ème} éd., p.728, n°747, pour qui la fortune de mer est un cas de force majeure atténuée.

¹⁶ P. Bonassies. C. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, 2^{ème} éd, p.734, n°1074.

¹⁷ Les avaries auraient pu être évitées si le transporteur avait mis le bateau à l'abri à l'annonce du cyclone.

¹⁸ Sur les conséquences de la faute du transporteur en cas de périls de mer, v. notamment nos observations sous CA Rouen, 28 octobre 2015, *DMF* 2016, p.249.

¹⁹ Article 4, § 5 e, de la Convention de Bruxelles, modifiée par le Protocole de 1968. Sur cette notion, v. aussi, *DMF* HS 2007 n°11 p.71.

abrité et surtout l'avoir isolé des autres conteneurs », qu'elle « (...) n'a pris aucune mesure pour faire échapper la marchandise confiée à un sinistre prévisible » et que « cette négligence d'une extrême gravité a mis de manière certaine en péril le bateau ».

La qualification de faute inexcusable retenue par la Cour d'appel doit être approuvée. Cette faute qualifiée est, en effet, suffisamment caractérisée au regard des critères jurisprudentiels dans la mesure où le juge ne se contente pas de simples indices²⁰ et s'appuie, conformément à l'appréciation *in concreto* qui prévaut depuis 2002²¹, sur les circonstances de l'espèce pour établir que le transporteur ne pouvait ignorer que l'absence de mesure de protection rendait prévisible le dommage²².

Pour conclure, on observera que cette décision d'espèce s'inscrit dans une longue série d'arrêts sur le thème du rejet de l'exonération du transporteur en cas de faute inexcusable. Elle présente toutefois le mérite de rappeler au transporteur que sa désinvolture peut lui coûter cher et que le droit rejoint souvent l'équité en sanctionnant les comportements fautifs.

²⁰ CA Rouen 7 mai 2009, *DMF* 2010, 139, obs. Y. Tassel.

²¹ Cass. com., 14 mai 2002, n° 99-17.761, *BTL* 2002, p. 373 ; Vialard A., *DMF* 2002, p. 579, et Rémond-Gouilloud M., *DMF* 2006, p. 516. Lamy Droit des transport **T2 n°**.

²² En ce sens, v. notamment, CA Paris 11 fév. 2010 *BTL* 2010. 592 ; CA Versailles, 3 déc. 2009, navire « Catherine Delmas », *DMF* 2010.309. Cass.com., 7 janvier 1997, *Telegma*, *DMF* 1997.397 ; obs. Ph. Delebecque.