



HAL
open science

Réserves tardives et expertise non contradictoire : présomption de livraison conforme

Claire Humann

► **To cite this version:**

Claire Humann. Réserves tardives et expertise non contradictoire : présomption de livraison conforme. Le Droit Maritime Français, 2016. hal-02420395

HAL Id: hal-02420395

<https://hal.science/hal-02420395v1>

Submitted on 10 Jan 2020

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.

Réserves tardives et expertise non contradictoire : présomption de livraison conforme

Claire HUMANN

*Maître de Conférences
Université du Havre*

**COUR D'APPEL DE VERSAILLES (12^{ème} Ch.) - 14 JUIN 2006 > Navire *MSC Ulsan*
N° 14/01275**

TRANSPORT MARITIME DE MARCHANDISES - RESPONSABILITE

Transport maritime international de marchandises. Convention de Bruxelles. Avaries par contamination. Responsabilité. Réserves tardives. Expertise non contradictoire. Force probante (non). Présomption de livraison conforme (oui). Responsabilité du transporteur maritime (non).

La marchandise ayant été réceptionnée sans réserve avant le délai de trois jours et l'expertise non contradictoire réalisée un mois après la livraison ne permettant d'établir une contamination à bord du navire, le transporteur bénéficie de la présomption de livraison conforme de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924.

Sté MSC c/ Sté AMLIN CORP INSURANCE

ARRET (EXTRAITS)

« LA COUR,
Exposé du litige

La société anonyme Tonnellerie Treuil a vendu 54 tonnes à la société Classic Oak Products Pty Ltd, en Australie, pour un montant de 32.413,64 euros, tonnes qui ont été empotés dans un container le 11 décembre 2008.

La société par actions simplifiée Röhlig SAS a été chargée d'organiser le transport en qualité de commissionnaire de transport. Le container a été acheminé par la route par la société Bgmg Transport, puis sur le navire *MSC Ulsan* jusqu'au port de Sydney, où il est arrivé le 22 janvier 2009, et a été livré au réceptionnaire le 28 janvier 2009.

La réception s'est effectuée sans réserves, puis une odeur a été identifiée montrant une contamination rendant les tonnes impropres à leur usage. Ces derniers ont été vendus en sauvetage pour 1.518,17 euros.

La société Tonnellerie Treuil estime que la contamination est intervenue au cours du transport, engageant la responsabilité de la société Röhlig et son substitué la société Mediterranean Shipping Company, ci-après désignée la société MSC ;

Par acte délivré le 14 décembre 2009, la société Tonnellerie Treuil, la société Classic Oak Products Pty Ltd et la société Amlin Corporate Insurance, assureur de cette dernière, ont donc fait assigner la société Röhlig, la société MSC et M. le ca-

pitaine commandant le navire *MSC Ulsan*, en sa qualité de représentant des armateurs, affréteurs et transporteurs maritimes, à comparaître devant le tribunal de commerce de Pontoise aux fins d'entendre ce dernier : (omissis)

Par jugement entrepris du 15 janvier 2014 le tribunal de commerce de Pontoise a :
Déclaré la société Amlin Corporate Insurance recevable et partiellement fondée en sa demande ;

Dit que la contamination était intervenue pendant le transport du fait du conteneur fourni par la société Mediterranean Shipping Company ;

Mis hors de cause M. le capitaine commandant le navire *MSC Ulsan* ; (...)

MOTIFS DE LA DÉCISION

Sur la responsabilité du transporteur :

Selon l'article L.132-5 du code de commerce, le commissionnaire de transport est garant des avaries ou pertes de marchandises et effets, s'il n'y a stipulation contraire dans la lettre de voiture, ou force majeure

Il est constant que les tonneaux fabriqués par la Tonnellerie Treuil ont été convoyés jusqu'en Australie, par mer, par la société MSC. (...)

La cour, se référant aux dispositions de l'article 3-6 de la convention de Bruxelles du 25 août 1924 précitées, relève que la marchandise a été réceptionnée sans réserves avant le délai de trois jours qui lui permettait de faire échec à la présomption de livraison conforme ; que la société Classic Oak Products Pty Ltd n'a adressé une lettre de réserve à la société Röhlrig, commissionnaire de transport, que le 4 février 2009, sans que la preuve soit rapportée qu'elle a été conviée à une expertise ; que cette expertise, non contradictoire, a été réalisée un mois après la livraison sans que soient explicitées les conditions de conservation des tonneaux examinés et sans avoir pu examiner le container incriminé ; que le technicien lui-même conclut à l'impossible identification de la source de contamination ; que la date avancée de détection de l'odeur suspecte par le fin nez du préposé de la société Brokenwood Wines ne peut être valablement vérifiée, ni sérieusement servir de point de départ au calcul d'une supposée contamination à bord du navire de la société MSC ayant servi au transport des tonneaux, sur la base d'un extrait de revue scientifique à laquelle la société Amlin Corporate Insurance fait affirmer ce qu'elle ne dit pas.

Infirmité ainsi le jugement entrepris en toutes ses dispositions, la cour déboute la société Amlin Corporate Insurance de l'ensemble de ses demandes à l'encontre de la société MSC, qui doit, en l'état des pièces du dossier, continuer à bénéficier de la présomption de livraison conforme que la convention de Bruxelles lui assure. (...)

PAR CES MOTIFS

La cour, statuant par arrêt réputé contradictoire, INFIRME le jugement entrepris du tribunal de commerce de Pontoise du 15 janvier 2014 en toutes ses dispositions, Et statuant à nouveau, DÉBOUTE la société de droit étranger AMLIN CORPORATE INSURANCE de l'ensemble de ses demandes, Et y ajoutant, REJETTE toutes autres demandes, ... ».

Prés. M. D. Rosenthal ; Av. : Me B. Rol, Me F. Lemarié (appelante), Me C. Nicolas (intimées).

OBSERVATIONS

En l'absence de réserves et de constat contradictoire à la livraison, le renversement de la présomption de livraison conforme est possible⁽¹⁵⁾ mais pas facile, la valeur et la portée de l'expertise non contradictoire étant appréciées strictement par les juges du fond. L'arrêt annoté est un nouvel exemple de ce constat⁽¹⁶⁾.

En l'espèce, une société française, la Tonnellerie Treuil s'est chargée, par l'intermédiaire d'un commissionnaire, de l'acheminement des tonneaux de vin qu'elle a vendus à une société australienne, la société Classic oak products, le transport maritime du conteneur étant effectué par la société MSC. La réception du conteneur par le destinataire s'est effectuée sans réserve, avant qu'une odeur soit identifiée, montrant une contamination par un produit de désinfection, le TBP (tribomonophénol) rendant les tonneaux impropres à leur usage⁽¹⁷⁾.

Par un jugement du 15 janvier 2014, le tribunal de commerce de Pontoise a jugé que la contamination était intervenue pendant le transport du fait du conteneur fourni par le transporteur maritime (la société MSC) et condamne ce dernier à indemniser l'assureur de l'acheteur des tonneaux.

En appel, le transporteur maritime s'oppose au renversement de la présomption de livraison conforme. La Cour d'appel de Versailles lui donne raison. Se référant aux dispositions de l'article 3-6 de la convention de Bruxelles du 25 août 1924, la cour relève que la marchandise a été réceptionnée sans réserves avant le délai de trois jours imparti pour les dommages non apparents et que l'expertise non contradictoire⁽¹⁸⁾ réalisée un mois après la livraison n'était pas suffisamment explicite pour faire échec à la présomption de livraison conforme.

Cette solution appelle deux remarques.

En premier lieu, on rappellera que l'absence de réserves ou de constat contradictoire ne suffit pas toujours à libérer le transporteur. On sait, en effet, que l'absence de réserves exprimées dans le délai de trois jours suivant la réception de la marchandise ou l'absence de constat contradictoire de l'état de la marchandise a pour seul résultat d'inverser la charge de la preuve⁽¹⁹⁾ en obligeant l'ayant droit à la marchandise à établir l'existence des dommages au moment de la livraison⁽²⁰⁾. En l'absence de réserves, les intérêts cargaison ne sont donc pas nécessairement démunis. La balle passe simplement dans leur camp.

En second lieu on relèvera que la Cour de Versailles applique implicitement le principe récemment dégagé par la Cour de cassation⁽²¹⁾ selon lequel une *expertise non contradictoire* n'équivaut pas à un *constat contradictoire* de l'état de la marchandise à la livraison mais qu'il s'agit d'un élément de renseignement qui, s'il est soumis

(15) Pour un exemple récent, CA 12 juin 2014, *BTL* 2014. 431.

(16) Pour d'autres exemples, v. *Lamy Transport*, 2016, n°733.

(17) Les tonneaux ont été vendus en sauvetage.

(18) La preuve d'une expertise contradictoire n'est pas rapportée.

(19) En matière maritime, l'absence de réserve écrite à l'arrivée de la marchandise n'entraîne nullement fin de recevoir, *Lamy Transport* 2016 T.2, n°726.

(20) Cass.com., 8 mars 2011, *DMF* 2011. 641, obs. C. Bloch ; *BTL* 2011,191. Cass.com., 3 mai 1988, no 86-12.949 ; CA Paris, 5^e ch. A, 10 avr. 1990, n° 88/5736, Mory c/ SNCHP ; CA Paris, 5^e ch. A, 13 juill. 1988, n° 86/11520, Basmaison et Japan Orchids Fischery c/ Burbach Assurance et a.

(21) Cass.com., 14 octobre 2014, *BTL* 2014, 619. *DMF* 2015. 38 rapp. Rémyery, obs. M. Follin. Dans le même sens, v. Cass.com., 4 mars 2014, *DMF* HS 18, n°84 ; *BTL* 2014. 175.

à la libre discussion des parties⁽²²⁾ peut, suivant l'appréciation souveraine des juges du fond faire preuve des avaries⁽²³⁾.

Reste que si la preuve des circonstances de fait est libre, encore faut-il que les éléments allégués soient étayés. Seules les constatations contenues dans un rapport non contradictoire, dont le sérieux et l'objectivité ne sont pas critiqués, peuvent effectivement être retenues à titre de simples renseignements⁽²⁴⁾.

En l'espèce, la difficulté tenait ainsi au fait que les conclusions du rapport d'expertise non contradictoire invoquées par le destinataire n'étaient guère « crédibles » ou qu'à tout le moins, il subsistait un large doute empêchant les juges d'écartier la présomption de livraison conforme⁽²⁵⁾.

La Cour de Versailles relève en effet « *que l'expertise non contradictoire a été réalisée un mois après la livraison sans que soient explicitées les conditions de conservation des tonneaux examinés et sans avoir pu examiner le container incriminé ; que le technicien lui-même conclut à l'impossible identification de la source de contamination ; que la date avancée de détection de l'odeur suspecte () par un préposé (du destinataire) ne peut être vérifiée ni sérieusement servir de point de départ au calcul d'une supposée contamination à bord du navire () sur la base d'un extrait de revue scientifique à laquelle (l'assureur) fait affirmer ce qu'elle ne dit pas* ».

Pour résumer, les éléments rapportés n'étaient ni sérieux, ni objectifs et ne pouvaient donc pas emporter la conviction du juge. Pour ceux qui en douteraient, il n'est qu'à relire le rapport qui fait notamment état du « *nez fin* » du destinataire. Dans ces circonstances, sans même faire état du scepticisme habituel des juges vis-à-vis des expertises non contradictoires, ni du caractère tardif de l'expertise⁽²⁶⁾, le rejet de la cour d'appel de la force probante du rapport d'expertise se comprend.

Pour conclure, on observera enfin, dans une vision prospective, que sous l'empire des Règles de Rotterdam⁽²⁷⁾, les réserves émises par le destinataire dans le délai de sept jours ouvrables à compter de la réception des marchandises⁽²⁸⁾ auraient été recevables et qu'il aurait peut-être pu obtenir réparation sachant qu'il aurait appartenu au transporteur d'établir que le dommage ne lui était pas imputable, preuve d'autant plus diabolique qu'il était fournisseur du conteneur litigieux.

(22) En application du principe du contradictoire, chaque partie doit pouvoir **connaître et discuter** les observations ou preuves produites devant le juge qui vont servir à la solution du litige.

(23) Cass.com., 19 novembre 1997, DMF 1997. 402, rapport Rémerly. Cass.com., 12 novembre 1997, DMF 1998.40. Rapport Rémerly ; obs. P. Bonassies. Cass. com., 19 nov. 1996, no 95-10.173, BTL 1997.20 ; CA Rouen, 2^e ch., 12 févr. 2004, n^o 02/01914 ; CA Rouen, 9 janv. 2001, DMF 2001. 900.

(24) *Lamy Transport*, TII éd. 1997, n^o 515, p.350.

(25) CA Rennes, 8 décembre 1998, DMF 2000.118 sur renvoi Cass. Com., 12 mars 1996 n^o 94-12.729, *Lamyline*.

(26) L'expertise doit être menée assez rapidement après le déchargement de la marchandise pour permettre au juge d'apprécier l'antériorité des dommages. La tardiveté de l'expertise conduit le plus souvent au débouté : Cass. com., 31 janv. 2012, no 10-22.946 ; Cass. com., 5 janv. 1999, no 96-18.279, BTL 1999, 100 ; CA Rouen, ch. civ. et com., 17 nov. 2011, n^o 10/00915.

(27) Sur les différents délais prévus par les textes maritimes, v. notamment, obs., *BTL.*, 2016, n^o 3603, p.400.

(28) art. 23 des Règles de Rotterdam « *Le transporteur est présumé, en l'absence de preuve contraire, avoir livré les marchandises telles que celles-ci sont décrites dans les données du contrat, à moins qu'un avis de perte ou de dommage subi par les marchandises () n'ait été donné au transporteur ou à la partie exécutante qui les a livrées si la perte ou le dommage n'est pas apparent, dans un délai de sept jours ouvrables au lieu de livraison à compter de la livraison.* »