



**HAL**  
open science

## Responsabilité du commissionnaire pour inexécution de son devoir d'information vis-à-vis de son commettant

Claire Humann

► **To cite this version:**

Claire Humann. Responsabilité du commissionnaire pour inexécution de son devoir d'information vis-à-vis de son commettant. *Le Droit Maritime Français*, 2019. hal-02421637

**HAL Id: hal-02421637**

**<https://hal.science/hal-02421637v1>**

Submitted on 20 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.

# **Responsabilité du commissionnaire pour inexécution de son devoir d'information vis-à-vis de son commettant**

**Claire HUMANN**  
*Maître de conférences*  
*Université du Havre*

**COUR D'APPEL DE BASSE-TERRE (2<sup>ème</sup> Ch.) - 14 JANVIER 2019 > Navire *Hoegh Trotter***  
**N°18/00392**

## **TRANSPORT MARITIME DE MARCHANDISES – RESPONSABILITES**

**Commissionnaire de transport. Avaries. Faute inexcusable du transporteur (non). Responsabilité *in solidum* du transporteur maritime et du commissionnaire en tant que garant de son substitué (oui). Faute personnelle du commissionnaire (non). Défaut de suivi. Absence d'information du commettant sur les dommages au déchargement. Silence du manutentionnaire inopérant. Responsabilité du commissionnaire (oui). Limitation de responsabilité (non).**

*Le transporteur maritime et le commissionnaire pris en sa qualité de garant, n'ayant pas commis de faute inexcusable peuvent bénéficier de la limitation légale de responsabilité pour les dommages causés à la grue au cours du transport maritime. Le commissionnaire est également condamné au titre du préjudice subi par son commettant du fait de l'inexécution de son devoir d'information relatif aux dommages affectant la grue sans pouvoir se prévaloir de la clause limitative de responsabilité figurant dans ses conditions de vente.*

SAS GEODIS FREIGHT FORWARDING FRANCE c/ SAS SIMAT BATIMENT et a.

### **ARRET (EXTRAITS)**

« LA COUR,

*Faits et procédure:*

Le 27 décembre 2007, la société Manitowoc Crane Group a cédé à la SAS Simat Batiment une grue, de type Potain GTMR, pour la somme de 220 000 euros et s'est réservée la propriété de l'appareil jusqu'à son complet paiement.

Suivant courrier du 2 janvier 2008, la SA Geodis Wilson France a accepté de procéder à l'enlèvement de la grue et à son transport jusqu'à Fort de France pour le compte de la société Simat Batiment. Elle a convenu de ne pas la dédouaner et de la remettre à l'acquéreur lorsque le prix de vente serait entièrement réglé.

Le 18 janvier 2008, la société Hoegh Autoliners a chargé la grue au Port du Havre et l'a transportée sur le navire *Hoegh Trotter* jusqu'à Fort de France, pour le compte de la société Goedis. Le navire est arrivé à Fort de France le 29 janvier 2008.

A l'arrivée, la SARL SCT Martinique a procédé au déchargement de la grue et a constaté la présence d'avaries. Elle a facturé à la SAS Simat Batiment la mise à disposition de la grue et son stationnement jusqu'au 9 février 2008. La SAS Simat Batiment n'ayant pas pris livraison de l'appareil, elle lui a ensuite facturé le stationnement à quai de la grue du 10 février au 18 novembre 2008.

Par acte d'huissier du 27 janvier 2009, la SAS Simat Batiment a sollicité auprès du juge des référés du tribunal mixte de commerce de Fort de France une expertise judiciaire qui a été ordonnée par décision du 3 mars 2009.

Par ordonnance du 9 mars 2010, ce même juge a rejeté les exceptions et les fins de non-recevoir soulevées par les parties, mis hors de cause la société SCT Martinique, condamné la société Geodis Wilson France et la Sas Hoegh Autoliners à payer à la SAS Simat Batiment la somme provisionnelle de 74 588,21 euros, a condamné la SAS Hoegh Autoliners à garantir la société Geodis de la condamnation, outre à lui verser la somme de 2000 euros, au titre des frais irrépétibles. Il a enfin condamné la SA Goedis et la Société Hoegh Autoliners à verser à la société Simat Batiment la somme de 3000 euros, sur le fondement des dispositions de [l'article 700 du code de procédure civile](#).

Suivant exploit d'huissier en date des 25 et 26 novembre 2009, la SAS Simat Batiment a fait assigner la SA Geodis Wilson France et la Sas Hoegh Autoliners devant le tribunal mixte de commerce de Fort de France.

Par actes des 17 et 18 décembre 2009, la Sa Geodis Wilson France a mis en cause les Sociétés Autoliners AS et la SARL SCT Martinique aux fins de se voir garantir des condamnations éventuellement prononcées à son encontre.

Par jugement contradictoire du 26 juin 2012, le tribunal mixte de commerce de Fort de France a' :

- rejeté l'exception d'incompétence et les différentes fins de non-recevoir opposées,
- déclaré recevable l'action de la Sas Simat Batiment contre la SA Geodis Wilson France, la SAS Hoegh Autoliners (France) et la SARL SCT Martinique,
- déclaré recevable l'action en intervention forcée de la SA Geodis Wilson France à l'encontre de la société SAS Hoegh Autoliners (France) et de la société Hoegh Autoliners AS (Norvège),
- ordonné la jonction des procédures enrôlées sous les numéros 10/00029 et 10/00202,
- considéré que la SA Goedis Wilson France et la SAS Hoegh Autoliners avaient commis une faute inexcusable à l'égard de la SAS Simat Batiment,
- a écarté en conséquence la limitation de responsabilité,
- condamné in solidum la SA Goedis Wilson France et la SAS Hoegh Autoliners à verser la SAS Simat Batiment la somme de 133 293,45 euros HT, en indemnisation des différents préjudices subis du fait des dommages occasionnés à la grue au cours du transport,
- condamné in solidum la SA Geodis Wilson France et la SARL SCT Martinique à payer à la SAS Simat Batiment la somme de 76 038,08 euros HT au titre du préjudice né de la carence des défenderesses dans l'information de la demanderesse quant aux dommages affectant le bien,
- débouté les sociétés défenderesses de leurs appels en garantie réciproques,
- condamné solidairement la SA Geodis Wilson France, la SAS Hoegh Autoliners et la SARL SCT Martinique à payer à la SAS Simat Batiment la somme de 5000 euros, en application de l'article 700 du CPC',
- ordonné l'exécution provisoire de la présente décision.

La SA Geodis Wilson France a relevé appel de cette décision le 10 août 2012, tout comme la SARL SCT Martinique le 28 août suivant.

Par arrêt du 22 mars 2016, la cour d'appel de Fort de France a' :

- confirmé le jugement déferé en toutes ses dispositions,
- y ajoutant, a condamné in solidum les sociétés SAS Geodis Wilson France et la SARL SCT Martinique à verser à la SAS Simat Batiment la somme de 6000 euros, sur le fondement des dispositions de [l'article 700 du code de procédure civile](#),
- condamné les sociétés Hoegh Autoliners, la SA Geodis Wilson France et la SARL SCT Martinique aux entiers dépens de la procédure.

Suite à un premier pourvoi, n° Y 16-18 140, formé par la société Geodis Wilson France et un second pourvoi, n°G16-19.368, exercé par la société SCT Martinique, la cour de cassation, dans une décision du 7 février 2018, a' :

- cassé et annulé l'arrêt du 22 mars 2016, sauf en ce qu'il a rejeté l'exception d'incompétence formulée par les sociétés Hoegh Autoliners (France) et Hoegh Autoliners (Norvège),
- a retenu la compétence de la juridiction pour statuer sur le litige,
- rejeté les différentes fins de non-recevoir opposées par les parties défenderesses,
- déclaré recevable l'action de la société Simat Batiment contre les sociétés Geodis Wilson France et Hoegh Autoliners (France),
- déclaré recevable l'action en intervention forcée de la société Geodis Wilson France contre les sociétés Hoegh Autoliners France et Norvège,
- sur les autres points, a remis les parties dans l'état où elles se trouvaient avant ledit arrêt, et pour être fait droit les a renvoyées devant la cour d'appel de Basse-Terre,
- dit n'y avoir lieu à mettre hors de cause les sociétés SCT Martinique, Simat Batiment et Geodis Wilson France, dont la présence devant la cour de renvoi était nécessaire à la solution du litige,
- laissé les dépens à la charge de chacune des parties,
- rejeté les demandes formées en application de [l'article 700 du code de procédure civile](#).

Le 21 mars 2018, la société Geodis Freight Forwarding France, anciennement dénommée Geodis Wilson France, a procédé à une déclaration de saisine de la cour de renvoi, dans les limites de la cassation de l'arrêt confirmatif précité et sous réserve du pourvoi en cassation, n°17-21.877, exercé contre l'arrêt rendu par la cour d'appel de Fort de France, le 25 avril 2017, actuellement pendant devant la cour de cassation, les chefs du jugement critiqués étant ceux par lesquels, le tribunal mixte de commerce de Fort de France, le 26 juin 2012, a :

- considéré que les sociétés Hoegh Autoliners et Geodis Wilson France ont commis une faute inexcusable à l'égard de la société Simat Batiment,
- écarté en conséquence la limitation de responsabilité,
- condamné in solidum la société Geodis Wilson France et la société Hoegh Autoliners à payer à la société Simat Batiment la somme de 133 293,45 euros HT en indemnisation des différents préjudices occasionnés à la grue en cours de transport,
- condamné in solidum la société Geodis Wilson France et la société SCT Martinique à payer à la société Simat Batiment la somme de 76 038,08 euros HT en indemnisation du préjudice subi du fait de la carence des défenderesses dans l'information de la demanderesse des dommages affectant le bien transporté,
- débouté l'ensemble des sociétés défenderesses de leurs appels en garantie réciproques,
- rejeté tout demandes autres plus amples ou contraires,
- condamnés in solidum la société Geodis Wilson France, la SAS Hoegh Autoliners et la société SCT Martinique au paiement des entiers dépens de la présente instance, en ce compris les dépens afférents aux instances de référé, de constat d'huissier, d'expertise judiciaire, hors honoraires d'avocat étant précisé que la société SCT Martinique ne pourra être tenue qu'aux ' (illisible),
- condamné in solidum la société Goedis Wilson France, la SAS Hoegh Autoliners (France) et la SCT Martinique à payer à la société Simat Batiment la somme de 5000 euros, en application de [l'article 700 du code de procédure civile](#)
- dit n'y avoir lieu à application de [l'article 700 du code de procédure civile](#) au bénéfice des parties défenderesses, y compris dans leurs rapports entre elles, et ce, sous réserve du pourvoi en cassation, n°17-21.877, formé par la société Geodis Freight Forwarding France contre l'arrêt rendu par la cour d'appel de Fort de France le 25 avril 2007, actuellement pendant devant la cour de cassation, le jugement étant également critiqué, en ce qu'il avait constaté que « la société Geodis Wilson France faisait état de ce que les frais de transport de la grue

aller/retour ne lui avaient jamais été acquittés par la société Simat Batiment ; qu'elle ne sollicitait toutefois pas la condamnation de la société Simat Batiment à lui payer les sommes correspondantes : en tout état de cause, la société Geodis Wilson France était fondée à en demander le recouvrement à tout instant ; qu'il conviendra donc le moment venu de procéder à la compensation de la somme de 46 450,12 euros due par la société Simat Batiment à la société Geodis Wilson France au titre du transport, des condamnations exécutées par la société Geodis Wilson France », alors qu'en constatant le non-paiement de cette somme de 46 450,12 euros et en l'incluant dans le préjudice indemnisable, le tribunal aurait dû, soit rejeter ce chef de demande, soit prononcer la compensation qu'il avait constatée.

L'affaire a donné lieu à une orientation dans le cadre de la procédure à bref délai prévue par [l'article 905 du code de procédure civile](#).

Le greffe a transmis un avis d'avoir à signifier la déclaration de saisine de la cour dans un délai de 10 jours à compter du 17 avril 2018.

La société Geodis Freight Forwarding France y a procédé le 23 avril 2018 à l'égard de la SAS Simat Batiment et le 24 avril 2018 à l'égard de la SASU Hoegh Autoliners, ainsi que de la société SCT Martinique, dans les conditions de [l'article 659 du CPC](#) pour cette dernière.

Le 25 avril 2018, la SAS Simat Batiment a constitué avocat.

La société Geodis Freight Forwarding France a conclu le 22 mai 2018 et a fait signifier ses conclusions le 30 mai 2018 à la société Hoegh Autoliners et le 1er juin 2018, dans les formes de [l'article 659 du CPC](#), à la société SCT Martinique.

Le 24 mai 2018, la SASU Hoegh Autoliners SAS France, société de droit français et la compagnie Hoegh Autoliners AS, société de droit norvégien, se sont constituées.

Le 29 juin 2018, la SARL SCT Martinique a constitué avocat.

L'affaire a été appelée à l'audience du 12 novembre 2018 et mise en délibéré au 19 janvier 2019.

*Prétentions et moyens des parties: (omissis)*

#### MOTIFS

*1/ Sur la responsabilité des dommages occasionnés à la grue au cours du transport maritime,*  
Au titre du jugement déféré, la société Geodis Wilson France et la société Hoegh Autoliners AS ont été condamnées in solidum à régler à la société Simat Batiment la somme de 133 293,45 euros HT au titre des désordres affectant la grue.

Cette décision est critiquée, par la société Geodis Freight Forwarding France ainsi que par les sociétés Hoegh Autoliners qui contestent tant les mécanismes de responsabilité applicables, que l'identité des responsables et le quantum de la condamnation.

En particulier, les sociétés Hoegh Autoliners dénie la qualité de transporteur à la société Hoegh Autoliners SAS (France) et demande sa mise hors de cause.

*A. Sur la responsabilité du transporteur,*

*a- Sur l'identité du transporteur et la mise hors de cause de la société Hoegh Autoliners SAS (France),*

Il résulte de l'acte de connaissance, matérialisant le contrat de transport maritime, intervenu entre le chargeur et le transporteur, que ce dernier est la société Hoegh Autoliners AS (Norvège).

La société Hoegh Autoliners SAS (France) n'est intervenue dans le cadre du transport litigieux qu'en qualité d'agent maritime de la société Hoegh Autoliners AS (Norvège).

L'agent maritime ou consignataire a généralement vocation à représenter le transporteur dans un port maritime. Pour ce faire, il agit sur ordre et pour le compte du transporteur dont il dépend.

En l'espèce, dès lors qu'il est acquis que les avaries affectant la grue sont survenues au cours du voyage transatlantique, seule la responsabilité du transporteur peut être retenue, sur le

fondement des [articles 1134 et 1147 du code civil](#), dans leur rédaction antérieure à [l'ordonnance n°2016-131 du 10 février 2016](#).

Par conséquent, la société Hoegh Autoliners SAS (France) ne pourra qu'être mise hors de cause.

*b- Sur la responsabilité contractuelle du transporteur à l'égard de la société Simat Batiment,*  
Tout d'abord, s'agissant de la recevabilité de l'action de la société Simat Batiment contre le transporteur, la société Hoegh Autoliners invoque, en page 14 de ses dernières conclusions, le principe de la prescription annale, tel que résultant de l'article 57 du décret du 31 décembre 1966.

Ce dernier dispose « *qu'en cas de perte ou de dommages survenus aux marchandises, le réceptionnaire doit adresser ses réserves écrites au transporteur ou à son représentant au port de déchargement, au plus tard au moment de la livraison, faute de quoi les marchandises sont présumées, sauf preuve contraire, avoir été reçues par lui telles qu'elles sont décrites au connaissement.* »

Toutefois, la question relative à une éventuelle prescription de l'action du commettant contre le transporteur a été définitivement jugée puisque l'arrêt rendu par la cour d'appel de Fort de France, le 22 mars 2016, s'est prononcé en faveur de la recevabilité cette action et qu'aucune cassation n'est intervenue de ce chef.

Par conséquent, ce moyen sera écarté et l'action en responsabilité de la société Simat Batiment dirigée contre la société Hoegh Autoliners AS sera déclarée recevable en la forme.

Au fond, il résulte des éléments du dossier que la société Simat Batiment, pour le compte de laquelle était réalisée le transport de la grue, a eu recours au service d'un commissionnaire, en la personne de la société Geodis Wilson France, cette dernière étant chargée de l'organisation matérielle de l'opération de transport maritime entre les ports du Havre et de Fort de France.

Pour autant, nonobstant la présence du commissionnaire, il est acquis qu'il existe un lien contractuel direct entre le bénéficiaire du contrat de transport et le transporteur lui-même, dès lors que le nom du bénéficiaire figure sur l'acte de connaissement, comme c'est le cas en l'espèce pour la société Simat Batiment. Il en résulte par conséquent que la société Simat Batiment est recevable à exercer une action en responsabilité contractuelle contre la société Hoegh Autoliners AS (Norvège).

En l'espèce le transport maritime litigieux, qui est intervenu entre le port du Havre et celui de Fort de France, est soumis aux dispositions de la [loi 66-420 du 18 juin 1966](#) sur les contrats d'affrètement et de transport maritime, dans sa version applicable à l'époque, c'est-à-dire non codifiée dans le code des transports, et au [décret n°66-1078](#) du 31 décembre 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritime.

A ce titre, l'article 27 de la loi précitée dispose que le transporteur est responsable des pertes ou des dommages subis par la marchandise depuis la prise en charge jusqu'à la livraison, à moins qu'il ne prouve que ces pertes ou dommages proviennent':

a/ de l'innavigabilité du navire, sauf au transporteur à établir qu'il a satisfait aux obligations de l'article 21 de la présente loi,

b'/ des fautes nautiques du capitaine, du pilote ou d'autres préposés du transporteur,

c/ d'un incendie,

d/ des faits constituant un événement non imputable au transporteur,

e'/ de grèves ou lock-out ou d'arrêts ou entraves apportés au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement,

f'/ des fautes du chargeur notamment dans l'emballage, le conditionnement ou le marquage des

marchandises,

g'/ de vices cachés du navire échappant à un examen vigilant,

h/ d'un acte ou d'une tentative de sauvetage de vie ou de biens en mer ou de déroutement à cette fin.

Le chargeur ou son ayant-droit pourra néanmoins, dans ces cas, faire la preuve que les pertes ou dommages sont dus, en tout ou partie, à une faute du transporteur ou de ses préposés, autre que la faute prévue à la lettre b ci-dessus.

Il résulte de la disposition précitée que la responsabilité du transporteur maritime est en l'espèce une responsabilité objective, fondée sur une présomption de faute du transporteur, laquelle ne peut être écartée que par la preuve d'un cas de force majeure, ou, par la démonstration de ce que le dommage est consécutif au fait d'un tiers.

En l'espèce, la société Hoegh Autoliners AS (Norvège) tente de se voir exonérer de sa responsabilité à l'égard de la société Simat Batiment, en arguant des dispositions de l'article 27 G de la loi du 18 juin 1966, au motif de ce que, ni le fabricant ou l'expéditeur de la grue, ni la société Geodis Wilson France, en sa qualité de commissionnaire de transport, ne lui ont donné des conseils ou des informations sur les spécificités de cette grue, notamment sur son poids très important et sur le fait qu'elle disposait d'un centre de gravité très décalé, informations qui s'avéraient nécessaires pour procéder correctement à son calage et à son arrimage.

Toutefois, ce moyen ne pourra qu'être écarté, dès lors que la société Hoegh Autoliners AS est un professionnel du transport maritime, qui avait déjà eu la charge d'assurer le transport de nombreux appareils similaires et, qui, de surcroît se prévalait d'une spécialisation toute particulière dans le transport de ce type d'engins.

De plus, l'expert judiciaire, Eric X..., a indiqué dans son rapport que la société Simat Batiment n'avait jamais eu de problème sur toutes les grues qui avaient été transportées par ce type de navires et livrées en Martinique et que par conséquent ce transport n'avait rien d'exceptionnel. Il a ajouté que, selon lui, le procédé de « saisissage » restait courant pour ce type de matériel et n'impliquait pas de préconisation particulière, comme toute remorque désolidarisée de son tracteur à bord d'un navire routier.

Partant, dès lors que la société Hoegh Autoliners AS a réalisé une opération usuelle de transport, portant sur du matériel certes spécifique, mais pour lequel elle avait une compétence établie et reconnue, celle-ci ne peut aujourd'hui arguer à bon droit de la faute du chargeur ou du commissionnaire, qui ne lui aurait pas transmis de conseil particulier concernant le calage de la grue, pour se voir exonérer de sa responsabilité.

Ceci est d'autant plus exact que l'article 38 du décret du 31 décembre 1966 met à la charge du transporteur maritime les opérations d'arrimage et donc de calage des objets qui lui sont confiés, en indiquant qu'il doit procéder, de façon appropriée, au chargement, à la manutention, à l'arrimage ou au déchargement de la marchandise.

Dans ces conditions, la société Hoegh Autoliners AS ne pourra se voir exonérer de sa responsabilité de plein droit en réparation des dommages causés à la grue transportée au profit de la société Simat Batiment, aucune obligation de conseil ne pouvant en l'espèce être mise à la charge du bénéficiaire du transport ou du commissionnaire, s'agissant de la réalisation d'une opération courante de transport maritime.

En conséquence, la responsabilité contractuelle de la société de transport maritime Hoegh Autoliners AS (Norvège) étant engagée, celle-ci sera tenue d'indemniser le préjudice subi par la société Simat Batiment du fait des dommages affectant la grue par elle transportée.

*B- Sur la responsabilité du commissionnaire,*

*a ' Sur la responsabilité du commissionnaire du fait de ses substitués,*

Il est acquis que dans le cadre du transport maritime litigieux la société Simat Batiment a eu recours aux services d'un commissionnaire en la personne de la société Geodis Wilson France. Le commissionnaire se définit comme un prestataire qui s'engage à organiser et à faire exécuter, sous sa responsabilité et en son nom propre, un transport de marchandises pour le

compte de son client, lequel a alors la qualité de commettant. Son obligation essentielle consiste à faire parvenir les marchandises à destination en bon état et dans le délai fixé contractuellement.

Pour exécuter sa mission, le commissionnaire doit faire le choix de substitués, c'est-à-dire de personnes auxquelles il va confier tout ou partie de sa mission ou de l'exécution des différentes phases de l'opération de transport.

Par conséquent, en cas de dommages affectant les biens transportés, le commettant a la faculté, soit de rechercher la responsabilité du commissionnaire à raison de son propre fait, en application de l'article 132-4 du code de commerce, soit du fait de ses substitués sur le fondement des articles L132-5 et L132-6 du même code.

En l'espèce, la société Simat Batiment se fonde sur ces dernières dispositions pour rechercher la responsabilité de son commissionnaire, la société Geodis Wilson France.

A ce titre, il convient de rappeler que [l'article L132-5 du code de commerce](#) dispose que le commissionnaire est garant des avaries et effets, s'il n'y a stipulation contraire dans la lettre de voiture ou force majeure.

L'article L132-6 prévoit quant à lui que le commissionnaire est garant des faits du commissionnaire intermédiaire auquel il adresse les marchandises.

Il résulte des dispositions précitées que le commissionnaire est présumé responsable de la bonne fin du transport et que lui incombe à ce titre une obligation de résultat. Dès lors que le résultat convenu entre le donneur d'ordre et le commissionnaire n'est pas atteint, le commissionnaire est présumé responsable du dommage causé par l'action de ses substitués.

S'agissant d'une responsabilité objective, le commissionnaire ne peut, dans ses rapports avec le commettant, arguer de son absence de faute pour se voir exonérer de sa responsabilité. Il ne peut en être déchargé qu'en établissant soit l'existence d'un cas de force majeure, soit l'absence de lien de causalité entre le fait du substitué et le dommage ou la faute du commettant pour le compte duquel le contrat de transport a été conclu.

En l'espèce, il ressort du rapport d'expertise judiciaire que le sinistre est arrivé à bord du navire du transporteur dans la mesure où la grue a chuté, suite à un calage manifestement inadéquat. La compagnie maritime, Hoegh Autoliners AS, qui avait la charge de l'arrimage et du saisissage du matériel qu'elle transportait, n'a manifestement pas exécuté correctement sa mission.

Dans ces conditions, la société Geodis Wilson France, aux droits de laquelle vient ce jour la société Geodis Freight Forwarding France, en sa qualité de commissionnaire, ne peut qu'être tenue pour responsable des avaries constatées sur la grue, dès lors que pèse à son encontre une présomption de responsabilité du fait de la défaillance de son substitué, laquelle manifestement se trouve en lien direct avec le dommage constaté.

Que cette responsabilité est d'autant plus manifeste que la société Geodis Freight Forwarding France ne démontre, ni l'existence d'un cas de force susceptible de l'exonérer de sa responsabilité, ni la matérialité d'une faute imputable à la société Simat Batiment, qui comme il a été démontré précédemment, n'a commis aucun manquement, en ne formulant pas de préconisation spécifique sur l'arrimage de ce type de matériel.

Par conséquent, la société Geodis Freight Forwarding France sera tenue à réparation envers la société Simat Batiment au titre des dommages causés à la grue lui appartenant, et ce, in solidum avec le transporteur, la société Hoegh Autoliners AS, son substitué, et ce, en application des articles 1134, 1147 du code civil et des [articles L132-5 et L132-6 du code de commerce](#).

*b/ Sur l'étendue de la responsabilité du commissionnaire du fait de ses substitués, en l'absence de faute inexcusable du transporteur,*

Il est acquis que la responsabilité du commissionnaire est une responsabilité d'emprunt, dès lors qu'elle est recherchée sur le fondement des articles 132-5 et 132-6 du code de commerce



et que par conséquent celui-ci ne peut être tenu responsable au-delà des limites même de la responsabilité du transporteur et de l'ensemble de ses substitués. En tant que garant du substitué, le commissionnaire répond donc du dommage dans les mêmes conditions et proportions que celui-ci.

En application des règles précitées, la société Geodis Freight Forwarding France argue de la limitation de sa responsabilité, en se fondant sur l'article 28 de la loi du 18 juin 1966, applicable aux transporteurs, qui dispose que « *la responsabilité du transporteur est limitée, pour les pertes ou dommages subis par les marchandises, au montant fixé au a du paragraphe 5 de l'article 4 de la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles le 25 août 1924, modifiée par le protocole signé à Bruxelles le 21 décembre 1979.* »

Par application de cette disposition, l'indemnisation revenant à la société Simat Batiment serait alors cantonnée à la somme de 68 228 DTS ou à son équivalent en euros.

Toutefois, la société Simat Batiment s'oppose à l'application de cette limitation de garantie en arguant des dispositions de ce même article 28 de la loi du 18 juin 1966 qui prévoit que « *le transporteur ne peut invoquer le bénéfice de cette limitation de responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnel avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement* ».

Il résulte de la disposition précitée que le transporteur ne peut se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue par les alinéas 1 et 2 de l'article 28 de la loi du 18 juin 1966 s'il s'est rendu coupable d'une faute inexcusable.

En l'espèce, il incombe à la société Simat Batiment, qui impute au transporteur une faute inexcusable, de démontrer, qu'il a agi non point par simple désinvolture, mais de manière téméraire, c'est dire avec la conscience que son comportement risquait nécessairement d'entraîner le dommage.

Or, force est de constater que la société Simat Batiment s'avère défaillante pour rapporter la preuve d'un tel manquement imputable à la société Hoegh Autoliners AS (Norvège). La simple défaillance dans l'arrimage et le calage du matériel, même pour un professionnel du transport maritime, ne signifie pas que celui-ci, au moment où il a agi, avait nécessairement conscience de ce que son manquement risquait de générer le dommage.

D'ailleurs, le rapport d'expertise de X... ne permet d'aucune manière d'imputer au transporteur une faute inexcusable. Si celui-ci impute la réalisation du dommage au transporteur en indiquant que le sinistre est arrivé à bord du navire et qu'il est en lien avec un mauvais calage et arrimage de la grue, il explique que « *le bois utilisé à bord des navires est généralement du bois dur et résistant à la charge, condition nécessaire pour le calage du matériel lourd et que si telle était le cas, les chaînes d'arrimage ont pu se détendre avec les mouvements permanents du navire et permettre ainsi à la grue de glisser sur un côté en cassant le bois de calage* ».

Dans ces conditions, en l'absence de faute inexcusable du transporteur, la société Geodis Freight Forwarding France est en droit d'invoquer la limitation de responsabilité applicable au transporteur dès lors que sa responsabilité est recherchée du fait des agissements de ses substitués.

*c/ Sur l'éventuelle responsabilité personnelle du commissionnaire en cas de calage ou d'arrimage défectueux de la marchandise,*

Il a été jugé qu'il peut être fait échec à l'application du plafond d'indemnisation précédemment évoqué, s'il est démontré que le commissionnaire a commis une faute personnelle dans l'accomplissement de sa mission, laquelle, dans cette hypothèse doit le contraindre à réparer l'entier préjudice subi par la société Simat Batiment.

En l'espèce, la société Simat Batiment soutient que la société Geodis Freight Forwarding France a commis une faute personnelle en ne vérifiant pas le calage de la grue.

A ce titre, il convient de rappeler que si le commissionnaire a le devoir, en sa qualité d'intermédiaire, de superviser le bon déroulement de l'opération de transport dans sa globalité, il ne lui incombe pas directement de superviser le chargement, opération qui relève, en application de l'article de 38 du décret du 31 décembre 1968, au transporteur, lequel se doit de procéder, de façon soigneuse et appropriée, au chargement, à la manutention, à l'arrimage au transport de la marchandise.

Dès lors que la société Geodis Freight Forwarding avait choisi un transporteur spécialisé dans le transport de ce type de matériel, auquel elle avait déjà au préalable confié le transport de matériels similaires, et ce, sans dommage, il ne lui incombait pas de vérifier la réalisation pratique des opérations de calage et d'arrimage de sorte qu'aucune faute personnelle ne pourra lui être reproché de ce fait. D'ailleurs, l'expert judiciaire n'a retenu de ce chef aucune faute personnelle imputable au commissionnaire.

Dans ces conditions, la responsabilité personnelle de la société Geodis Freight Forwarding ne pourra être retenue de ce chef.

*2 - Sur la responsabilité des parties subséquentement aux avaries survenues en mer,'*

*A ' Sur la responsabilité personnelle du commissionnaire à l'égard de son commettant,*

La société Simat Batiment persiste toutefois à soutenir que la société Geodis Freight Forwarding France a commis des fautes personnelles de nature à engager sa responsabilité, et ce, en s'abstenant d'informer son commettant de l'existence des avaries ayant affecté la grue lors de son arrivée au port de Fort de France et en s'abstenant de prendre livraison de cette dernière.

*a ' Sur le principe de la responsabilité personnelle du commissionnaire,*

Il est généralement admis que le commissionnaire doit agir au mieux des intérêts de son client, soigner la marchandise de bout en bout et en prendre livraison.

Ainsi, il commet une faute personnelle en ne rendant pas compte à son client des avaries ayant affecté le bien transporté en cours de transport et en ne formulant pas les réserves utiles pour conserver le recours de son client.

A ce titre, l'expert judiciaire n'a pas relevé expressément de manquement du commissionnaire à son devoir d'information et a mis en cause plus spécifiquement la société SCT Martinique. En effet, il a noté, en page 19 de son rapport, que « *la société SCT Martinique avait le devoir d'aviser son client Geodis du sinistre survenu sur le matériel, puisqu'elle en avait connaissance, le sinistre ayant été signalé par la compagnie maritime Hoegh Autoliners sur le S.O.F et sur le constat d'avarie à l'arrivée du navire, le statement of facts signé par la société SCT Martinique le 29 janvier 2009.*»

Il est donc acquis que la société SCT Martinique, qui était informée des avaries affectant la grue n'a pas répercuté cette information à la société Geodis Wilson France.

Il n'en demeure pas moins que le commissionnaire ne peut pour autant s'exonérer de toute responsabilité, dès lors qu'il est acquis qu'il ne s'est nullement inquiété de l'effectivité de la livraison de la grue et qu'il s'est désintéressé de son sort, après qu'elle ait été déchargée du navire et entreposée à quai.

En effet, nonobstant l'absence d'information de la société SCT Martinique, la société Geodis Wilson France aurait dû se rendre compte, si elle avait effectivement pris livraison de la grue au moment de son arrivé à destination, des avaries y afférents et par conséquent en informer le commettant qui aurait alors pu émettre toute réserve utile à la conservation de ses droits.

Par conséquent, la responsabilité personnelle de la société Goedis Freight Forwarding France devra être engagée de ce chef à l'égard de la société Simat Batiment'.

*b / Sur l'étendue de la responsabilité du commissionnaire,*

La société Geodis Freight Forwarding France oppose à ce titre à son commettant une nouvelle clause limitative de responsabilité, figurant à l'article 6 de ses conditions générales de vente. Cet article 6 dispose que *« dans tous les cas où la responsabilité du transitaire serait engagée pour quelque cause que ce soit et à quelque titre que ce soit, elle est strictement limitée à la réparation du dommage matériel résultant de la perte ou de l'avarie, à l'exclusion de tout autres dommages et intérêts, sans pouvoir en aucun cas excéder ni la somme prévue par les conventions internationales, lois, tarifs ou règlements éventuellement applicables à l'envoi considéré, ni à défaut de tout autre cause, 23 euros le kilo avec un maximum de 750 euros du colis perdu, avarié ou spolié, quels qu'en soient la nature, le poids, le volume ou les dimensions et 0,03 euros par kilo pour les marchandises expédiées en vrac, avec un maximum de 7633 euros par réclamation »*.

En outre, il est précisé que dans tous les cas et quelle que soit la qualité ou la fonction au titre de laquelle sont effectuées nos prestations, notre responsabilité est limitée pour les dommages autres que matériels au prix du transport de la marchandise avec un maximum de 7 633 euros de réclamation.

A titre liminaire, il convient de souligner que nonobstant l'utilisation du terme transitaire, cette clause limitative de responsabilité est susceptible de s'appliquer en l'espèce, puisque l'article 1 des conditions générales de vente prévoit que *« quelle que soit la qualité juridique ou la fonction au titre de laquelle notre société intervient, celle-ci est désignée dans les conditions générales ci-après par le terme transitaire »*.

Cette clause s'avère donc à priori parfaitement opposable à la société Simat Batiment, qui l'avait nécessairement acceptée, compte-tenu de l'ancienneté de ses relations commerciales avec la société Geodis Wilson France à laquelle elle avait déjà confié le transport de marchandises du même type par le passé.

Toutefois, elle n'a vocation à s'appliquer que lorsque la responsabilité personnelle du commissionnaire est engagée et ne joue pas quand la responsabilité de ce dernier est recherchée en sa qualité de garant du fait de ses substitués.

Ainsi, la société Geodis Freight Forwarding France ne peut opposer cette clause à la société Simat Batiment pour contester la réparation qu'elle doit solidairement avec son transporteur substitué du fait de l'avarie survenue à la grue pendant le transport.

Pour autant, la société Simat Batiment s'oppose à l'application de cette clause au cas d'espèce, en considérant, d'une part, que la société Geodis Wilson France a manqué à une obligation essentielle du contrat et que, d'autre part, l'indemnité conventionnelle doit être écartée, car elle présente un caractère dérisoire.

En l'espèce, il est établi que la société Geodis Wilson France ne s'est pas enquis de la correcte livraison du bien transporté et de sa remise effective entre les mains du commettant. A ce titre, elle a failli à une obligation essentielle du contrat de commissionnement.

De plus, le montant des indemnités, telles que stipulées, tant au titre des préjudices matériels qu'immatériels, étant dérisoires au regard des sommes réclamées par la société Simat Batiment et du préjudice qu'elle a effectivement subi, il y a lieu d'écarter l'application de cette clause et de condamner la société Geodis Freight Forwarding France à réparer l'entier préjudice consécutif à sa faute personnelle.

*B- Sur la responsabilité contractuelle de la société SCT Martinique,*

Dans le cadre du jugement rendu le 26 juin 2012 par le tribunal mixte de commerce de Fort de France, la SCT Martinique a été condamnée, in solidum avec la société Geodis Wilson France, à payer à la société Simat Batiment la somme de 76 038, 08 euros HT, compte-tenu du dommage subi par celle-ci, dans la mesure où elle n'a pas été informée des dommages affectant le bien transporté.

Le jugement déféré a donc considéré que la société SCT Martinique avait engagé sa responsabilité contractuelle à l'égard de la société Simat Batiment, au motif que celle-ci avait failli à ses obligations, en ne l'avertissant pas des dommages constatés sur la grue.

L'expert judiciaire s'est également positionné en ce sens, en indiquant dans son rapport que la société SCT Martinique avait le devoir d'aviser son client Geodis du sinistre survenu sur le matériel, puisqu'elle en avait connaissance.

Il a ajouté que les conséquences financières dues à la déclaration tardive d'avarie de la part de la société SCT Martinique étaient importantes, puisque la société Simat Batiment avait été dans l'obligation de fournir une grue de location à son client jusqu'à la remise en état de la grue accidentée.

Selon lui, une déclaration faite à l'arrivée du navire, au moment où la compagnie Hoegh Autoliners a remis l'ensemble des documents à son agent SCT Martinique, aurait permis à la société Simat Batiment de renvoyer la grue pour sa remise en état et de la faire revenir dans un délai raisonnable, évitant ainsi d'avoir à fournir une autre machine en location à son client Nord France International.

Toutefois cette analyse ne pourra être retenue par la cour. En effet, il ressort notamment du compte-rendu de réunion du 21 janvier 2009 produit par la société Simat Batiment que la société SCT Martinique avait en réalité la qualité d'aconier ou d'agent de manutention, c'est-à-dire de mandataire de la compagnie maritime chargé de procéder au déchargement et à la manutention de la marchandise lors de son arrivée à destination.

Dès lors qu'il est acquis que la société SCT Martinique, en sa qualité d'entrepreneur de manutention, n'a procédé au déchargement et à la signature du constat d'avarie pour le compte du transporteur maritime Hoegh Autoliners et non au profit du destinataire, elle n'était nullement partie au contrat de transport maritime et n'avait par conséquent de compte à rendre qu'à la compagnie maritime dont elle était le mandataire et qui, elle seule, pouvait rechercher sa responsabilité contractuelle.

Il incombait en l'espèce à la société SCT Martinique de faire part des dommages constatés à la société Hoegh Autoliners AS, qui pour sa part aurait dû en aviser la société Goedis Wilson France, commissionnaire, lui-même devant répercuter l'information à son client la société Simat Batiment.

Ainsi en l'absence de tout lien contractuel entre la société Simat Batiment et la SCT Martinique, il ne peut être reproché à cette dernière d'avoir failli à ses obligations à l'égard de la société Simat Batiment, en ne l'informant pas des avaries constatées au moment du déchargement.

Par conséquent, le jugement attaqué ne pourra qu'être infirmé, en ce qu'il a retenu la responsabilité de la société SCT Martinique aux fins de réparer ce chef de dommages.

*3 ' Sur l'indemnisation du préjudice subi par la société Simat Batiment,*

*A/ Sur le montant de l'indemnisation concernant les avaries affectant la grue,*

*a/ Sur l'application du plafond d'indemnisation de l'article 28 de la loi du 18 juin 1966,*

Dans sa décision du 26 juin 2012, le tribunal mixte de Fort de France a condamné in solidum les sociétés Goedis Wilson France et la société Hoegh Autoliners SAS à payer à la société Simat Batiment la somme de 133'293, 45 euros HT qui correspond exactement au quantum des sommes sollicitées par cette dernière en page 33 et 34 de ses conclusions.

Or, il ressort des éléments du dossier que si la société Hoegh Autoliners AS, en sa qualité de transporteur, a engagé sa responsabilité contractuelle à l'égard de la société Simat Batiment, elle n'a pour autant commis une faute inexcusable dans l'exécution de sa mission de sorte qu'elle est en droit d'opposer, tout comme la société Goedis Freight Forwarding France, dans le cadre de sa responsabilité d'emprunt, le plafond d'indemnisation prévu par l'article 28 de la loi du 18 juin 1966.

Par conséquent, le préjudice indemnisable de la société Simat Batiment au titre des désordres affectant la grue sera fixé dans la limite de la contrevalet en euro de 68'228 DTS (34'114 kilos x 2DTS).

*b/ Sur la demande de compensation de la société Geodis Freight Forwarding France,*

La société Geodis Freight Forwarding France demande de prononcer la compensation de l'indemnité qui pourrait être allouée à la société Simat Batiment avec la somme de 46'450, 12 euros TTC dont elle s'estime créancière envers cette dernière, cette somme correspondant à deux factures en dates des 16 mars et 29 avril 2010, émises suite au transport de la grue aller-retour de Fort de France à Charlieu en vue de sa réparation, suite aux avaries constatées.

Il s'agit en l'espèce de prononcer la compensation judiciaire de ladite somme avec la créance indemnitaire due par Geodis Freight Forwarding France à Simat Batiment.

Si la compensation judiciaire permet de compenser deux obligations dont l'une n'est pas exigible ou liquide, les deux obligations doivent néanmoins être réciproques, fongibles et certaines.

Or, force est de constater que la créance revendiquée par la société Geodis Freight Forwarding France ne répond pas à ces conditions': en effet, sa certitude n'est pas acquise.

Compte-tenu de la date des deux factures litigieuses, antérieure au mois de novembre 2010, du principe de la prescription annale des actions fondées sur le contrat de commission ou de transport, en application de [l'article L133-6 du code de commerce](#), de la date de l'exploit introductif d'instance délivré par la société Geodis Wilson France contre la société Simat Batiment dans le cadre d'une instance en référé devant le président du tribunal mixte de commerce de Fort de France, l'action de la société Geodis Wilson France s'avère manifestement prescrite.

S'il est exact, comme le soutient la société Geodis Freight Forwarding France que ces factures comprennent pour partie des frais de douane, dont le recouvrement est soumis à la prescription quinquennale, il appert que le montant de ces redevances douanières reste secondaire par rapport au coût total de la prestation correspondant à des frais de transport et de commissionnement.

En outre, la société Geodis Freight Forwarding ne peut soutenir à bon droit que le délai de prescription a été interrompu par la reconnaissance par la société Simat Batiment de la réalité de la créance de son adversaire.

En effet, les conclusions du 16 février 2011, établies par la société Simat Batiment dans le cadre de l'instance ayant abouti au jugement du 26 juin 2012 aujourd'hui attaqué, ne sont pas réellement explicites à ce sujet.

Dès lors qu'il n'est pas démontré par la société Geodis Freight Forwarding France que ce délai de prescription a été interrompu, sa créance ne présente pas le caractère de certitude requis pour faire droit à sa demande de compensation et à fortiori de règlement de ladite créance par son cocontractant.

En tout état de cause, la demande ainsi formée par la société Geodis Freight Forwarding est mal fondée car revenant à réclamer à la société Simat Batiment une somme qu'elle considère comme relevant de son préjudice indemnisable et induite par le sinistre dont elle a été victime, lequel engage la responsabilité de la société Geodis Freight Forwarding France.

Cette dernière ne pourra donc qu'être déboutée de ses prétentions formées de ce chef.

*c'/ Sur la liquidation du préjudice de la société Simat Batiment du fait des avaries ayant affecté la grue,*

Il ressort de ce qui précède que le jugement attaqué ne pourra qu'être infirmé en l'absence de faute inexcusable des responsables du sinistre et compte-tenu de l'application des plafonds d'indemnisation en résultant.

Partant, il convient de condamner in solidum la société Geodis Freight Forwarding France et la société Hoegh Autoliners AS à payer à la société Simat Batiment la somme de 68'228 DTS

(34'114 kilos x 2DTS) ou sa contre-valeur en euros du fait des dommages occasionnés à la grue en cours de transport.

*B ' Sur l'indemnisation de la société Simat Batiment du fait des préjudices subis, suite au manquement du commissionnaire à son devoir d'information.*

Le jugement déféré a condamné in solidum la société Geodis Wilson France et la société SCT Martinique à régler pour ce chef de préjudice la somme de 76'038, 08 euros à la société Simat Batiment.

Il résulte toutefois de ce qui précède que seule la responsabilité personnelle de la société Geodis Freight Forwarding France est engagée, la société SCT Martinique ayant préalablement été mise hors de cause en sa qualité d'agent maritime.

De plus, la clause limitative de responsabilité figurant dans les conditions générales de vente a été écartée, car portant sur une obligation essentielle du contrat et proposant une indemnité manifestement dérisoire.

S'agissant du quantum de l'indemnisation à allouer à la société Simat Batiment, cette dernière a versé aux débats plusieurs factures, attestant de ce qu'elle s'était trouvée contrainte, compte-tenu des désordres affectant la grue, objet du transport maritime, de procéder à la location d'une grue pour faire face à ses engagements contractuels à l'égard de la société Nord France International (venant aux droits de la société Caret) à laquelle elle avait vendu la grue litigieuse.

Il ressort par ailleurs de la facture de la société Manitovoc en date du 19 janvier 2010 et de celle de la société AMAG du 31 mars 2010, portant sur le remontage de ladite grue après réparation, que cette dernière n'a pu être utilisée jusqu'à l'échéance du mois de mars 2010.

Ainsi pour répondre à ses engagements envers la société Nord France International, la société Simat Batiment s'est vue contrainte de procéder, de décembre 2008 à décembre 2009, à la location d'une grue auprès de la SARL Somaco pour un coût mensuel de 5 500 euros HT.

Ce préjudice est notamment la conséquence du fait qu'elle n'a pas été prévenue par les autres parties aux contrats de transport de l'existence des avaries survenues au cours du voyage et qu'elle s'est trouvée, de facto, devant le fait accompli lorsqu'elle est venue prendre livraison de ladite grue le 19 novembre 2008.

Dans ces conditions, la société Simat Batiment a nécessairement subi un préjudice dont le quantum sera fixé à la somme de 76 038, 08 euros HT, correspondant au coût de la location d'une grue de remplacement pour satisfaire ses engagements contractuels envers la société Nord France International.

Toutefois, s'agissant de ce chef de préjudice, la société Hoegh Autoliners AS conclut à un partage de responsabilité notamment avec la société Simat Batiment qui certes a subi un dommage, mais a commis une faute ayant participé à la réalisation de ce dernier.

Or, à ce titre, force est de constater que la société Simat Batiment s'est montrée effectivement négligente, puisqu'elle n'est venue prendre possession de la grue que le 19 novembre 2008, alors que celle-ci était arrivée au port de Fort de France dès le 29 janvier 2008.

Par conséquent, elle n'a pu, de facto, constater la présence des dommages que dix mois plus tard après l'arrivée à destination de la grue, situation qui l'a empêchée ensuite d'exécuter normalement ses obligations contractuelles envers la société Nord France International.

Dans ces conditions, au regard de cette faute, elle devra supporter une part de responsabilité dans la réalisation du dommage, à hauteur de 30%.

Son indemnisation sera donc imputée d'autant, de sorte que la société Geodis Freight Forwarding France sera tenue de l'indemniser de ce chef à hauteur de 53 226, 65 euros HT, somme qu'elle sera condamnée à lui régler.

*4 - Sur les appels en garantie,*

a/ concernant l'indemnisation du préjudice consécutif à la dégradation de la grue,

La société Geodis Freight Forwarding France entend exercer une action récursoire contre la société Hoegh Autoliners AS.

Cette action ne pourra que prospérer dès lors que la société Goedis Freight Forwarding France, en sa qualité de commissionnaire, subit ici une responsabilité d'emprunt à raison du fait de son transporteur.

Or, comme il a été démontré précédemment, les dommages subis par la grue, objet du litige, sont survenus durant le transport maritime et sont consécutifs à une mauvaise exécution de l'opération d'arrimage et de calage de la grue, laquelle incombe exclusivement au transporteur. Dans ces conditions, la société Hoegh Autoliners AS, qui s'avère exclusivement responsable des dommages causés à la grue en cours de transport devra intégralement relever indemne la société Goedis Freight Forwarding France de la condamnation prononcée à son encontre au titre desdits dommages.

La société Hoegh Autoliners AS demande pour sa part à être relevée indemne de la condamnation mise à sa charge au titre de la réparation des dommages affectant la grue par la société Goedis Freight Forwarding France.

Cet appel en garantie ne pourra qu'être rejeté dès lors que le commissionnaire n'est pas intervenu dans les opérations de calage et d'arrimage de la grue et qu'il n'a par conséquent commis aucune faute susceptible d'être en lien direct avec le dommage constaté.

*b/ concernant l'indemnisation du préjudice consécutif à l'inexécution du devoir d'information,*  
Tout d'abord, il convient de noter que les actions récursoires dirigées contre la société SCT Martinique seront écartées, dès lors que ladite société a été mise hors de cause.

La société Geodis Freight Forwarding France entend exercer en outre une action récursoire contre la société Hoegh Autoliners AS.

S'il est acquis qu'en sa qualité de commissionnaire, la société Geodis Freight Forwarding France a failli à son devoir d'information à l'égard de la société Simat Batiment, faute pour elle d'avoir veillé aux opérations de livraison, il est également exact qu'elle n'a pas été informée des avaries affectant le bien livré, alors que celles-ci avaient été dûment constatées contradictoirement à l'arrivée à Fort de France par le transporteur.

L'appel en garantie de la société Geodis Freight Forwarding France contre la société Hoegh Autoliners AS s'avère donc parfaitement fondé pour le préjudice consécutif au manquement des parties à leur devoir d'information.

Dans ces conditions, au regard de la gravité respective des fautes commises par chacune des parties, la responsabilité de la société Geodis Freight Forwarding France sera engagée à hauteur de 60%, celle de la société Hoegh Autoliners AS à hauteur de 40%.

Par conséquent, la société Geodis Freight Forwarding France sera relevée indemne de la condamnation prononcée contre elle à ce titre à hauteur de 40% par la société Hoegh Autoliners AS.

*5 ' Sur les autres demandes, (omissis)*

PAR CES MOTIFS,

La cour, statuant publiquement, par décision contradictoire et mise à disposition au greffe, INFIRME en toutes ses dispositions le jugement rendu par le tribunal mixte de commerce de Pointe à Pitre le 26 juin 2012,

Statuant à nouveau,

Ordonne la mise hors de cause de la société Hoegh Autoliners SAS,

Ordonne la mise hors de cause de la société SCT Martinique,

Dit que la société SAS Geodis Freight Forwarding France anciennement dénommée Geodis Wilson France et que la société Hoegh Autoliners AS n'ont nullement commis de faute inexcusable,

Dit qu'il y a lieu à application de la clause limitative de responsabilité applicable au transporteur fondée sur l'article 28 de la loi du 18 juin 1966 s'agissant des dommages causés à la grue,

Ecarte l'application de la clause limitative de responsabilité figurant à l'article 6 des conditions générales de vente de la société SAS Geodis Freight Forwarding France anciennement dénommée Geodis Wilson France,

Condamne in solidum la société SAS Geodis Freight Forwarding France anciennement dénommée Geodis Wilson France et la société Hoegh AS à payer à la société Simat Batiment la somme de 68'228 DTS (34'114 kilos x 2DTS) ou sa contre-valeur en euros du fait des dommages occasionnés à la grue en cours de transport,

Condamne la société SAS Geodis Freight Forwarding France anciennement dénommée Geodis Wilson France à payer à la société Simat Batiment la somme de 53 226, 65 euros HT au titre du préjudice subi du fait de l'inexécution de son devoir d'information relatif aux dommages affectant la grue,

Déboute les parties de leurs appels en garantie dirigés contre la société SCT Martinique,

Déclare recevable et bien fondé l'appel en garantie exercé par la société SAS Geodis Freight Forwarding France anciennement dénommée Geodis Wilson France contre la société Hoegh Autoliners AS,

Dit que la société Hoegh Autoliners AS devra intégralement garantir et relever indemne la société SAS Geodis Freight Forwarding France anciennement dénommée Geodis Wilson France de la condamnation prononcée à son encontre s'agissant des dommages afférents à la grue,

Dit que la société Hoegh Autoliners AS devra garantir et relever indemne la société SAS Geodis Freight Forwarding France anciennement dénommée Geodis Wilson France à hauteur de 40% s'agissant de la condamnation prononcée à son encontre au titre du manquement à son devoir d'information,

Déboute la société Hoegh Autoliners AS de son appel en garantie dirigé contre la société SAS Geodis Freight Forwarding France anciennement dénommée Geodis Wilson France s'agissant des avaries ayant affecté la grue,

Déboute les parties de leurs demandes plus amples ou contraires,

Condamne in solidum les sociétés SAS Geodis Freight Forwarding France anciennement dénommée Geodis Wilson France et Hoegh Autoliners AS à payer à la société Simat Batiment la somme de 10 000 euros, en application de [l'article 700 du code de procédure civile](#),

Condamne in solidum les sociétés SAS Geodis Freight Forwarding France anciennement dénommée Geodis Wilson France et Hoegh Autoliners AS aux entiers dépens de la procédure, en ce compris les frais exposés en première instance, en appel, ceux afférents aux procédures de référé, les frais d'huissier ainsi que le coût des expertises amiable et judiciaire,

Dit que l'appel en garantie formé par la société SAS Geodis Freight Forwarding France anciennement dénommée Geodis Wilson France contre la société Hoegh Autoliners AS s'agissant des condamnations prononcées en application de l'article 700 du code de procédure civile et des dépens est recevable et bien fondé,

Dit que la société Hoegh Autoliners AS devra donc garantir et relever indemne la société SAS Geodis Freight Forwarding France anciennement dénommée Geodis Wilson France des condamnations prononcées contre elle en application de [l'article 700 du code de procédure civile](#) et au titre des dépens, à hauteur de 70% ; ... ».

*Prés. : M. F Bihin ; Av. : Me PC Edwige (apelante), Me J Thomas, Me H Joachim, Me J Eugene-Adolph (intimées).*

## **OBSERVATIONS**



La décision annotée émane de la cour d'appel de Basse-Terre statuant sur renvoi d'un arrêt de la Cour de cassation du 7 février 2018<sup>1</sup>. Elle fait suite à une longue procédure et infirme en toutes ses dispositions le jugement rendu par le tribunal mixte de commerce de Pointe à Pitre le 26 juin 2012. Le litige portait sur les avaries subies par une grue au cours du transport maritime en raison d'un arrimage et d'un calage manifestement inadéquat. À ce stade de la procédure, le commissionnaire, demandeur à la saisine, demandait, à titre principal<sup>2</sup>, à la cour d'appel de Basse-Terre de dire qu'il n'a pas commis de faute personnelle et que, dans le cadre de sa responsabilité d'emprunt, aucune faute inexcusable ne peut lui être reprochée, pas plus qu'au transporteur maritime substitué. Le commissionnaire demande également au juge de bénéficier, le cas échéant, des limitations de responsabilités. La cour d'appel de Basse-terre devait ainsi, pour l'essentiel, se prononcer sur la responsabilité respective du transporteur maritime<sup>3</sup> (la société Hoegh Autoliner AS Norvège) et du commissionnaire (la société Geodis Freight Forwarding) à l'égard du destinataire (la société Simat Batiment<sup>4</sup>) suite aux avaries subies par la grue transportée (I) ainsi que sur les conséquences dommageables de l'inexécution par le commissionnaire de son devoir d'information vis-à-vis de son commettant (la société Simat Batiment) quant aux avaries constatées au moment de la livraison de la grue (II).

## I. SUR LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR ET DU COMMISSIONNAIRE SUITE AUX DOMMAGES OCCASIONNES A LA GRUE

En l'espèce, le commissionnaire demandait la réformation du jugement du tribunal mixte de commerce de Fort de France ayant retenu sa condamnation *in solidum* avec le transporteur maritime à indemniser le bénéficiaire du transport au titre des dommages affectant la grue. En défense, ce dernier reprochait au transporteur une faute inexcusable qui consistait, selon lui, à avoir réalisé un arrimage et un calage défectueux de la grue dont le transporteur ne pouvait ignorer qu'il était inapproprié. Il invoquait également la responsabilité du commissionnaire non seulement en qualité de garant du transporteur mais aussi du fait de la faute personnelle qu'il aurait commise en ne vérifiant pas le calage et l'arrimage de la grue.

La cour de renvoi devait donc, tout d'abord, vérifier si le transporteur avait ou non commis une faute inexcusable<sup>5</sup> sachant qu'une telle faute écarte toute limitation ou clause de responsabilité<sup>6</sup> et oblige à une réparation intégrale du dommage. À cet égard, le juge constate que le bénéficiaire du transport ne rapporte pas la preuve que le transporteur « *a agi non point par simple désinvolture mais de manière téméraire* ». Or, comme le rappelle le juge<sup>7</sup>, « *la*

---

<sup>1</sup> Cass. com., 7 févr. 2018, n° 16-18.140 et n° 16-19.368, DMF HS 22 juin 2018, n° 75, 83 et 100; BTL 2018, n° 3680, p. 124.

<sup>2</sup> On laissera de côté les questions relatives à la compensation et aux actions en garantie.

<sup>3</sup> Nous ne nous attarderons pas sur le premier moyen tenant à la détermination de l'identité du transporteur et sur la recevabilité de l'action du commettant du commissionnaire contre le transporteur laquelle est admise dès lors que celui-ci est également destinataire de la marchandise et par voie de conséquence, partie au contrat de transport.

<sup>4</sup> Cette société était non seulement destinataire de la marchandise mais aussi chargeur et commettant du commissionnaire.

<sup>5</sup> Le terme de « faute inexcusable » employé par la cour de renvoi est une facilité de langage car cette expression ne figure pas dans les textes maritimes, lesquels ne font état que de « faits ou omissions personnels commis (...) témérairement ». Les deux expressions sont toutefois généralement considérées comme synonymes.

<sup>6</sup> CA Versailles, 17 oct. 2017, n° 15-07.913, XL Insurance Company c/ Bolloré Logistics et a., DMF HS 22 juin 2018, n° 86 ; BTL 2017, n° 3665, p. 643.

<sup>7</sup> La cour de renvoi fait la même appréciation que la Cour de Cassation qui avait, en l'espèce jugé que ne caractérise pas la faute inexcusable du transporteur maritime la « désinvolture certaine » de celui-ci.

*simple défaillance dans l'arrimage et le calage du matériel, même pour un professionnel du transport maritime ne signifie pas que celui-ci, au moment où il a agi, avait nécessairement conscience de ce que son manquement risquait de générer le dommage* ». Le juge retient toutefois l'existence d'une faute simple. Il considère qu'en tant spécialiste de ce type de transport<sup>8</sup>, le transporteur maritime « *ne pouvait arguer, à bon droit, de la faute du chargeur ou du commissionnaire qui ne lui aurait pas transmis de conseil particulier concernant le calage de la grue pour s'exonérer de sa responsabilité* ». On observera que si le fait d'agir en tant que professionnel spécialiste permet d'apprécier plus sévèrement la responsabilité du transporteur et de retenir sa faute, cela ne suffit pas pour caractériser l'existence d'une faute inexcusable, celle-ci faisant l'objet d'une appréciation stricte. La solution retenue n'est toutefois qu'une solution d'espèce car rien n'interdit de qualifier un défaut d'arrimage de faute inexcusable si les conditions de cette faute sont réunies<sup>9</sup>. Tel n'étant pas le cas ici, la cour de renvoi reconnaît, à juste titre, le droit pour le transporteur d'opposer au destinataire le plafond légal d'indemnisation.

S'agissant du commissionnaire, la Cour de renvoi distingue sa responsabilité du fait de ses substitués de sa responsabilité de son fait personnel pour retenir la première et exclure la seconde.

Dans un premier temps, le juge retient, en application des articles L.132-5 et L.132-6 du Code de commerce, la responsabilité d'emprunt du commissionnaire « *dès lors que pèse à son encontre une présomption de responsabilité du fait de la défaillance de son substitué, laquelle se trouve manifestement en lien direct avec le dommage constaté* » et qu'il ne démontre « *ni l'existence d'un cas de force majeure susceptible de l'exonérer de sa responsabilité, ni la matérialité d'une faute imputable à la société Simat Batiment (...)* ». La responsabilité du commissionnaire du fait du transporteur maritime, est toutefois limitée dans son étendue car il s'agit d'une responsabilité d'emprunt. Le juge lui reconnaît ainsi le droit, en l'absence de faute inexcusable du transporteur, d'invoquer la limitation de responsabilité applicable à ce dernier.

Cette solution est une application classique de la règle selon laquelle le commissionnaire répond du dommage résultant de la faute du transporteur dans les mêmes conditions que ce dernier. Il ne peut encourir une responsabilité plus grande que celle légalement applicable à son substitué. Le commissionnaire peut donc invoquer les limitations légales de responsabilité du transporteur qu'il s'est substitué à moins que le dommage ne résulte d'une faute inexcusable de celui-ci<sup>10</sup>, laquelle oblige le commissionnaire à une réparation intégrale du dommage<sup>11</sup>. Tel n'étant pas le cas ici, l'application de la limitation légale d'indemnisation au profit du commissionnaire était bien justifiée.

Le juge devait, dans un second temps, statuer sur la responsabilité personnelle du commissionnaire, celui-ci étant naturellement responsable de l'inexécution des obligations qui lui incombent personnellement. Au cas particulier, le juge devait déterminer si le défaut de surveillance des opérations de calage et d'arrimage constituait une faute personnelle du commissionnaire, l'existence d'une telle faute étant invoquée par son commettant (la société

---

<sup>8</sup> Il s'agissait d'une opération courante, usuelle pour le transporteur maritime.

<sup>9</sup> V. par ex, CA Rouen, 9 sept. 2004, n° 02-01.434, Hual AS c/ Axa et a., BTL 2004, p. 669, à propos de l'absence d'arrimage de véhicules alors que « le transporteur ne pouvait ignorer que la route qu'il empruntait régulièrement rencontrait des vents ».

<sup>10</sup> En ce sens, V. CA Versailles, 4 juill. 2013, n° 12-03.057, DHL Global c/ Helvetia Assurances, BTL 2013, p. 523, confirmée par Cass. com., 10 févr. 2015, n° 13-24.539, BTL 2015, p. 107, statuant sur un cas de faute lourde. La solution est la même s'agissant d'une faute inexcusable au sens de l'article L.133-8 du Code de commerce qui a remplacé la faute lourde.

<sup>11</sup> V., par exemple, CA Versailles, 17 oct. 2017, n° 15-07.913, XL Insurance Company c/ Bollere Logistics et a., BTL 2017, n° 3665, p. 643.

Simat Batiment) afin de faire échec à l'application du plafond d'indemnisation retenu concernant sa responsabilité d'emprunt. On mesure l'intérêt de cette argumentation lorsque l'on sait que le commissionnaire dont la responsabilité personnelle est engagée doit, conformément au droit commun, réparer l'intégralité du dommage prévisible sans pouvoir se prévaloir des limitations conventionnelle ou légale de responsabilité de ses substitués<sup>12</sup>. L'argument déployé par le commettant n'a cependant pas convaincu le juge qui, usant de son pouvoir d'appréciation, a exclu toute faute personnelle du commissionnaire dans l'accomplissement de sa mission au motif « *qu'il ne lui incombe pas directement de superviser le chargement* », ni de « *vérifier la réalisation pratique des opérations de calage et d'arrimage* ». Cette solution mérite approbation dès lors que, sauf mandat exprès, le commissionnaire n'est pas tenu de s'occuper des prestations physiques telles que le calage et l'arrimage ou le chargement des marchandises ni de vérifier la bonne réalisation de ces opérations<sup>13</sup> lesquelles incombent au transporteur. Autrement dit, en l'absence de commande de la part de son donneur d'ordre tenant à la supervision des opérations de chargement, le commissionnaire n'est pas personnellement responsable du calage et de l'arrimage<sup>14</sup> et ne commet aucun manquement en donnant pas d'ordre relatif à ces opérations à son substitué<sup>15</sup>. Au cas d'espèce, en l'absence de mandat, le rôle du commissionnaire consistait simplement à se substituer un transporteur compétent, mission qu'il avait remplie avec diligence, dès lors qu'il avait choisi « *un transporteur spécialisé dans le transport de ce type de matériel, auquel (il) avait déjà au préalable confié le transport de matériels similaires et ce, sans dommage* ». Aucune responsabilité personnelle du commissionnaire ne pouvait donc être retenue sur ce point.

## II. SUR LA RESPONSABILITE DU COMMISSIONNAIRE POUR INEXECUTION DE SON DEVOIR D'INFORMATION VIS A VIS DE SON COMMETTANT

La cour d'appel de Basse-Terre était encore appelée à se prononcer sur le point de savoir si le commissionnaire avait commis une faute personnelle en s'abstenant d'informer son commettant de l'existence des avaries ayant affecté la grue lors de son arrivée au port. Le commissionnaire justifiait son abstention par le fait que l'entrepreneur de manutention ne l'avait pas informé des avaries constatées au déchargement. Cet argument ne convainc cependant pas le juge qui l'écarte sèchement au motif que le commissionnaire « *commet une faute personnelle en ne rendant pas compte à son client des avaries ayant affecté le bien transporté en cours de transport* ». Le juge considère, en effet, que nonobstant l'absence d'information de la part de l'entrepreneur de manutention<sup>16</sup> concernant les avaries constatées à l'arrivée du navire, le commissionnaire ne peut pas s'exonérer de toute responsabilité « *dès lors (...) qu'il ne s'est nullement inquiété de l'effectivité de la livraison et qu'il s'est désintéressé de son sort, après qu'elle ait été déchargée du navire et entreposée à quai* » alors même qu'il aurait pu se rendre compte des avaries s'il avait effectivement pris livraison de la

---

<sup>12</sup> T. com. Nantes, 23 janv. 2014, OCEA c/ Helvetia Assurances et a., BTL 2014, p. 145.

<sup>13</sup> On observera que le contrat-type commission issu du décret du 5 avril 2013 (non en vigueur au moment des faits) devenu l'article D.1432 du Code des transports, ne fait peser sur lui aucune obligation de la sorte. Ce qui n'empêche pas le commissionnaire d'accepter de s'en occuper à ses risques et périls.

<sup>14</sup> CA Caen, 5 déc. 2013, n° 12-01.745, Éts Nicolas Frebet et a. c/ MQS, BTL 2014, p. 17.

<sup>15</sup> CA Lyon, 11 avr. 2013, n° 11-07.037, Allianz Global Corporate et a. c/ Bouland Gladel Martinez ès qual. et a., BTL 2013, p. 350.

<sup>16</sup> L'action en responsabilité contractuelle intentée par la société Simat Bâtiment à l'encontre de l'entreprise de manutention a été rejetée par le juge au motif que seul celui qui a requis les services du manutentionnaire dispose d'une action contractuelle contre lui. Or tel n'était pas le cas ici dès lors le manutentionnaire était mandaté par le transporteur et n'avait pas, en conséquence, de lien contractuel avec le destinataire.

grue au moment de son arrivée à destination. Dit autrement, le commissionnaire engage sa responsabilité personnelle car il ne peut pas imputer le non-respect de son obligation d'information vis-à-vis de son commettant à la seule faute de l'entreprise de manutention dans la mesure où il aurait eu connaissance des avaries par lui-même s'il avait correctement rempli sa mission, celle-ci comprenant, selon la cour de renvoi, le suivi des opérations de livraison.

À l'appui de cette solution, on observera qu'elle est conforme à la jurisprudence récente de la Cour de cassation<sup>17</sup> et à l'analyse de nombreux juges du fond<sup>18</sup> qui imposent au commissionnaire de suivre le déroulement du transport jusqu'à la livraison. À titre d'exemple, il a été jugé que l'incapacité du commissionnaire à connaître la situation du colis, puis ses dates de réembarquement et de livraison dans le cadre de son réacheminement, et surtout, le peu d'informations délivrées à son client, plaçant de dernier « *dans l'incapacité de pouvoir s'organiser et dans une situation très délicate vis-à-vis de son [propre] client* » constituent un manquement à son devoir de suivi<sup>19</sup>.

Cette appréciation de l'obligation de suivi des marchandises peut toutefois paraître sévère pour le commissionnaire qui, comme certains auteurs ont pu le relever, peut difficilement assister à la livraison des multiples transports qu'il organise et relancer systématiquement son substitué pour savoir s'il n'y a pas eu de problèmes<sup>20</sup>. Conscientes de cette difficulté, certaines cours d'appel tempèrent l'obligation de suivi et considèrent que le commissionnaire n'étant pas tenu d'assister à l'embarquement et au débarquement des marchandises, on ne peut pas lui reprocher de ne pas transmettre une information dont il n'a pas été lui-même informé<sup>21</sup>. Pour l'heure, la Cour de cassation n'est pas sensible à ces difficultés estimant, sans doute, qu'il appartient au commissionnaire, qui est un professionnel, de trouver des solutions pour y remédier. L'avenir dira si elle maintiendra sa position lorsqu'elle aura à se prononcer sur la teneur de l'obligation de suivi et d'information du commissionnaire en application du nouveau contrat-type commission<sup>22</sup> (non en vigueur dans cette affaire) qui prévoit que le commissionnaire doit informer son donneur d'ordre des éventuelles difficultés rencontrées et, à sa demande, l'informer de la « bonne fin du transport ».

---

<sup>17</sup> Cass. com., 30 juin 2015, n° 13-28.846, Bull. civ. IV, n° 115, BTL 2015, p. 445 ; solution réaffirmée par Cass. com., 7 févr. 2018, n° 16-18.140, dans le litige sous commentaire. V. également, Cass.com., 22 janv. 2013, n° 11-26.352, BTL 2013, p. 63 ; Cass. com., 23 nov. 2004, n° 03-16.446.

<sup>18</sup> CA Paris, 1<sup>er</sup> juin 2016, n° 14-07.027, Belville Rodair International c/ Sté Ortakoy et a. ; CA Versailles, 6 janv. 2015, n° 12-07.262, TCL Belgium c/ Easy Trans Log, BLT 2015, p. 445 ; CA Riom, 11 juill. 2012, n°11-02.027, Axa Assurances IARD c/ Goodyear Dunlop Tires France, BTL 2012, p. 505, jugeant qu'un commissionnaire a « l'obligation générale de suivre et prendre soin du transport en toutes circonstances ».

<sup>19</sup> CA Douai, 14 sept. 2017, n° 16-02.982, Coquelle Gourdin c/ Atika System, BTL 2017, n° 3660, p. 566.

<sup>20</sup> Obs. sous Cass. com., 7 févr. 2018, préc., BTL 2018, n°3680, p.123.

<sup>21</sup> CA Lyon, 18 févr. 2016, n° 14-06.789, Transports Fatton c/ Hapag Lloyd et a., BTL 2016, n° 3587, p. 141 jugeant que non informé de dommages survenus à l'embarquement et n'étant pas tenu d'y assister, le commissionnaire ne pouvait se voir reprocher un manquement à l'obligation de suivi; dans le même sens, V. CA Douai, 7 juill. 2016, n° 14-03.438, AZ Reinsurance Ltd. et a. c/ Helvetia Assurances et a.

<sup>22</sup> Le contrat-type commission de transport résultant du décret n°2013-293 du 5 avril 2013 a été abrogé par le décret 2014-530 du 23 mai 2014 pour en reproduire le contenu presque à l'identique à l'annexe de l'article D.1432-3 du Code des transports.

