



HAL
open science

Rien de nouveau sur la pontée: pas d'exonération pour fortune de mer et portée de l'obligation d'information du transporteur maritime

Claire Humann

► To cite this version:

Claire Humann. Rien de nouveau sur la pontée: pas d'exonération pour fortune de mer et portée de l'obligation d'information du transporteur maritime. Le Droit Maritime Français, 2016. hal-02422156

HAL Id: hal-02422156

<https://hal.science/hal-02422156v1>

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.

Rien de nouveau sur la pontée !

Pas d'exonération pour fortune de mer pour le transporteur en présence d'un lien de causalité entre la chute des conteneurs et la pontée irrégulière

Claire HUMANN

Maître de conférences
à l'Université du Havre

**COUR D'APPEL DE ROUEN (sur renvoi) - 28 OCTOBRE 2015 > Navire *Marie Delmas*
N°15-00478**

TRANSPORT MARITIME DE MARCHANDISES - PONTEE

Transport maritime international de marchandises. Pertes et avaries. Clause du connaissance portant autorisation générale de charger en pontée sans préavis. Déclaration de mise sur le pont au sens de l'article 1. c) de la Convention de Bruxelles (non). Absence de lien de causalité entre la fortune de mer et les dommages. Responsabilité du transporteur maritime (oui).

Si les périls, dangers ou accidents de la mer exonèrent le transporteur maritime de la responsabilité qu'il encourt pour pertes ou avaries aux marchandises transportées, quand bien même la fortune de mer ne serait pas constitutive d'un cas de force majeure, aucune exonération pour ce motif n'est possible lorsque les marchandises ont été arrivées irrégulièrement sur le pont et qu'il est démontré le lien de causalité entre cette faute et le préjudice subi.

SA AMLIN EUROPE et a. c/ Sté CMA-CGM

ARRET (EXTRAITS)

« LA COUR,
Exposé du litige

Selon cinq connaissances émis au port de San Pedro (Côte d'Ivoire) le 1^{er} décembre 2007, la société Delmas, aux droits de laquelle est venue la société CMA-CGM, a pris en charge sur son navire *Marie Delmas* 111 conteneurs chargés de graines de cacao à destination d'Amsterdam (Pays-Bas). Le navire a essuyé une violente tempête entre le 8 et le 9 décembre 2007 à l'entrée du golfe de Gascogne, au cours de laquelle les points d'arrimage de certains conteneurs situés sur le pont ont cédé. À Anvers, le 2 janvier 2008, il a été constaté que 20 des conteneurs parmi les 111 visés ci-dessus étaient manquants et que 9 autres étaient endommagés par mouille et coulage. Les dommages ont été évalués par expertise.

Par acte en date du 12 mars 2009, la société Efico Nv, destinataire de la marchandise, ainsi que les sociétés Fortis corporate insurance Sa, Axa corporate solutions Sa, Aegon schadeverzekering Nv, Generali schadeverzekeringsmaatschappij

Nv, Allianz versicherungs Ag et M. Alexis Fontein, pris en sa qualité de mandataire général unique pour la Belgique des Lloyd's et en particulier du Kiln Combined Syndicate 510, ont assigné la société Delmas en paiement de la somme de 483'225,46 euros en réparation de leur préjudice.

Par jugement rendu le 15 juin 2012, le Tribunal de commerce du Havre a adopté le dispositif suivant : (...), Reçoit la société Fortis Corporate Insurance et 5 autres en leurs demandes, les déclare mal fondées (...), Sur l'appel interjeté (...) en qualité de mandataire général unique pour la Belgique des Lloyd's et en particulier du Kiln Combined Syndicate 510, mais aussi des cinq autres assureurs, la Cour d'appel de Rouen, par arrêt du 30 mai 2013, a confirmé le jugement entrepris, en excluant toutefois l'application de la Convention de Bruxelles de 1924, et a condamné les assureurs appelants aux dépens d'appel. Sur pourvoi formé par la société Amlin corporate insurance, anciennement dénommée Fortis corporate insurance, par (...) en qualité de mandataire général unique pour la Belgique des Lloyd's et en particulier du Kiln Combined Syndicate 510, par la société Axa corporate solutions, par la société Aegon schadeverzekering Nv, par la société Generali schadeverzekeringsmaatschappij Nv et par la société Allianz versicherungs Ag, la Cour de cassation a, par arrêt du 18 novembre 2014, au visa de l'article 1^{er} c) de la convention de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, cassé l'arrêt de la Cour d'appel de Rouen en toutes ses dispositions et renvoyé la cause et les parties devant la même cour autrement composée. Pour statuer ainsi et retenir la violation du texte susvisé, la cour suprême a fait grief à la cour d'appel, après avoir relevé que le chargeur avait apposé sa signature sur chacun des connaissements qui mentionnaient que « *les marchandises, qu'elles soient ou non placées dans des conteneurs peuvent être chargées en pontée ou sous pont, sans préavis au marchand, à moins qu'il ne soit spécialement stipulé au verso du présent document que le conteneur ou les marchandises seront transportées sous pont. Si elles sont transportées en pontée, il ne sera pas demandé au transporteur de noter, marquer ou tamponner sur ce connaissement la spécification d'un tel transport en pontée* » et que sur le recto des connaissements était également indiqué : « *il est de plus expressément convenu que le transporteur peut charger toute marchandise en pontée sans en aviser le chargeur. Ces marchandises seront considérées comme des marchandises chargées en cale pour ce qui est du régime et des limitations de responsabilité, de même que pour ce qui est de l'avarie commune* », d'avoir retenu qu'il était ainsi justifié que le chargeur avait eu connaissance de l'ensemble des clauses du contrat, qu'il les avait acceptées et avait donc autorisé le changement en pontée qui avait été régulièrement effectué et que, dès lors, la convention de Bruxelles du 25 août 1904 ne pouvait trouver application. La cour d'appel de Rouen a été saisie par déclaration des assureurs en date du 29 janvier 2015. (...)

Sur ce, la Cour,

Sur le cas exonératoire de responsabilité

Les parties s'accordent devant la cour pour admettre que la convention de Bruxelles du 25 août 1924 est bien applicable au transport litigieux dès lors que

le chargeur n'avait pas autorisé le chargement des conteneurs en pontée, ainsi que l'avaient d'ailleurs décidé les premiers juges.

Ces derniers, pour appliquer l'article 4 alinéa 2 c) de ladite convention exonérant le transporteur de responsabilité pour '*perte ou dommage résultant ou provenant: des périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables*', ont retenu que, dès lors que les chargeurs avaient signé les clauses acceptant que le transporteur ait la liberté d'arrimer toute marchandise sur le pont sans en informer l'expéditeur et qu'ils n'avaient donné aucune instruction de chargement sous le pont, alors qu'il ne s'agissait pas de marchandises sensibles ou particulières, le transporteur n'avait commis aucune faute en chargeant une partie de ces conteneurs en pontée sur un navire porte-conteneurs muni d'installations appropriées.

La société CMA-CGM sollicite la confirmation du jugement entrepris en soutenant que le transport en pontée, même s'il est irrégulier pour ne pas avoir été expressément déclaré au chargeur, n'est pas pour autant fautif dès lors que ce dernier en avait accepté à l'avance par convention la possibilité, avec les risques supplémentaires que cela implique.

La société CMA-CGM invoque en conséquence les dispositions de cette convention prévues en son article 4.2.c) qui excluent sa responsabilité en cas de '*périls, dangers ou accidents de la mer*'.

Toutefois, si les périls, dangers ou accidents de la mer exonèrent le transporteur maritime de la responsabilité qu'il encourt pour pertes ou avaries aux marchandises transportées, quand bien même la fortune de mer ne serait pas constitutive d'un cas de force majeure, aucune exonération pour ce motif n'est possible lorsque les marchandises ont été arrimées irrégulièrement sur le pont et qu'il est démontré le lien de causalité entre cette faute et le préjudice subi.

Il s'ensuit que la société CMA-CGM est mal fondée à invoquer la fortune de mer en ce qui concerne la perte des vingt containers passés par-dessus bord, dont la chute est en lien direct avec leur placement en pontée.

S'agissant des neuf autres containers, la société CMA-CGM fait valoir que les chutes à la suite desquelles ils ont été endommagés sont sans lien avec leur chargement en pontée.

Toutefois, il résulte du rapport du capitaine du navire *Marie Delmas* que ce sont les chutes de certains des containers dans la mer qui ont causé simultanément et à deux reprises la chute d'autres conteneurs qui se sont effondrés sur le pont.

Il s'ensuit que les dommages causés aux neuf containers dont il s'agit sont également en lien avec leur chargement en pontée du navire.

En conséquence, la société CMA-CGM est mal fondée à invoquer l'exonération de responsabilité prévue par l'article 4.2.c) susvisé. (...)

Par ces motifs

Statuant publiquement, contradictoirement, et en dernier ressort,

CONFIRME le jugement entrepris en ce qu'il a déclaré les assureurs recevables en leurs demandes, L'infirmité pour le surplus et statuant à nouveau, Condamne la société CMA-CGM à payer (...); Déboute la société CMA-CGM de sa demande faite

au titre des frais irrépétibles ; Condamne la société CMA-CGM à payer les dépens de première instance et d'appel ; ...».

Prés. : M. Lottin ; Av. : Me F. Le Berre (appelants), Me J. de Sentenac (intimée).

OBSERVATIONS

Rien de nouveau sur la pontée ! Trois ans de procédure pour une solution classique. Statuant sur renvoi d'une décision de la Cour de cassation du 18 novembre 2014, la Cour de Rouen juge que le transporteur maritime ne peut se prévaloir du cas excepté de fortune de mer « *lorsque les marchandises ont été arrimées irrégulièrement sur le pont et qu'il est démontré le lien de causalité entre cette faute et le préjudice subi* ». En l'espèce, le préjudice résultait de la perte de plusieurs conteneurs chargés en pontée à bord d'un navire porte-conteneurs suite à une violente tempête à l'entrée du golfe de Gascogne.

La discussion devant la cour de renvoi se limitait au point de savoir si le transporteur pouvait ou non se prévaloir du cas exonératoire de responsabilité (fortune de mer) prévu à l'article 4-2 de la Convention de Bruxelles (II). Il nous paraît toutefois intéressant de revenir sur la question de l'application de la Convention de Bruxelles⁽¹⁾ qui fût l'objet d'âpres discussions aux stades précédents de la procédure (I).

I.- L'APPLICATION DE LA CONVENTION DE BRUXELLES A LA PONTEE IRRÉGULIERE

En matière de pontée, la première question porte sur la loi applicable sachant que la Convention de Bruxelles de 1924 exclut expressément de son domaine d'application « *la cargaison qui, par le contrat de transport, est déclarée comme mise sur le pont et, en fait, est ainsi transportée* » (art. 1. C)⁽²⁾. Cette disposition excluant les transports en pontée du domaine de la Convention est faussement simple. La difficulté tient au fait que la plupart des connaissements, comme c'était le cas en l'espèce, contiennent au verso une clause imprimée, selon laquelle le transporteur a la faculté de charger le conteneur soit en cale, soit en pontée, sans avoir à prévenir le chargeur (clause dite *optional stowage*)⁽³⁾ ou sans avoir à aviser le chargeur de la décision du capitaine.

Dans un premier temps, cette pratique a été plutôt bien accueillie, à la fois par la doctrine la plus autorisée⁽⁴⁾ et par la Cour de cassation elle-même⁽⁵⁾. Toutes deux considéraient que ce type de clause valait déclaration de mise sur le pont au sens de ladite Convention. Telle était aussi la position de la Cour d'appel de Rouen en

(1) Il s'agissait d'un transport international effectué depuis la Côte d'Ivoire jusqu'au Pays Bas.

(2) Sur les régimes applicables au transport en pontée, v. O. Raison, obs. sous CA Rouen, 30 mai 2013, DMF 2013, p. 899.

(3) En français, option d'arrimage.

(4) V. R. Rodière, *Traité général de droit maritime, Affrètements et transports*, Dalloz, t. 2, n° 523 ; D. 1963, jurispr. p. 723.

(5) V. Cass. com., 16 nov. 1965 : DMF 1966, p. 269, note P. Lureau ; DMF 1966, p. 718.

l'espèce qui, contrairement aux premiers juges⁽⁶⁾, a exclu l'application de la Convention de Bruxelles au motif que la clause d'habilitation générale valait acceptation de la mise en pontée⁽⁷⁾.

Cette solution ne pouvait toutefois pas prospérer dès lors que par un arrêt du 7 juillet 1998, non démenti depuis⁽⁸⁾, la Cour de cassation a jugé qu'une clause d'habilitation générale de chargement en pontée sans avis du chargeur ne peut tenir lieu de déclaration de mise sur le pont de la marchandise au sens de l'article 1^{er} c) de la Convention du 25 août 1924, celle-ci fût-elle placée en conteneur sur un navire muni d'installations appropriées⁽⁹⁾. Faute de mention expresse de la mise en pontée, la Cour de cassation décide que la pontée est irrégulière au regard de la Convention, ce qui entraîne par là même son application et l'exclusion de la loi française⁽¹⁰⁾. Pour la Cour de cassation, une autorisation de placer le conteneur en pontée n'est pas une déclaration de mise sur le pont⁽¹¹⁾ car elle ne permet pas de savoir si la marchandise a été placée ou non sur le pont. La clause d'habilitation générale ne fait que donner une option au transporteur. Telle est la solution mise en œuvre dans notre espèce par la Cour de cassation qui a jugé que « *seule la déclaration par le transporteur de ce que la marchandise est mise sur le pont est de nature à informer le chargeur et faire ainsi échapper le transport à l'empire de cette Convention* ».

Dès lors, dans l'attente de l'entrée en vigueur des Règles de Rotterdam, la conclusion s'impose. Si le connaissement ne comporte pas la mention expresse que la marchandise est effectivement transportée en pontée : mention « en pontée », ou « *on deck* », ou « *shipped on deck* », qui doit être signée par le chargeur avant le transport ou, plus largement, si le transporteur n'a pas obtenu l'autorisation préalable de l'expéditeur, la Convention de Bruxelles s'applique⁽¹²⁾.

Si l'on peut déplorer l'anachronisme de la Convention de Bruxelles qui écarte les transports en pontée de son champs d'application alors même qu'au XXI^e siècle, le transport de conteneurs sur des navires porte-conteneurs est une pratique normale, cette décision a, au moins, le mérite de clarifier, si besoin était, le droit positif. Les parties au litige ne s'y sont d'ailleurs pas trompées qui, devant la Cour de renvoi, ont fini par admettre l'application de la Convention de Bruxelles.

Restait alors simplement à la Cour de renvoi à statuer sur le point de savoir si le transporteur, soumis à la présomption de responsabilité, pouvait invoquer le cas

(6) Tribunal de commerce du Havre du 15 juin 2012.

(7) CA Rouen, 30 mai 2013, *DMF* 2013, p.899, obs. O. Raison.

(8) Cass.com., 18 Mars 2008, *DMF* 2008, p.538 et s., note Y. Tassel qui réaffirme cette solution.

(9) Cass. com., 7 juill. 1998, n° 96-15.724 : *Juris-Data* n° 1998-003144 ; *Bull. civ.* 1998, IV, n° 222 ; *DMF* 1998, p. 826, rapp. J.-P. Rémerly, obs. P. Bonassies ; *DMF* 1999, Hors-série n° 3, p. 71, obs. P. Bonassies.

(10) En ce sens, A. Vialard, *Droit maritime* PUF, 1^{ère} éd. n°459 bis ; A. Chao, *Transports en pontée*, *BTL* 1995, p.709.

(11) V. Cass. com., 29 avr. 2002 : *Bull. civ.* 2002, IV, n° 78 ; *RTD com.* 2002, p. 599, obs. Ph. Delebecque ; *DMF* 2003, p. 377, obs. R. Achard ; Cass. com., 18 mars 2008 ; *Rev. dr. transp.* 2008, comm. 103, note M. Ndené ; *DMF* 2008, p. 538, obs. Y. Tassel.

(12) A contrario, si le transport en pontée est régulier, le chargeur ayant consenti à ce type de chargement, la Convention de Bruxelles est inapplicable.

excepté tiré de la fortune de mer alors que le chargement en pontée n'avait pas été autorisé de façon spécifique par le chargeur.

II.- ABSENCE D'EXONERATION DU TRANSPORTEUR POUR PERILS DE MER EN CAS DE PONTEE IRREGULIERE

Au cas d'espèce, la Cour de Rouen a jugé que le transporteur maritime qui a mis en pontée une marchandise sans l'accord du chargeur ne peut s'exonérer de sa responsabilité pour perte ou avarie en se prévalant des périls, dangers ou accidents de mer si la marchandise a été perdue parce qu'elle est tombée à la mer⁽¹³⁾.

Là encore, la solution n'est pas nouvelle. Déjà en 1998, la Cour de cassation avait jugé, que le transporteur ne peut se prévaloir du cas exonératoire de responsabilité (fortune de mer) prévu à l'article 4-2 de la Convention de Bruxelles quand des marchandises perdues ou endommagées ont été irrégulièrement arrimées sur le pont, s'il est démontré le lien de causalité entre cette faute et le préjudice subi.⁽¹⁴⁾ Cette solution était fondée sur la théorie⁽¹⁵⁾ du professeur Sériaux⁽¹⁶⁾ selon laquelle quand il y a un cumul de causes, le dommage provenant à la fois d'une faute du transporteur et d'un cas excepté échappant à la diligence du créancier de responsabilité, il n'y a pas lieu à partage de responsabilité entre la faute du transporteur et le cas excepté⁽¹⁷⁾. Autrement dit, en cas de concours entre une situation de périls de la mer et une faute du transporteur, l'effet causal de la faute du transporteur l'emporte sur le cas excepté.

Si l'on peut adhérer à cette théorie qui permet de donner son plein effet à la responsabilité de plein droit du transporteur, l'affirmation selon laquelle la mise en pontée de conteneurs à bord de navires munis d'installations appropriées, sans l'accord du chargeur, est constitutive d'une faute nous paraît plus contestable pour plusieurs raisons. D'une part, la Convention de Bruxelles est silencieuse sur ce point. Comme le relèvent Messieurs Bonassies et Scapel, « à la différence du droit français elle n'interdit pas le principe du transport en pontée »⁽¹⁸⁾. D'autre part, la mise en pontée devrait, nous semble-t-il, être considérée comme « contractuelle »⁽¹⁹⁾ ou « usuelle » en droit international comme en droit interne s'agissant de conteneurs chargés à bord de navires munis d'installations appropriées. En l'absence d'accord

(13) Cette jurisprudence est suivie par les juges du fond : V. CA Aix-en-Provence, 14 sept. 2011, n° 10/01309 : *Juris-Data* n° 2011-023858 ; *DMF* 2012, p. 534, obs. J. de Sentenac – Dans le même sens, V. CA Rennes, 2e ch., 29 janv. 2008, n° 06/08269 : *Juris-Data* n° 2008-000920 ; *Rev. dr. transp.* 2009, comm. 197, note N. Ndendé. - V. CA Aix-en-Provence, 30 nov. 2006 : *BTL* 2007, p. 60).

(14) Cass. com., 7 juill. 1998, préc. et, CA Rouen, 10 nov. 1999 sur renvoi de Cass. com., 7 juill. 1998, préc..

(15) Sur ce point, v. obs. P. Bonassies sous Cass.com., 7 juillet 1998, préc..

(16) A. Sériaux, *La faute du transporteur*, 2^{ème} éd. 1997, n°258.

(17) On rappellera que, selon la théorie d'A. Sériaux, la solution est différente en cas de concours entre un cas excepté relevant de la sphère de diligence du créancier et la faute du transporteur. Dans une telle hypothèse, la logique « faute contre faute » s'applique et conduit à un partage de responsabilité.

(18) P. Bonassies, C. Scapel, *Traité de droit maritime* 2^{ème} éd., p. 651, n°1020 ; Y. Tassel, préc. ; v. aussi, O. Raison, obs. sous CA Rouen, 30 mai 2013, précité.

(19) En ce sens, v. note Y. Tassel sous Cass. com., 18 Mars 2008, *DMF* 2008, p. 538 et s.

express, l'acceptation du chargeur pourrait être déduite du fait que le chargement en pontée est « *effectué conformément aux usages du commerce considéré* »⁽²⁰⁾. Telle était peut-être la vision des premiers juges havrais⁽²¹⁾ qui, au plus près des réalités du terrain, ont jugé que le transporteur n'avait pas commis de faute dès lors que le chargeur lui avait laissé la liberté de charger les conteneurs sur le pont, qu'il ne s'agissait pas de marchandises sensibles et enfin que le transport avait été effectué à bord d'un navire muni d'installations appropriées. Quoi qu'il en soit, il nous semble qu'une meilleure prise en compte des usages permettrait d'éviter les situations absurdes sachant qu'à l'heure actuelle selon qu'un chargement en pontée non autorisé à bord d'un navire approprié est soumis à la loi française ou à la Convention de Bruxelles, il est licite dans le premier cas et illicite dans le second.⁽²²⁾ Enfin et surtout, à l'heure où les navires dits « cellulaires » deviennent la norme, l'exclusion des chargements en pontée de la réglementation internationale va devenir de plus en plus anachronique sachant que sur ces navires, la notion de pont n'a plus guère de sens.

Le salut viendra peut-être des Règles de Rotterdam⁽²³⁾, celles-ci prévoyant que la pontée est régulière si elle est exigée par la loi, si le transport s'effectue dans des conteneurs adaptés au transport en pontée et sur des ponts qui sont spécialement équipés pour transporter de tels conteneurs ou encore si elle est conforme au contrat de transport ou aux coutumes, usages ou pratiques du commerce en question.⁽²⁴⁾

(20) Telle est la solution retenue par les Règles de Hambourg (Art.1.5 et art.9) qui n'excluent pas les transports en pontée, ceux-ci étant considérés comme réguliers en l'absence d'accord du chargeur notamment lorsqu'ils sont effectués « conformément aux usages du commerce considérés ».

(21) Sur ce point, la décision du tribunal de commerce du Havre du 15 juin 2012 a été confirmée par la cour d'appel de Rouen dans sa décision du 30 mai 2013, précitée.

(22) Ce point de vue est partagé par de nombreux auteurs, notamment, P. Bonassies, « *Le droit du transport de conteneurs à l'orée du XXIe siècle* », DMF 2009, p.7 - V. aussi, Y. Tassel, préc. ; O. Raison, préc.

(23) Si celles-ci entrent en vigueur.

(24) Article 25, § 1 des Règles.