



**HAL**  
open science

**Rupture de la chaîne du froid: le transporteur est responsable de l'entier préjudice, la preuve de l'origine du dommage n'étant pas rapportée et la vente en sauvetage légitime**

Claire Humann

► **To cite this version:**

Claire Humann. Rupture de la chaîne du froid: le transporteur est responsable de l'entier préjudice, la preuve de l'origine du dommage n'étant pas rapportée et la vente en sauvetage légitime. *Le Droit Maritime Français*, A paraître. hal-02422158

**HAL Id: hal-02422158**

**<https://hal.science/hal-02422158>**

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.

# **Rupture de la chaîne du froid : le transporteur est responsable de l'entier préjudice, la preuve de l'origine du dommage n'étant pas rapportée et la vente en sauvetage légitime**

**Claire HUMANN**  
*Maître de conférences*  
*à l'Université du Havre*

**COUR DE ROUEN - 23 AVRIL 2015 > Navire *Thana Bhum***  
N°14-02571

## **TRANSPORT MARITIME DE MARCHANDISES - RESPONSABILITE**

**Transport maritime de marchandises. Température dirigée. Conteneurs défectueux. Rupture de la chaîne du froid. Réserves au chargement (non). Réserves à la livraison. Validité (non). Présomption de livraison conforme (oui). Renversement. Cas excepté. Faute du chargeur (non). Responsabilité du transporteur maritime. Vente en sauvetage. Faute (non).**

*Devant l'imprécision des réserves formulées par le destinataire à la livraison, le transporteur maritime est présumé avoir livré les marchandises telles que décrites au connaissance.*

*Mais, en prouvant par des expertises que les marchandises ont été endommagées avant la livraison, le destinataire renverse la présomption de livraison conforme du transporteur maritime qui n'a pas pris de réserves lors de sa prise en charge. Et, en l'absence de preuve d'un « cas exceptés » comme cause du dommage, le transporteur maritime est responsable des avaries causées aux marchandises.*

Sté HANJIN SHIPPING DU HAVRE c/ SAS DAVIGEL et a.

### **ARRET (EXTRAITS)**

« LA COUR,

*Exposé du litige*

La société Davigel a acheté à la société Crystal Frozen Food une cargaison de produits surgelés au prix de 162 232 euros expédiée au départ de la Thaïlande et à destination du Havre.

Le transport a été confié à la société Hanjin shipping.

La marchandise avait été empotée dans un conteneur frigorifique HJCU603550/0 (appartenant à la société Hanjin shipping) et chargée à bord du navire *Thana Bhum* en Thaïlande sous couvert d'un connaissance émis le 17 août 2011 ; selon les indications figurant sur le connaissance elle devait être conservée à une température de - 18 °C.

Au cours du transport maritime, en raison d'un problème de température, le transporteur a transféré dans deux conteneurs (HJCU610056/6 et HJCU610962/2) les marchandises qui se trouvaient dans le conteneur 603550/0. Les deux conteneurs de remplacement (embarqués sur un autre navire que le *Thana Bhum*) ont été livrés au Havre suivant bons de sortie du Terminal en date du 27 septembre 2011. Selon les conclusions du rapport qu'il a déposé le 3 janvier 2012, l'expert mandaté par la société Davigel indique avoir constaté, au cours de réunions organisées

avec la société Hanjin shipping, les 6 et 18 octobre 2011, que la marchandise avait subi une rupture de la chaîne du froid caractérisée notamment par la présence de givre, l'écoulement de liquide recongelé, et l'adhérence des produits aux parois de leur contenant (sacs et films plastiques, boîtes en carton). A la suite d'analyses micro-biologiques de la cargaison, les autorités sanitaires n'ont pas interdit la commercialisation de celle-ci. Invoquant notamment une altération de l'aspect physique de la marchandise la société Davigel a confié à son expert l'organisation d'une vente en sauvetage. La société Davigel et son assureur ont assigné la société Hanjin shipping en indemnisation de préjudice.

Par jugement du 18 avril 2014, assorti du bénéfice de l'exécution provisoire, le Tribunal de commerce du Havre a principalement condamné la société Hanjin shipping à payer : (...)

La société Hanjin shipping a relevé appel de ce jugement dont elle poursuit l'infirmité. (...)

*I) Sur la responsabilité (...)*

Attendu cela exposé, qu'il convient de rappeler les dispositions légales applicables au contrat de transport conclu entre la société Davigel et la société Hanjin shopping, puis d'appliquer ces règles au cas d'espèce ;

*A) Sur les dispositions applicables au contrat de transport conclu entre la société Davigel et la société Hanjin shipping*

Attendu qu'en vertu des dispositions des articles 3, 4, et 6 de la convention de Bruxelles du 25 août 1924 amendée, dont l'application en l'espèce n'est pas contestée :

- concernant le chargement de la marchandise : le connaissance sans réserves de la part du transporteur ' vaut présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites' (article 3-4 ),

- concernant la livraison de la marchandise : 'à moins qu'un avis de perte ou dommages ne soit donné par écrit au transporteur au moment de l'enlèvement des marchandises ou de leur remise sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance sous l'empire du contrat de transport, cet enlèvement constituera, jusqu'à la preuve du contraire, une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites dans le connaissance (article 6 alinéa 1) ;

- si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, l'avis doit être donné dans les 3 jours de la délivrance (article 6 alinéa 2),

Attendu qu'il en résulte que :

- a) en cas de réserves valides, émises dans le délai légal, la présomption de livraison conforme ne joue pas,

- il appartient alors au transporteur maritime de prouver l'existence d'un cas excepté de responsabilité ;

- b) en l'absence, au contraire, de réserves sur l'état de la marchandise, émises dans le délai légal, le transporteur maritime bénéficie d'une présomption de livraison conforme,

- il appartient en ce cas au destinataire d'apporter la preuve contraire,

- celle-ci n'a pas pour objet l'existence d'une faute du transporteur mais par référence aux termes employés par l'article 4-2 susvisé : le fait que les marchandises n'ont pas été délivrées par le transporteur telles qu'elles ont été décrites au connaissance, étant précisé que le destinataire doit établir à ce titre que les dommages sont antérieurs à la livraison (Cass. com.: 5 mars 2014) ;

- c) dans l'hypothèse où cette preuve est rapportée, le transporteur maritime ne peut s'exonérer qu'en prouvant l'existence d'un cas excepté de responsabilité ;

- la faute prouvée du chargeur en lien direct et certain avec les dommages à la marchandise constitue à cet égard un cas excepté de responsabilité,

*B) Sur la présomption de réception conforme au moment du chargement*

Attendu qu'il n'est pas contesté que la société Hanjin shipping a reçu la marchandise sans émettre de réserves lors du chargement ;

Qu'en conséquence en l'absence de réserves de sa part lors du chargement de la marchandise, la société Hanjin shipping, conformément à l'article 3-4 susvisé, est présumée avoir reçu celle-ci en bon état ;

*C) Sur la présomption de livraison conforme*

Attendu que la présomption de responsabilité qui pèse de plein droit sur le transporteur est subordonnée à la formulation de réserves dans le délai légal de 3 jours à compter de la date de la livraison de la marchandise ;

Attendu que la livraison se définit comme la mise à disposition juridique et matérielle de la cargaison ; qu'elle a lieu dès la remise des conteneurs au destinataire et non à la date du dépotage des conteneurs, le destinataire disposant alors d'un délai de 3 jours pour formuler, le cas échéant, des réserves ;

Attendu que les réserves formulées ne peuvent être retenues que si elles sont précises et motivées et qu'elle mentionnent la nature des dommages que le destinataire de la marchandise entend invoquer à l'encontre du transporteur maritime ;

Attendu en l'espèce qu'il résulte des bons de sortie du Terminal en date du 27 septembre 2011 que les conteneurs 56 / 6 et 62 / 2 ont été livrés le 30 septembre 2011 au représentant du destinataire ;

Que dans le délai légal, le destinataire de la marchandise a formulé des réserves portant sur des cartons manquants ; que celles - ci ne peuvent être retenues dès lors qu'elles ne portent pas sur des dommages subis par la marchandise, et que la disparition de cartons initialement alléguée ne s'est pas confirmée ;

Attendu qu'au soutien de leurs prétentions les intimées invoquent à la fois :

- 'l'avis à expertise' du 3 octobre 2011, informant le transporteur maritime de la réunion d'expertise prévue le 6 octobre,

- et le constat des désordres effectué à l'occasion de cette réunion ;

Mais attendu que 'l'avis à expertise' est une convocation établie par l'expert ; qu'il ne peut en lui même valoir réserves expresses et précises sur l'état de la marchandise ;

Que le constat contradictoire de l'état de la marchandise est intervenu au-delà du délai légal ;

Qu'il ne prouve donc pas l'existence de réserves de nature à engager la responsabilité de transporteur maritime ;

Attendu que compte tenu de ce qui précède, les marchandises sont présumées avoir été livrées en bon état au destinataire ;

*D) Sur la destruction de la présomption de livraison conforme*

Attendu que s'agissant d'une présomption simple, la présomption de livraison conforme cède devant la preuve contraire ;

Que pour détruire la présomption, le demandeur à l'action en responsabilité doit prouver que les dommages sont survenus avant la livraison ;

Attendu en effet que, sauf preuve d'un cas excepté, les causes de l'avarie et le moment précis auquel elle s'est produite sont indifférents dès lors qu'il est établi qu'elle est intervenue avant la livraison ;

Attendu que la société Davigel et la société Zurich insurance soutiennent que les dommages sont dus à un dysfonctionnement du conteneur d'origine survenu au cours du transport maritime ;

Attendu que la société Hanjin shipping explique le transbordement de la cargaison par un incident de température au sein du conteneur d'origine ; qu'elle expose que lors des opérations

d'empotement le conteneur a été surchargé, ce qui a provoqué une mauvaise ventilation et donc des problèmes de température ;

Attendu que la société Davigel et la société Zurich insurance produisent aux débats le rapport d'expertise établi le 3 janvier 2012 par la société AM Groupe, expert mandaté par la société Davigel ; que les opérations d'expertise ont eu lieu en présence de la société Hanjin shipping ;

Que l'expert rappelle que, selon les énonciations figurant dans le connaissement, le transporteur maritime devait maintenir une température constante de - 18 ° C ;

Qu'il constate :

- la présence de givre à l'intérieur des sacs, des boîtes, ou des films plastiques renfermant les produits,

- l'écoulement de liquide recongelé,

- une adhérence de certains des produits aux parois du contenant ;

Qu'il en conclut que les produits ont été exposés à une hausse de température pendant la phase de transport ;

Qu'il résulte des constatations et conclusions de l'expert qu'à l'arrivée au Havre les marchandises étaient affectées de défauts se manifestant par des signes de décongélation ;

Attendu que de ces éléments il résulte que les produits présentaient, à l'arrivée, des défauts montrant qu'ils avaient été exposés à une hausse de température ;

Attendu sur l'antériorité des dommages par rapport à la livraison, qu'alors qu'en l'absence de réserves de sa part à la réception, la société Hanjin shipping est présumée avoir reçu les produits en bon état, il est établi qu'à leur arrivée au Havre les produits étaient endommagés ;

Qu'il est constant par ailleurs, que pendant le trajet, la société Hanjin shipping est intervenue de sa propre initiative sur la marchandise en la transférant du conteneur initial dans deux autres conteneurs ;

Que sur ce point la société Hanjin shipping indique avoir constaté au cours du trajet, un incident de température dans le conteneur ;

Que cette circonstance correspond à une situation dans laquelle, au moins temporairement, la température constante mentionnée dans le connaissement n'a pas été maintenue à - 18 ° C ;

Qu'elle doit être rapprochée des conclusions de l'expert qui relève une rupture de la chaîne du froid ;

Attendu au surplus que la marchandise transportée était constituée de produits congelés ; que pour leur transfert, les cartons qui les contenaient ont dû faire l'objet d'opérations de manutention à l'escale de Jeddah ;

Attendu que les développements qui précèdent établissent que les marchandises n'ont pas été délivrées telles que décrites au connaissement, que les dommages existaient à la livraison et qu'ils sont antérieurs à celle-ci ;

#### *D) Sur l'existence d'un cas excepté de responsabilité*

Attendu que la société Hanjin shipping soutient que les défauts constatés proviennent d'une faute commise par le chargeur lors de l'empotement de la marchandise ;

Qu'il lui appartient de rapporter la preuve du cas excepté de responsabilité ainsi invoqué ;(...)

Mais attendu que la convocation à expertise, document établi par l'expert, ne vaut pas reconnaissance de responsabilité par la société Davigel et son assureur ;

Attendu que, concernant l'origine des dommages, les conclusions de l'expert sont les suivantes :

- le sinistre peut résulter d'un dysfonctionnement du conteneur,

- la société Hanjin shipping soulève l'hypothèse d'une faute commise par le chargeur ; cependant aucun élément ne nous a été rapporté par cette société concernant une possible surcharge du conteneur de nature à entraîner la responsabilité du chargeur ;

- selon les informations mentionnées sur le connaissement établi par la société Hanjinshipping le 17 août 2011 le volume de l'envoi représentait 62 m<sup>3</sup> ;

- d'après les informations générales concernant les particularités des conteneurs frigorifiques Hanjin qui figurent sur le site de la société Hanjin shipping , le volume maximum du conteneur 40 ' high cube reefer d'origine peut être de 67 mètres cubes,

- le volume utile de ce conteneur était donc adapté au volume de l'envoi';

Que l'expert précise ne pas avoir vu les conteneurs ; qu'il indique que malgré ses demandes auprès de la société Hanjin shipping il n'a pas obtenu les éléments demandés, à savoir les conditions des opérations de transfert des produits du conteneur d'origine dans les conteneurs de remplacement, ainsi que le lieu de transfert des produits, l'enregistreur des données et une explication du délai entre la date de transfert des produits ( 5 septembre 2011) et la date de communication des informations aux parties ( 14 septembre 2011 ) ;

Attendu qu'en l'état des constatations faites par l'expert, les photographies des conteneurs de remplacement, non datées et prises de façon non contradictoire par la société Hanjin shipping ne peuvent établir à elle seules que l'incident de température constaté au cours du transport est dû à une surcharge du conteneur d'origine ;

Qu'il convient d'observer que la société Hanjin shipping ne produit pas de photographie montrant le chargement du conteneur d'origine ; qu'elle n'explique pas pourquoi celui-ci n'a pas lui-même continué à être utilisé pour la suite du transport ;

Que concernant le nombre de cartons, leur disposition dans le conteneur, l'espace occupé par chacun d'eux, les photographies produites ne permettent pas, à elles seules de contredire : (...)

Que le nombre de cartons constitue en lui-même une donnée insuffisante pour déterminer l'espace qu'ils occupent dans le conteneur, dès lors que, comme le relève la société Hanjin shipping, les cartons étaient de trois dimensions différentes, nécessairement disparates, en présence de 8 lots différents ;

Qu'il appartenait à la société Hanjin shipping d'évoquer au cours des opérations, la question du volume réel de la cargaison de façon à permettre une discussion contradictoire sur ce point devant l'expert ,

Attendu que la société Hanjin shipping n'établit donc pas les affirmations selon lesquelles des déclarations inexactes quant au volume empoté auraient été faites ;

Attendu qu'elle ne rapporte pas la preuve du cas excepté qu'elle invoque ;

Qu'elle fait valoir que les conclusions de l'expert sur la cause précise des dommages sont exprimées de manière hypothétique et incertaine ;

Attendu que l'expert n'évoque que comme une hypothèse seulement, un dysfonctionnement du conteneur d'origine ;

Mais attendu qu'invoquant un cas excepté de responsabilité, il appartient à la société Hanjin shipping d'établir la cause du dommage et de prouver que celui-ci entre dans l'un des cas exceptés ;

Qu'il a été retenu ci-dessus que les dommages constatés étaient survenus pendant le transport maritime ;

Attendu qu'en conséquence le seul fait que la raison précise de l'incident de température reste indéterminée est sans incidence sur la responsabilité du transporteur ;

Attendu qu'au vu de ce qui précède, la société Hanjin shipping doit donc être déclarée responsable des dommages ;

*II) Sur le préjudice (omissis)*

*PAR CES MOTIFS*

La cour,

Statuant contradictoirement et par décision mise à disposition au greffe,  
Confirme la décision déferée sauf en ce qu'elle a inclus dans les dépens les frais de l'expertise réalisée par la société AM Group, ... ; ».

*Prés. M. Farina ;*

## **OBSERVATIONS**

La défaillance du système de réfrigération des conteneurs provoquant une rupture de la chaîne du froid est une source récurrente de contentieux car il est souvent difficile de démêler les causes du dommage. Suivant les circonstances, le défaut du conteneur à l'origine des dommages peut incomber soit au transporteur maritime, soit au chargeur. La décision de la Cour de Rouen en est une illustration. Son premier intérêt est ainsi didactique en ce qu'elle relate les étapes permettant d'établir la responsabilité des dommages subis par les marchandises transportées. Son second intérêt, plus inattendu, résulte de la discussion des parties quant à l'existence d'une éventuelle obligation pour l'ayant droit de minimiser son préjudice.

En l'occurrence, les avaries de la marchandise, à l'origine du litige, étaient dues à une rupture de la chaîne du froid du fait de conteneurs défectueux fournis par le transporteur maritime. Après avoir procédé à une vente en sauvetage, le destinataire, la société Davigel réclamait réparation au transporteur maritime, la société Hanjin shipping. Condamnée en première instance, cette dernière a relevé appel sans succès.

Comme toujours chaque protagoniste se rejetait la responsabilité des dommages. Le destinataire a entamé les hostilités avec la présomption de réception de la marchandise conforme par le transporteur au chargement (1), celui-ci réplique en faisant état de la présomption de livraison conforme faute de réserves valables de la part du destinataire (2). La balle revient alors dans le camp du destinataire qui renverse la présomption de livraison conforme par la preuve de l'antériorité du dommage (3). Le transporteur sort alors son dernier atout à savoir le cas excepté tiré de la faute du chargeur (4). Mais faute de preuve positive, il est condamné à réparer l'entier dommage sans pouvoir reprocher au destinataire de n'avoir pas minimisé son préjudice (5).

1. Dans un premier temps, le destinataire se prévalait donc de la présomption de réception des marchandises telles que décrites au connaissance pesant sur le transporteur en l'absence de réserves lors de la prise en charge du conteneur<sup>1</sup>. Il gagne facilement la première manche, le transporteur peinant à rapporter à la preuve contraire comme l'y autorise le caractère simple de la présomption.

2. Sans surprise, le transporteur relance la partie en opposant en retour au destinataire la présomption de livraison conforme qui pèse sur lui faute de réserves valables<sup>2</sup>. La Cour de Rouen lui donne raison. Elle rappelle que la validité des réserves suppose qu'elles soient précises et motivées et qu'elles soient émises dans le délai légal, étant précisé que le délai court de la livraison. Or tel n'était pas le cas en l'espèce.

D'une part, leur motivation était inadéquate dans la mesure où elles faisaient état de cartons manquants<sup>3</sup> alors même que le préjudice invoqué portait sur des avaries.

---

<sup>1</sup> CA Rouen, 2<sup>e</sup> ch. civ., 7 déc. 2000, navire NL Crète, *DMF* 2001. 585.

<sup>2</sup> Sur la portée de l'absence de réserves, v. notamment, Cass.com., 8 novembre 2011, *DMF* 2011. 641, obs. C. Bloch, *BTL* 2011, 191.

<sup>3</sup> dont la disparition n'était d'ailleurs pas confirmée.

D'autre part, le destinataire avait formulé ses réserves hors délai dès lors que la livraison des deux conteneurs a eu lieu le 27 septembre et le constat contradictoire des désordres faisant office de réserves, les 6 et 18 octobre. L'avis à expertise du 3 octobre invoqué par le destinataire n'était, en effet, qu'une simple convocation à la réunion d'expertise du 6 octobre qui seule pouvait et avait débouché sur la prise de réserves. Le juge distingue ainsi justement la simple manifestation du destinataire correspondant à l'avis à expertise sans valeur juridique des réserves résultant du constat contradictoire de la marchandise qui ont été prises au-delà du délai légal de trois jours.

On observera que si la Cour de Rouen ne distingue pas le moment de la livraison selon que la marchandise est conteneurisée ou pas, elle tient compte, en revanche, de la spécificité du transport par conteneurs en accordant un délai de trois jours au destinataire pour formuler ses réserves. Les dommages subis par les marchandises empotées sont en effet considérés comme non apparents<sup>4</sup>.

3. Faute de réserves valables, l'avantage était donc, à ce stade, dans le camp du transporteur présumé avoir effectué une livraison conforme. Restait cependant la possibilité pour le destinataire de renverser cette présomption. Ce qu'il ne manque pas de faire. Les juges du fond estiment, en effet, que la réalité des avaries antérieures à la livraison est suffisamment établie par le constat d'expertise faisant état de signes de décongélation à l'arrivée et au moment du transbordement, autrement dit, pendant le temps où la marchandise était sous la garde du transporteur.

4. L'antériorité des dommages à la livraison étant établie, le transporteur tente encore de s'exonérer en invoquant l'existence d'un cas excepté, en l'occurrence la faute du chargeur. Cette faute consistait, selon lui, à avoir surcharger les conteneurs ce qui aurait conduit au transbordement. La Cour d'appel considère toutefois que cet argument est inopérant pour deux raisons. D'une part, il appartient au transporteur maritime qui invoque un cas excepté « *d'établir la cause du dommage et que celui-ci résulte d'un cas excepté* ». Or en l'espèce, le transporteur n'établissait pas que la rupture de la chaîne du froid constatée au cours du transport était due à une surcharge du conteneur d'origine, imputable au chargeur. D'autre part, le transporteur ne saurait se prévaloir de l'absence de certitude quant à l'origine des dommages. Comme le dit le juge, « *le seul fait que la raison précise de l'incident de température reste indéterminé est sans incidence sur la responsabilité du transporteur* ». Une telle solution n'appelle pas de remarque particulière. Elle est dans la lignée de la jurisprudence de la Cour de cassation qui considère que « *ne pouvant pas établir l'existence d'un cas excepté (le transporteur) subit la présomption de responsabilité instaurée contre tout transporteur maritime par la Convention de Bruxelles* »<sup>5</sup>. Cette solution se justifie par le fait que le transporteur maritime est responsable de plein droit<sup>6</sup>. Tant qu'il ne prouve pas l'existence d'une cause exonératoire, il est présumé avoir mal exécuté son obligation de transport. On ajoutera simplement que cette solution est aussi conforme à

---

<sup>4</sup> Article 3-6 de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 amendée. En matière de transport par conteneurs, les dommages subis par les marchandises sont généralement considérés comme des dommages non apparents. V. Jcl-Transport, « Transport par conteneur », fasc.975 n°121 et s.

<sup>5</sup> Cass.com., 4 mars 2003, navire NL Crète, DMF 2003.1096, obs. Ph. Delebecque, DMF 2004 HS n°8 au n°88.

<sup>6</sup> La Cour de cassation a toujours affirmé cette règle. A titre d'exemples, v. CA Aix-en-Provence, 4 nov. 1999, DMF 2001, 99, obs. M.-N. Raynaud. CA Paris, 15 nov. 2000, Juris-Data n° 2000-151569. Cass. com., 22 juin 1993, Juris-Data n° 1993-001604,

l'équité dans la mesure où en matière maritime, le transporteur maritime est souvent le plus apte à prouver la cause précise des dommages même si ce n'est pas toujours possible<sup>7</sup>.

5. Déclaré responsable des dommages, le transporteur cherche, en dernier recours, à diminuer l'indemnisation due au destinataire au motif que ce dernier aurait pu minimiser son préjudice en vendant la marchandise dans le circuit normal de commercialisation dans la mesure où les analyses sanitaires ne s'y opposaient pas. Le destinataire lui répond que la vente en sauvetage a permis de limiter le préjudice<sup>8</sup>.

On observera que le juge n'entre pas dans la discussion et ne se prononce pas sur une éventuelle obligation de la victime de minimiser son dommage dont on sait que, si elle est parfois retenue en matière maritime<sup>9</sup>, elle n'est pas reconnue par la Cour de cassation.<sup>10</sup> La Cour suprême a, en effet, posé le principe selon lequel « l'auteur d'un dommage doit en réparer toutes les conséquences et que la victime n'est pas tenue de limiter son préjudice dans l'intérêt du responsable »<sup>11</sup>.

L'obligation de minimiser son dommage étant évacuée, le principe est celui de la réparation intégrale. L'ayant-droit pouvait donc, conformément à l'article 1151 du Code civil, exiger la réparation intégrale de son préjudice, dans la limite du plafond<sup>12</sup>, sous déduction éventuelle de la part de dommage consécutive à sa propre négligence. La solution de la Cour de Rouen accordant entière réparation au destinataire peut ainsi s'expliquer par le fait qu'elle estime, qu'« en l'état de (ces) constatations (...), il ne peut être reproché à la société Davigel d'avoir recouru à une vente en sauvetage ». Si l'on comprend bien le principe de la solution retenue par le juge qui estime qu'en l'absence de faute, le destinataire a droit à une réparation intégrale, au cas d'espèce, la légitimation de la vente en sauvetage<sup>13</sup> peut paraître contestable, compte-tenu des bonnes analyses sanitaires. On peut néanmoins penser que le fait que la marchandise était destinée à

---

<sup>7</sup> P. Bonassies, C. Scapel, *Traité de droit maritime*, éd., LGDJ, p.675 n°1062. Paris, 12 sept. 2012, DMF 2013, 26. Ces auteurs considèrent que le transporteur maritime est souvent mieux placé que les experts.

<sup>8</sup> Le destinataire faisait valoir que la vente en sauvetage a évité la destruction de la marchandise.

<sup>9</sup> La jurisprudence arbitrale a joué un rôle essentiel dans le développement de la mitigation. Sur ce point, v. Ph. Delebecque, *Gazette CAMP*, n°28.

<sup>10</sup> Cass Civ. 3<sup>ème</sup>, 10 juillet 2013, n°12-13.851. Cet arrêt a été rendu en matière contractuelle. Pour un arrêt de principe rendu en matière délictuelle, suivant la même logique, v., Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 2 juillet 2014, n°13-17.599, Cass. civ. 2<sup>o</sup>, 26 mars 2015, n°14-16.0011. Cette jurisprudence a été initiée par deux arrêts Cass.civ. 2<sup>e</sup>, 19 juin 2003, n°0022-302. Cass.civ. 2<sup>e</sup>, 19 juin 2003, n° 01-13.289.

<sup>11</sup> On observera que la position de la Cour de cassation est relativement isolée si l'on considère que l'obligation pour la victime de limiter ou tout au moins de ne pas aggraver son dommage se retrouve dans de nombreux systèmes européens de Common Law ou de traditions civilistes. Elle est aussi reprise dans les récents projets [projets Catala (art. 1373) et Terré (art. 53)] de réforme du droit français. On observera encore que l'obligation de minimiser le dommage est déjà présente dans le droit positif français à travers la Convention de Vienne du 11 avril 1980 applicable à la vente internationale de marchandise (art. 77), les principes UNIDROIT (art. 7.4.8) mais aussi au sein des Principes européens de droit des contrats (art. 9 : 505).

<sup>12</sup> Le plafonnement de l'indemnité résulte, on le sait, de la limitation de responsabilité du transporteur maritime. V. P. Bonassies, C. Scapel, op. cit., 710, n°1104.

<sup>13</sup> On croit comprendre que pour le juge, la vente en sauvetage ne serait qu'une suite immédiate et directe de l'inexécution du contrat par le transporteur.

l'alimentation humaine a emporté la conviction des juges quant à l'absence de faute de la victime à l'origine du préjudice. Le principe de précaution, invoqué par cette dernière, n'est pas loin !

