



**HAL**  
open science

# Exonération du commissionnaire pour cause de grève et absence de responsabilité pour défaut d'assurance contre le risque de grève

Claire Humann

## ► To cite this version:

Claire Humann. Exonération du commissionnaire pour cause de grève et absence de responsabilité pour défaut d'assurance contre le risque de grève. *Le Droit Maritime Français*, 2015. hal-02422164

**HAL Id: hal-02422164**

**<https://hal.science/hal-02422164v1>**

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.

# Exonération du commissionnaire pour cause de grève et absence de responsabilité pour défaut d'assurance contre le risque de grève

Claire HUMANN

*Maître de conférences à  
l'Université du Havre*

COUR D'APPEL D'AIX-EN PROVENCE (2<sup>ème</sup> Ch. civ.) - 23 AVRIL 2015  
N° 13-04114

COMMISSIONNAIRE DE TRANSPORT

**Commissionnaire de transport. Responsabilité. Grève. Cause exonératoire (oui). Retard dans l'acheminement des conteneurs. Responsabilité (non). Souscription d'une assurance « FAP Sauf » excluant le risque de risque de grève. Manquement au devoir de conseil (non). Expéditeur professionnel. Responsabilité du commissionnaire de transport (non).**

*Les mouvements de grève qui ont affecté le port de Marseille-Fos comme l'ensemble des ports français, en janvier 2011, sont à l'origine du retard dans l'acheminement des marchandises et présentent le caractère de la force majeure en ce qu'ils ont été imprévisibles et irrésistibles. La société Distrimex, qui est spécialisée dans l'import-export est un professionnel averti, a eu connaissance des polices souscrites et n'est pas fondée à soutenir que la société Centrimex aurait manqué à son devoir d'information et de conseil concernant l'assurance contre le risque de grève.*

SAS DISTRIMEX c/ SA CENTRIMEX France

## **ARRET (EXTRAITS)**

« LA COUR,  
*Exposé du litige*

La société Distrimex dont le siège social est à Avignon, exerce une activité d'import-export de fruits et légumes.

La société Centrimex dont le siège social est à Vitrolles, exerce une activité de commissionnaire de transport.

La société Distrimex a confié à la société Centrimex l'acheminement en janvier/février 2011 par voie terrestre et maritime, de 22 conteneurs reefer empotés de pommes provenant de divers fournisseurs, à destination des Emirats et de la Malaisie.

La société Centrimex a confié la partie maritime du transport à la société CMA CGM.

A compter du 12 janvier 2011, un mouvement de grève a affecté l'ensemble des ports français dont le port de Marseille-Fos, entraînant des retards dans le chargement de l'ensemble des conteneurs et dans la livraison aux destinataires.

Par lettre recommandée avec accusé de réception du 8 février 2011, le conseil de la société Distrimex a mis en demeure la société Centrimex de livrer les conteneurs aux lieu convenus, de faire toutes diligences pour préserver les intérêts, actions et recours de la société Distrimex, et lui a notifié des réserves pour tout dommage résultant du retard d'acheminement des marchandises.

Par lettre recommandée avec accusé de réception du 25 février 2011, le conseil de la société Distrimex a réitéré ses réserves.

Par lettre recommandée avec accusé de réception du 16 mai 2011, le conseil de la société Distrimex a informé la société Centrimex que la marchandise avait subi d'importants dommages, que seuls trois conteneurs n'avaient pas fait l'objet de réserves de la part des destinataires, lui a notifié divers griefs et l'a mis en demeure de lui régler les sommes de 237 040,15 USD au titre des dommages subis par la marchandise et de 104 407,14 euros au titre des frais et préjudices liés aux transports concernés.

(...)

*Motifs de la décision (...)*

Sur la responsabilité de la société Centrimex en qualité de commissionnaire de transport : (...)

Selon l'article L 132-4 du code de commerce, le commissionnaire de transport '*est garant de l'arrivée des marchandises et effets dans le délai déterminé par la lettre de voiture, hors les cas de la force majeure légalement constatée*'.

Il n'est pas contesté que le port de Marseille-Fos a été affecté à compter du début du mois de janvier 2011 par des mouvements de grève des dockers et du personnel portuaire concomitants aux dates prévues de chargement des conteneurs.

Par courrier électronique du 12 janvier 2011, la société Centrimex a informé la société Distrimex du début de la grève.

Par courrier électronique du 13 janvier 2011 à 10 heures 10, le transporteur maritime CMA CGM a informé la société Centrimex des préavis de grève déposés, de ce que les opérations étaient affectées à partir du 12 janvier 2011 et lui a fourni diverse autres informations.

Par courrier électronique du 13 janvier 2011 à 14 heures 20, la société Centrimex a transmis ce courrier à la société Distrimex.

Par courrier électronique du 17 janvier 2011, la société CENTRIMEX a transmis à la société DISTRIMEX une information diffusée par la CMA CGM concernant la situation des ports français.

Par courrier électronique du 18 janvier 2011, la société Centrimex a transmis à la société Distrimex une information reçue concernant la grève des dockers les 21 et 24 janvier.

Par deux lettres recommandées avec accusé de réception des 25 janvier et 27 janvier 2011, la société Distrimex a attiré l'attention de la société Centrimex sur la situation de six conteneurs en attente.

Par courrier électronique du 31 janvier 2011 à 15 heures 38, la société Centrimex a fourni diverses informations à la société Distrimex pour un réacheminement et un embarquement au départ d'un autre port européen notamment de Gênes avec les frais afférents et les tarifs de fret.

Par deux courriers électroniques en réponse du 31 janvier 2011 à 16 heures 34 et 16 heures 41, la société Distrimex a donné pour instruction à la société Centrimex de faire embarquer 'en priorité' les conteneurs sur le navire *CMA CGM Nerval* du 2 février 2011.

Par courrier électronique du 1<sup>er</sup> février 2011, la société Centrimex a demandé à la société CMA CGM de procéder à l'embarquement en priorité sur le navire *Nerval* de huit conteneurs à quai.

Par courrier électronique du 7 février 2011, la société Centrimex a informé la société Distrimex qu'elle avait adressé un message à la CMA CGM aux fins d'embarquement prioritaire des conteneurs et que la situation était suivie au jour le jour.

Par courrier électronique du 11 février 2011 à 7 heures 32, la société Centrimex a informé la société Distrimex que les 22 conteneurs *reefer* avaient été embarqués sur le navire de la société *CMA CGM Nerval* parti de Fos sur Mer le 1<sup>er</sup> février 2011 à 19 heures 25.

Par lettre recommandée avec accusé de réception du 9 février 2011, la société Centrimex répondant au courrier du 8 février 2011 du conseil de la société Distrimex lui notifiant des réserves, lui a indiqué notamment qu'elle récusait toute responsabilité en raison des mouvements de grève ayant affecté le port et qu'elle répercutait les réserves au transporteur maritime à toutes fins utiles.

Par lettre recommandée avec accusé de réception du 9 février 2011, la société Centrimex a adressé des réserves à la société CMA CGM avec la liste des conteneurs concernés.

Par plusieurs courriers électroniques des 31 mai et 28 septembre 2011, la société Centrimex a transmis à la société Distrimex les rapports d'expertise réalisés à la livraison des conteneurs.

Par courrier électronique du 11 mars 2011, la société Centrimex a transmis à la société Distrimex un courrier du groupe Save.

Il ressort de ces éléments d'appréciation que les mouvements de grève qui ont affecté le port de Marseille-Fos comme l'ensemble des ports français, en janvier 2011, sont à l'origine du retard dans l'acheminement des marchandises, et présentent le caractère de la force majeure en ce qu'ils ont été imprévisibles et irrésistibles.

La société Distrimex a été tenue informée du mouvement social et de son évolution par la société Centrimex dès le 12 janvier 2012, et n'a fourni aucune instruction au commissionnaire de transport afin de procéder à un acheminement ou réacheminement des marchandises vers un autre port européen, notamment vers Gênes, le commissionnaire de transport ne pouvant y procéder de lui-même sans instruction.

Le commissionnaire de transport a proposé une alternative le 31 janvier 2011 en fournissant diverses informations quant à son coût et a reçu pour instruction de faire embarquer la marchandise sur le navire *CMA CGM Nerval* de manière prioritaire.

La société Distrimex n'est pas fondée à soutenir que la société Centrimex aurait délaissé la marchandise sur le quai dès lors qu'aucune rupture de la chaîne du froid n'a eu lieu, et qu'il est établi que la société Centrimex s'est régulièrement tenue informée de l'évolution de la situation sociale, et était en relation constante avec la société CMA CGM concernant les possibilités d'embarquement des conteneurs.

La société Distrimex n'est pas plus fondée à soutenir que la société Centrimex aurait omis de préserver les droits et recours de son commettant dès lors qu'elle a notifié des réserves au transporteur maritime, et qu'elle a tenu la société Distrimex informée des expertises réalisées à la livraison de la marchandise et les a transmis à la société Distrimex.

Il est constant que les polices d'assurance maritime sur facultés garantie 'FAP sauf' et 'tous risques' à effet du 1<sup>er</sup> juillet 2009 souscrites par la société Centrimex pour le compte de la société Distrimex, excluent les dommages et pertes matériels subis par les facultés assurées, résultant notamment des grèves.

L'assurance contre les risques de grève nécessite la signature d'une convention spéciale et la société Distrimex ne justifie pas avoir donné des instructions en ce sens.

La société Distrimex qui est spécialisée dans l'import-export de fruits et légumes est un professionnel averti, a eu connaissance des polices d'assurance souscrites et n'est pas fondée à soutenir que la société Centrimex aurait manqué à son devoir d'information et de conseil concernant l'assurance contre le risque de grève.

Il convient en conséquence d'infirmer en toutes ses dispositions le jugement déferé, et de débouter la société Distrimex de l'ensemble de ses demandes, fins et conclusions.

(...)

*Par ces motifs*

La Cour, statuant contradictoirement et en dernier ressort,

Dit n'y avoir lieu d'écarter les conclusions notifiées par la société Centrimex le 4 février 2015 et de renvoyer l'affaire à la mise en état, INFIRME en toutes ses dispositions le jugement déferé, et statuant à nouveau, Déboute la société Distrimex de ses demandes (...); ».

*Prés. : Mme Aubry-Camoin ; Av. : Me Sibboni (appelante), Me J. Scapel (intimée).*

### OBSERVATIONS

Le commissionnaire de transport peut-il invoquer le fait de grève pour s'exonérer de sa responsabilité du fait du retard causé dans l'acheminement de la marchandise ? Doit-il informer son client professionnel que l'assurance « FAP sauf » et « tous risques » ne couvre pas le risque de grève?

Telles étaient les deux principales questions posées à la Cour d'appel d'Aix-en-Provence suite aux dommages subis par un exportateur de fruits et légumes, la société Distrimex du fait de la grève des dockers et du personnel portuaire de 2011 qui, on le sait, a affecté l'ensemble des ports français et notamment le port de Marseille-Fos. Au cas d'espèce, la société Distrimex entendait engager la responsabilité de son commissionnaire de transport, la société Centrimex du fait des dommages subis par sa marchandise du fait de la grève.

Considérant que les juges consulaires n'avaient pas été assez généreux dans leur évaluation de son préjudice et voulant obtenir entière réparation des dommages subis par les marchandises, l'expéditeur, la société Distrimex, invoque de multiples arguments. En premier lieu, elle fait valoir que le commissionnaire est garant de l'arrivée des marchandises dans le délai déterminé par la lettre de voiture, hors les cas

de force majeure et qu'en l'espèce, la grève ne présentait pas les caractères de la force majeure car elle avait été annoncée. Elle lui reproche aussi d'avoir manqué à son obligation d'information quant à la grève et son évolution, de s'être abstenu de prendre les dispositions qui s'imposaient pour acheminer les conteneurs vers les ports de chargements voisins afin de limiter le retard et plus largement de s'être désintéressé du sort de la marchandise et enfin, de n'avoir pas préservé ses recours.

En second lieu, elle reproche au commissionnaire d'avoir manqué à son devoir d'information et de conseil en omettant de l'informer que les polices souscrites « FAP sauf » ne garantissaient pas les conséquences de la grève et de n'avoir pas souscrit pour son compte une police tous risques incluant les conséquences de la grève, sachant qu'elle était novice en matière d'assurance.

La Cour d'appel lui donne tort sur tous ces points. Les deux principales questions tranchées appellent quelques remarques. Il s'agit de la grève comme cause exonératoire de responsabilité du commissionnaire de transport (I) et de l'absence de responsabilité du commissionnaire pour défaut d'information de l'expéditeur professionnel quant à l'absence d'assurance contre le risque de grève (II).

### I. La grève cause exonératoire de responsabilité du commissionnaire de transport

Aux termes de l'article L. 132-4 du code de commerce, le commissaire de transport « est garant de l'arrivée des marchandises et effets dans le délai déterminé par la lettre de voiture<sup>(1)</sup>, hors les cas de la force majeure légalement constatée »<sup>(2)</sup>. En application de cet article, la Cour d'Aix-en-Provence exonère le commissionnaire de transport de toute responsabilité du fait du retard de la marchandise car elle considère qu'en l'espèce, il ressort « des éléments d'appréciation que les mouvements de grève qui ont affecté le port de Marseille-Fos comme l'ensemble des ports français, en janvier 2011, sont à l'origine du retard dans l'acheminement des marchandises et présentent le caractère de la force majeure ».

Retenant la conception classique de la force majeure dégagée par la Cour de cassation<sup>(3)</sup>, la Cour d'Aix subordonne l'exonération du commissionnaire de transport au fait qu'en l'occurrence la grève était un événement imprévisible et irrésistible<sup>(4)</sup>.

(1) Pour des exemples de responsabilité du commissionnaire pour des dommages subis par la marchandise du fait du retard dans son acheminement, voir, Versailles, 9 octobre 2003, *BTL* 2004. 106 ; Paris, 4 déc. 1987, *DMF* 1989.113., note . R. Achard.

(2) Paris, 8 juin 1982, *BTL* 1982. 515 ; Nîmes, 28 mai 1980, *BTL* 1991.284., Aix-en-Provence, 9 mars 2000, *BTL* 2000.676, pourvoi rejeté par Cass.com., 17 sept. 2002, n°00-18.085, *Lamyline*.

(3) A.P. 14 avril 2006, n° 04-18.902, *Bull.civ. ass. plén.* n° 5 et A.P. 14 avril 2006, n° 02-11.168, *Bull.civ. ass. plén.* n°6. Ces deux arrêts ont mis un point d'arrêt au courant jurisprudentiel considérant que l'irrésistibilité de l'événement suffit à elle seule caractériser la force majeure. En ce sens, v. Com., 16 mars 1999, *DMF* 2000.224, obs. C. De Cet Bertin qui a jugé que même si l'événement source de retard était prévisible, il présente les caractères de la force majeure en raison de son irrésistibilité.

(4) On observera que la solution aurait été la même sous l'empire des textes maritimes car bien que ni la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 (art.4-2j), ni la loi du 18 juin 1966 (art.5422-12) ne subordonnent l'exonération pour cause de grève à sa qualification de force majeure, la jurisprudence

S'il est admis que la grève puisse, au gré des circonstances constituer un cas de force majeure<sup>(5)</sup>, au cas particulier, la motivation laconique des juges du fond quant à l'imprévisibilité de la grève ne permet pas d'apprécier son bien fondé en l'espèce. On peut, en effet, penser que les grèves de 2011 généralisées à l'ensemble des ports français pouvaient être prévisibles. On pourrait aussi penser que si la grève au port de Marseille ne l'était pas, ses conséquences pouvaient être obviées en acheminant les conteneurs directement via les ports italiens. Telle n'est, cependant, pas l'analyse de la Cour d'appel qui considère qu'en l'espèce la grève constituait un cas de force majeure sans préciser, ce que l'on peut regretter, quelles étaient les circonstances permettant d'affirmer le caractère imprévisible et irrésistible de l'évènement.

Si l'on tient pour acquis le caractère exonératoire de la grève, l'absence de responsabilité du commissionnaire n'est pas contestable dans la mesure où aucune faute, à l'origine des dommages, ne pouvait lui être reprochée. À l'instar du transporteur maritime, l'exonération du commissionnaire de transport est, en effet, subordonnée à la preuve de sa diligence. Or tel était bien le cas en l'espèce dans la mesure où la Cour d'Aix relève non seulement qu'il avait tenu son client informé de l'évolution du mouvement social mais aussi qu'il lui avait proposé deux solutions alternatives. La première consistait à embarquer la marchandise au départ du port de Gènes et la seconde à l'embarquer de manière prioritaire au port de Fos sur un navire de la compagnie CMA-CGM. Les instructions reçues par le commissionnaire ne concernant que la seconde solution, la Cour d'appel considère que la société Distrimex ne pouvait reprocher au commissionnaire de ne pas avoir procédé de « *lui-même sans instruction* » à l'acheminement de la marchandise vers un autre port<sup>(6)</sup>. Cette solution mérite approbation dans la mesure où, après avoir rempli son obligation d'information et de conseil, le premier devoir du commissionnaire est de respecter les instructions de son client<sup>(7)</sup>. Faute d'instructions particulières, le commissionnaire de transport n'était donc pas fautif de n'avoir pas acheminé de lui-même la marchandise au port de Gênes.

### II. Absence de responsabilité du commissionnaire de transport pour défaut d'information quant à l'absence d'assurance contre le risque de grève

L'expéditeur reprochait encore au commissionnaire de ne pas l'avoir informé du fait que la police « FAP sauf » et « tous risques » souscrite pour son compte ne couvrirait pas les risques de grève. L'argument n'est pas reçu par la Cour d'appel qui relève que la société Distrimex étant spécialisée dans le transport est un professionnel averti, qu'elle a eu connaissance des polices souscrites et n'est pas fondée à soutenir que la société Centrimex aurait manqué à son obligation d'information et de conseil en ce qui concerne l'assurance contre le risque de grève.

ne retient l'exonération du transporteur maritime que si la grève est un événement imprévisible et irrésistible.

(5) CA Paris, 7 décembre 2011, DMF 2012. 554, note C. Humann.

(6) Les instructions de la société Distrimex ne concernaient que l'embarquement de la marchandise à Fos sur le navire CMA CGM Nerval de manière prioritaire.

(7) Pour un exemple où la responsabilité du commissaire a été retenue, v. Com. 22 janvier 2002, BTL 2002.114. A été jugé fautif, le commissionnaire, qui en dépit des mises en garde de son client positionne des conteneurs dans le port de Marseille, ce qui a entraîné leur blocage suite à une grève des dockers.

Une telle solution doit être approuvée. En effet, contrairement à l'assurance terrestre considérée comme un contrat d'adhésion, mettant en présence un assureur professionnel et un assuré non-professionnel, l'assurance maritime se caractérise par son caractère hautement professionnel.<sup>(8)</sup> Le contrat d'assurance maritime est conclu entre professionnels. De ce fait, l'obligation d'information et de conseil de l'assureur maritime est fortement atténuée. Ce qui est vrai pour l'assureur maritime, l'est encore plus pour le commissionnaire de transport, ce dernier n'étant pas un professionnel de l'assurance. Il paraît donc difficile de lui reprocher de ne pas avoir conseillé son client spécialisé en matière d'import-export, ce dernier étant censé être tout aussi bien informé que lui<sup>(9)</sup> dès lors qu'il a eu connaissance des polices souscrites. On approuvera donc la solution rendue en l'espèce par la cour d'appel d'Aix<sup>(10)</sup>. Plus avant, on observera que cette solution fait fi de la jurisprudence récente retenant une conception hypertrophiée du devoir de conseil des professionnels et semble s'inspirer du nouveau contrat type Commission<sup>(11)</sup> qui dispose que le devoir de conseil du commissionnaire de transport ne s'exerce que dans son domaine de compétence et dépend du professionnalisme de son cocontractant (art. 5-5-3)<sup>(12)</sup>. Quoiqu'il en soit, en qualité de professionnel, il appartenait à l'expéditeur de se renseigner sur les risques couverts. Et ce d'autant plus que s'agissant d'une assurances « FAP sauf », il devait avoir conscience que la liste des risques couverts est limitée<sup>(13)</sup>. Une simple lecture de son contrat aurait d'ailleurs pu le renseigner. Le corollaire de l'obligation d'information est, en effet, l'obligation de se renseigner.

On ajoutera que la garantie contre les risques de grève supposant, une clause spéciale, le commissionnaire ne pouvait, comme le relève justement la Cour d'Aix-en-Provence, la souscrire sans l'accord de son client<sup>(14)</sup>. Là encore, la solution est conforme au contrat-type qui prévoit que seuls sont couverts les risques ordinaires, sauf avis contraire (art. 7), l'idée étant d'éviter que soit reproché au commissionnaire le choix d'une assurance pas assez étoffée (absence de couverture des risques de guerre, par exemple) ou, à l'inverse, trop onéreuse.

Pour conclure, on regrettera que la Cour d'Aix-en-Provence n'ait pas été plus précise sur les raisons permettant de considérer la grève à l'origine des dommages comme un cas de force majeure ; en revanche, on retiendra que l'absence de responsabilité du commissionnaire quant au défaut de garantie pour risque de grève, qui nous semble bien fondée, ne devrait plus guère porter à contestation dès lors qu'elle est conforme aux dispositions du nouveau contrat-type commission.

(8) P. Bonassies, C. Scapel, *Traité de droit maritime*, 1<sup>ère</sup> éd., p. 822, n° 1283.

(9) Com., 22 février 1994, *DMF* 1995.30, note Y. Tassel. Il ressort de cet arrêt que le commissionnaire a une obligation d'information mais pas d'obligation de conseil vis-à-vis de ses clients professionnels.

(10) Ph. Delebecque, *Droit maritime*, précis Dalloz 2014, p.394, n°612.

(11) Institué par le décret n° 2013-93 du 5 avril 2013.

(12) En d'autres termes, le contrat-type amenuise l'obligation de conseil du commissionnaire de transport.

(13) Selon l'article 7 du contrat-type, le commissionnaire de transport, la police d'assurance ne couvre que les risques ordinaires.

(14) La Cour d'Aix ajoute que « l'assurance contre les risques de grève nécessite la signature d'une convention spéciale et que la société *Distrimex* n'a pas donné d'instruction en ce sens ».