

TRANSIDIT

Recueil de jurisprudence et d'information en droit des transports



Dans ce numéro :

- **A LA UNE** / Page 2
- **JURISPRUDENCE NORMANDE** / Page 7
- **JURISPRUDENCE FRANÇAISE** / Page 18
- **INFORMATIONS / BRÈVES** / Page 26
- **LÉGISLATION** / Page 29



A LA UNE : Doctrines

1 TRANSPORT MARITIME – ALLEMAGNE – RÉFORME DU DROIT MARITIME

Aperçu de la réforme du transport maritime en Allemagne

Par Dr Ana Kumpan
Membre correspondant de l'IDIT en Allemagne

Le régime actuel régissant le secteur maritime en Allemagne date de 1861. C'est la seule partie du Code de commerce (HGB) qui n'ait pas été modernisée en 1900. Les interventions dans la loi maritime sans une révision complète l'ont rendu non seulement compliqué à suivre, mais aussi peu lisible. C'est pourquoi un groupe d'experts a été chargé d'une refonte avec pour mission de proposer une loi dont la systématique est claire et conséquente. D'une part, la proposition aligne la loi maritime sur la loi des transports généraux (HGB, Livre IV) de 1998. D'autre part, elle simplifie la législation existante en abrogeant certaines dispositions, voir certains "institutes"¹.

La proposition du Groupe d'expert contient 126 articles à la place des 300 articles actuellement en vigueur. Les règles sont majoritairement de nature supplétive. La structure de la nouvelle loi est articulée soigneusement. C'est pourquoi le Groupe est d'avis qu'elle pourrait être utilisée comme un exemple pour autres Etats de la tradition continentale.

I – Les travaux de révision et le contenu de la proposition de loi

a) Le groupe d'experts

Auprès du ministère fédéral de la justice (Bundesministerium der Justiz), pendant le mandat de Mme Brigitte ZIPRIES, le 5 juillet 2004 est constituée le groupe d'experts (Sachverständigengruppe), dont la tâche principale était d'examiner l'état des lieux dans le domaine du droit des transports maritimes et, le cas échéant, de proposer la nouvelle loi. Ce groupe d'experts est formé de 9 membres, représentant les différentes parties concernées : les avocats, les juges, les représentants des compagnies de navigation, les représentants des assurances, soit tous les experts du droit maritime. Le 27 août 2009 le groupe présente son rapport final, voir sa proposition de nouvelle loi. Le public prend connaissance de l'existence de cette proposition en automne 2009. La discussion sur la proposition est alors ouverte jusqu'à la fin janvier 2010. La proposition officielle du ministère fédérale de la justice est toujours pendante.

¹ D'après la documentation disponible dans le TranspR 10-2009, p. 417-450 ; le rapport final du Groupe d'experts est disponible (uniquement en allemand) sur le site Internet de la Deutsche Gesellschaft für Transportrecht : <http://www.transportrecht.org/html/AbschlussberichtSeehandelsrecht.pdf>. Ma reconnaissance exprimée à Monsieur le Professeur et président du groupe d'experts, Rolf HERBER pour son aide dans la rédaction de cet article.

b) Les principaux changements

D'après le rapport final du groupe d'experts la loi actuelle nécessite une rationalisation générale. Certaines règles sont exorbitantes et rendent la matière compliquée sans justification. Cela implique l'abrogation des "institutes" dont l'existence n'est plus justifiée. C'est notamment le cas de la compagnie maritime en copropriété (Partenreederei). Il en est de même en ce qui concerne le rapport de mer y compris le procès-verbal de l'avarie (Verklarungsverfahren). Les règles concernant les fonctions de capitaine doivent être simplifiées. Les règles concernant l'avarie commune doivent être plus proches des Règles d'York et d'Anvers. En ce qui concerne les avaries particulières, les avaries impropres et les petites avaries, elles doivent être abrogées. Les conventions internationales doivent, comme jusqu'à maintenant, en fonction de leur sujet, soit être incorporées dans le Code de commerce (HGB), soit être appliquées directement. Le groupe considère que la nouvelle loi doit être assouplie notamment en ce qui concerne l'exonération de la responsabilité dans le cas de la faute nautique. Le plafond de la responsabilité pour les dommages aux marchandises ne doit pas être augmenté substantiellement. Il faut introduire la notion de transporteur de fait (ausführenden Verfrachters), connu dans toutes les conventions internationales depuis la convention de Guadalajara, jusqu'aux Règles de Hambourg et celles de Rotterdam. Les dispositions concernant la responsabilité, comme toutes les autres, doivent être modifiées selon le modèle des dispositions concernant le droit général des transports terrestres. En cas d'application des conditions générales d'affaires préformulés (AGB), il doit exister soit une possibilité d'augmenter les plafonds de responsabilité soit d'appliquer une responsabilité minimale de 17 DTS sans possibilité d'introduire une limitation de responsabilité. Une souscription (Freizeichnung) pour les dommages terrestres, c'est à dire les dommages survenus entre la prise en charge de la marchandise jusqu'au chargement dans le navire et entre le déchargement du navire jusqu'à la livraison, doit être dorénavant négociable, et ne plus être réglée par les AGB.

La responsabilité pour les dommages sur les marchandises et pour le retard retient des principes traditionnels de droit maritime tels que, par exemple, la responsabilité basée sur la faute présumée et un plafond relativement bas. Le modèle pour ces règles sont les conventions internationales dans le domaine du droit des transports maritimes, les ordres juridiques modernes et la pratique maritime³. Le Projet ne se prononce pas ni sur la signature ou la ratification des conventions internationales dans le domaine du droit maritime, ni sur les questions de droit international privé. De même, il ne contient pas de règle concernant le transport multimodal⁴.

c) Le contenu du Livre V du Code de commerce (HGB)

La nouvelle loi maritime doit être intégrée dans un Livre V du Code de commerce (HGB). Vu la nature essentiellement internationale des transports maritimes, il est évident que le même régime doit être applicable pour les transports internes et les transports internationaux. C'est la solution retenue par le groupe d'experts. Le groupe a ainsi analysé les conventions internationales susceptibles d'influencer la révision, et notamment : les standards internationaux des Règles d'York et d'Anvers, la Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement

2 Il s'agit d'une forme d'existence descendant du Moyen Age, dont la raison d'être était le régime fiscal spécial. Or, depuis 2001 il n'y a plus une seule Partenreederei constituée en Allemagne.

3 Le groupe d'experts a analysé les réglementations notamment des Pays-Bas, des Etats Scandinaves et la nouvelle convention de l'ONU, dite "Règles de Rotterdam".

4 Le transport multimodal est réglé par l'art. 452 du HGB, voire par les conventions internationales. Les dispositions du HGB ne s'appliquent pas aux transports maritimes. Voir : HERBER R, Reform des Seehandelsrechts – Anlass zur Überprüfung auch des Multimodalfrachtrechts, TranspR, 3-2010, p. 85-88.

dangereuses (Londres 1996), la Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer (Bruxelles, 1952), la Convention sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC de 1969), et la Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence civile en matière d'abordage (Bruxelles, 1952). Toutefois, la majorité des règles internationales, exception faite de celles relatives au droit des transports au sens strict, ont été laissées en dehors de la loi proposée.

A la différence de la loi actuelle, les nouvelles règles sont présentées d'une manière claire et systématique. La nouvelle loi comportera 8 titres :

- Le premier titre (art. 476 – 480) concerne le personnel maritime et explique qui sont : la compagnie maritime (Reeder), l'armateur (Ausrüster), l'équipage (Schiffsbesatzung), le capitaine (Kapitän). Il porte aussi sur la responsabilité de la compagnie maritime vis à vis de l'équipage et du pilote (Lotse) ;
- Le deuxième titre, constitue le cœur de la nouvelle loi. Ce titre règle les contrats de transport (art. 481 – 533). La nouvelle loi envisage les contrats de transport de marchandises de même que les contrats de transport de passagers sous tous leurs aspects (contrats, documents, et responsabilité) ;
- Le troisième titre concerne les contrats de location de navires (art. 534 – 551). A la différence de la majorité des ordres juridiques, la proposition du groupe envisage des règles concernant l'affrètement à temps (Zeitcharter) ;
- Le quatrième titre est consacré aux abordages des navires, au sauvetage et à l'avarie commune (art. 552 – 578). La proposition concentre et rationalise les règles sur le sujet dans un seul titre ce qui représente une solution innovante par rapport à celle qui existe actuellement. Faute d'une convention des parties au contrat, les règles concernant les abordages s'appliquent. Cependant, dans la pratique, ce sont, dans la plupart des cas les Règles d'York et d'Anvers qui sont appliquées ;
- Le cinquième titre porte sur les privilèges (art. 579 – 587). Les privilèges sont, par essence, réglés d'après le modèle de la convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes du 27 mai 1967. En se référant à la convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes, l'affréteur à temps doit obtenir un droit de créance de même rang que celui conféré à l'hypothèque maritime ;
- Le sixième titre porte entièrement sur la prescription (art. 588 – 593). Cette fois-ci, toutes les règles concernant la prescription sont concentrées dans un seul titre. Les mêmes délais s'appliquent pour les dommages extra-contractuels, quand ceux-ci surviennent en corrélation avec des dommages contractuels. Les délais d'action ne sont pas modifiés. Ils sont ; soit d'un an, soit de deux ans ;
- Le septième titre concerne la limitation de la responsabilité générale (art. 594 – 600). Le groupe s'est prononcé pour la solution qui existe déjà dans la loi actuelle (art. 486 – 487), laquelle se base sur la Convention de Londres de 1976 modifiée par le protocole de 1996. Les différences sont d'une nature purement rédactionnelle ;
- Le huitième et dernier titre concerne les procédures de notification au capitaine (art. 601) et les plaintes pour les collisions des navires (art. 601 – 602).

II – Les contrats dans la proposition de la loi

La proposition prévoit les contrats de transport maritime (deuxième titre) et les contrats d'affrètement (troisième titre). Le contrat de transport maritime doit s'aligner sur les dispositions du Livre IV du Code de commerce (HGB), où se trouvent déjà les dispositions générales concernant le contrat de transport. La proposition introduit la

notion de transporteur de fait (ausführender Verfrachter) (art. 520), déjà connue dans certaines conventions internationales. Elle distingue le transport des marchandises et le transport des voyageurs.

a) Le transport de marchandises

Le premier chapitre du deuxième titre règle le transport des marchandises. Contrairement à la réglementation actuelle, la proposition fait la différence entre le contrat de transport maritime (Stückgutvertrag) et le contrat de fret (Reisefrachtvertrag). Le contrat de transport maritime est le contrat typique de transport maritime et ceci étant, il occupe la place centrale dans la nouvelle loi. Le premier titre contient les dispositions générales (art. 481 – 497), les règles concernant les documents (art. 498 – 509) et les règles concernant la responsabilité pour la perte ou l'endommagement de la marchandise et le retard (art. 510 – 531).

1) Le contrat de transport

L'article 481 définit le contrat de transport. La définition s'aligne sur celle de l'article 407 du Code de commerce (HGB) pour le contrat de transport terrestre. Le transporteur s'engage à transporter, moyennant une rémunération, les marchandises par voie maritime et à les livrer au destinataire déterminé dans un lieu précisé. C'est au transporteur maritime qu'incombe le chargement des marchandises.

Les documents du contrat de transport sont le connaissement et la lettre de voiture maritime (art. 498 – 509). La révision des règles concernant les connaissements a aligné la terminologie et la systématique de la loi maritime à celles des titres. Les indications du connaissement sont formulées d'après le modèle de l'article 408 du Code de commerce (HGB). La protection du porteur de bonne foi du connaissement de première main s'étend au connaissement intransmissible. Le connaissement électronique est reconnu pour la première fois (art. 500). Le fait que la lettre de voiture maritime soit de plus en plus présente dans la pratique, a eu pour conséquence qu'elle est expressément visée par la loi (art. 509). La Lettre de voiture maritime est rédigée par le transporteur.

Le transporteur est responsable des dommages à la marchandise (perte, endommagement) et du dépassement de délai (art. 510). Si le délai n'a pas été convenu expressément dans le contrat, le transporteur reste responsable dès que le transport dépasse le délai raisonnable. Cette formulation est semblable à celle concernant le contrat de transport dans les autres modes (art. 423 HGB).

La responsabilité pour "l'endommagement" reste réglé, comme jusqu'à présent, sur la base des principes issus des conventions internationales de 1924 (Les Règles de la Haye), et des Règles de Visby dans leur version de 1968 et 1979, introduites dans le Code de commerce (HGB). La responsabilité reste limitée. La faute du transporteur est présumée. Comme dans les Règles de Hambourg et dans les Règles de Rotterdam, le transporteur répond du dépassement de délai. La responsabilité englobe la partie terrestre du transport, c'est à dire le transport avant le chargement et après le déchargement du navire. La nouveauté est que la proposition abroge l'exonération du transporteur pour la faute nautique de l'équipage et pour l'incendie. Le groupe est d'avis que cela s'oppose gravement au développement de la technique moderne et que l'exonération n'est donc plus justifiée. Comme dans les Règles de Rotterdam, la responsabilité est augmentée et est dorénavant limitée à 875 DTS par colis, ou 2 à 3 DTS par kg (art. 515). La responsabilité pour retard ne peut dépasser le triple du prix du transport, comme c'est d'ailleurs le cas dans les autres modes (art. 431§ 3 HGB). A la différence de la loi actuelle, la proposition prévoit qu'une modification de la responsabilité par consentement mutuel est possible, y compris dans le cas des conditions générales

d'affaires pré-formulées (AGB), mais uniquement sous condition d'acceptation d'une responsabilité de 17 DTS (art. 523)⁵.

2) Le contrat de fret

Le deuxième titre règle le contrat de fret (art. 524 – 531). Vu que le contrat de fret est un contrat type dans la pratique, le groupe est d'avis que le Code de commerce (HGB) doit prévoir seulement les bases concernant ce contrat type. En ce qui concerne le reste, il renvoie au contrat de transport maritime. C'est exactement ce qui a été fait.

b) Le transport de passagers

Le deuxième sous-titre du deuxième titre concerne le transport des passagers. Etant donné que cette question sera dorénavant réglée, dans l'Union européenne, par le Règlement 392/2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident, le groupe est d'avis qu'il faut suivre les lignes proposées par ce Règlement et son annexe I, lesquels reprennent les dispositions de la Convention d'Athènes relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages et son Protocole de 2002.

c) L'affrètement à temps

Le contrat d'affrètement tient une place spéciale dans le commerce et pourtant, jusqu'à maintenant, il n'a pas bénéficié de base légale. L'introduction du contrat d'affrètement à temps dans la partie de la proposition concernant les contrats de location de navire est une grande innovation. Vu que ce contrat ne peut pas être considéré comme un contrat de transport, il est justifié qu'il se trouve dans le titre concernant la location de navire.

L'affrètement coque nue (Bareboat-Charter) et l'affrètement à temps (Zeitcharter) sont les formes spéciales du contrat de mise à disposition d'un navire. Pour l'affrètement coque nue, doivent être adoptées seulement quelques règles, étant donnée que les règles §§ 535 et suivants du Code civil (BGB) s'appliquent à défaut d'une réglementation spécifique. La loi règle les obligations essentielles des parties au contrat, c'est à dire les obligations du loueur vis-à-vis du locataire, conférant l'utilisation d'un navire spécifié sans équipage et sans équipement pour un temps limité. Elle règle aussi l'obligation du locataire concernant le paiement du loyer. Faute de convention contraire, le prix d'affrètement est à payer d'avance deux fois par mois. Pour le reste s'appliquent les règles concernant la remise matérielle et le retour du navire, les obligations du loueur et ses droits à l'égard des tiers.

L'affrètement à temps est, dans la pratique, presque toujours conclu sur la base d'un contrat-type, complété par des dispositions conventionnelles. C'est pourquoi le Projet règle seulement les obligations principales et essentielles des parties au contrat, leur responsabilité pour le dommage, le droit de gage, les droits des créanciers du navire, le droit de rétention des parties au contrat, le droit à la résiliation et, finalement les droits d'acquéreur du navire (art. 537 – 551)⁶.

Les prévisions disent que si la proposition du groupe d'experts devient proposition de loi du ministère fédéral de la justice en automne 2010, la loi pourrait être adoptée d'ici la fin de l'année prochaine. Si tel est le cas, le droit des transports allemand sera entièrement modernisé.

5 Voir : FRANTZIOCH Fritz, Vorschläge der Sachverständigengruppe zur Reform des Seehandelsrechts zur Haftung für Güterschäden, TranspR, 1-2010, p. 8-15.

6 Pour une présentation détaillée du contrat d'affrètement à temps, voir : RABE Dieter, Der Zeitchartervertrag nach dem Entwurf der Sachverständigengruppe zur Reform des Seehandelsrechts, TranspR Heft 1-2010, p. 1-8.



Jurisprudence Normande

2 COMMISSION DE TRANSPORT – ENTREPOSAGE

Sous-traitance par un commissionnaire de transport d'opérations de réception, empotage et saisissage en conteneur - Vol de 16 colis de bobines et tôles dans les locaux du sous-traitant - Indemnisation du propriétaire par l'assureur RC du commissionnaire

1. Recours de l'assureur contre le substitué - Recevabilité (oui) - Conditions de la subrogation légale - Sinistre couvert par l'assurance RC du commissionnaire (oui) - Marchandise détenue dans le cadre de la sous-traitance d'opérations de réception, empotage et saisissage relevant d'un contrat de commission de transport (oui)

2. Responsabilité du substitué - Qualité de dépositaire (oui) - Article 1927 du Code civil - Absence de justification des mesures de sécurité prises par le substitué - Preuve de son absence de faute (non)

1. L'assureur responsabilité civile du commissionnaire de transport est légalement subrogé dans les droits de ce dernier dès lors que le risque était couvert par la police RC : le substitué intervenait sur la marchandise dans le cadre, non pas d'une convention de dépôt distincte, mais d'opérations de réception, d'empotage et de saisissage relevant d'un contrat de commission de transport.

2. En sa qualité de dépositaire, il appartient au substitué du commissionnaire d'apporter la preuve qu'il a donné à la chose confiée les mêmes soins qu'il aurait apporté à la garde des choses lui appartenant. Outre qu'il ne démontre pas que le site était clos et sécurisé, il ne justifie pas non plus de conditions strictes d'accès, de filtrage et de surveillance par la société de sécurité dont il allègue l'existence. La circonstance, au demeurant non démontrée, que ce vol aurait été le premier en vingt ans, n'est en rien démonstrative d'une absence de faute.

*Cour d'appel de Rouen,
2e ch., 26 février 2009 -
SARL GCA Stockage /
Cie Helvetia
Compagnie Suisse
d'Assurances*

3 COMMISSION DE TRANSPORT – COMMISSIONNAIRE BRITANNIQUE – RECOURS CONTRE LE TRANSPORTEUR SUBSTITUÉ FRANÇAIS

Freight forwarder britannique - Expédition de marchandises en France pour le compte de deux expéditeurs britanniques - Sous-traitance en cascade faisant intervenir deux transporteurs français - Destruction de la marchandise par incendie en cours de transport - Engagement pris par le commissionnaire d'indemniser ses clients alors que la prescription de 9 mois prévue par les conditions BIFA 2000 (British International Freight Association) lui était acquise - Action du commissionnaire de transport contre les transporteurs français - Droit de ces derniers à faire valoir l'exception que le commissionnaire a négligé d'invoquer

Si la Convention CMR, notamment la prescription annale prévue par l'article 32, régit les rapports du commissionnaire de transport britannique avec les transporteurs français, elle ne s'applique pas de plein droit dans les rapports entre le commissionnaire et ses clients britanniques, lesquels sont en l'espèce régis par le droit anglais qui prévoit une prescription de six ans pouvant être conventionnellement abrégée.

Dès lors que, selon ses propres affirmations, les conditions BIFA 2000 (British International Freight Association), qui prévoient une prescription abrégée de neuf mois, sont les conditions générales que le commissionnaire de transport applique aux relations contractuelles qu'il conclut et que les commandes litigieuses s'inscrivent dans le cadre d'une activité habituelle exercée à ces conditions, le commissionnaire, qui se borne à prétendre qu'il n'a publié ces conditions sur son site internet que postérieurement à l'assignation qu'il a lancée contre le transporteur, sans contester que ses clients en avaient connaissance par d'autres moyens parfaitement valables au regard du droit anglais, ne saurait soutenir que ces conditions ne sont pas applicables.

Dès lors, à la date à laquelle le commissionnaire s'est engagé à payer ses clients, il était fondé à opposer à ceux-ci la prescription de leur action, et ses substitués sont fondés à faire valoir les exceptions dont il disposait et qu'il a négligé d'invoquer. L'action sera en conséquence déclarée prescrite.

Cour d'appel de Rouen, 2e ch. 17 septembre 2009 - Sté Rhenus Hauser Limited / Me Berel, es qualité de la SARL Agence de Transports Routiers Rouennais "ATRR" et autres

4 COMMISSION DE TRANSPORT – TRANSPORT SOUS TEMPÉRATURE DIRIGÉE

Transport France / Mali d'un lot de 1.839 colis de produits laitiers frais (+4°C) - Post-acheminement terrestre initialement prévu entre Dakar et Bamako par la voie ferroviaire - Impossibilité aboutissant à un post-acheminement entre Lomé (Togo) et Bamako par la voie routière - Marchandise constatée avariée à destination - Perte totale

1°) Subrogation légale de l'assureur (non) - Paiement en exécution de la garantie (non) - Preuve de la survenance du sinistre pendant la durée de la garantie (non)

2°) Responsabilité du commissionnaire pour l'ensemble du transport (oui) - Perte de sa qualité pour le post-acheminement terrestre (non) - Transporteur routier imposé par le commettant (non) - Indemnisation due au commettant pour les restitutions à l'exportation qu'il a dû rembourser

3°) Garantie du commissionnaire par la société de surveillance au port de destination (non) - Société uniquement chargée de surveiller la bonne réalisation du transfert de la marchandise du conteneur au véhicule et de contrôler l'adéquation du véhicule - Société non chargée de vérifier l'état et la température de la marchandise

4°) Responsabilité du transporteur routier (oui) - Température moyenne de 35° au cours du transport

1°) L'action de l'assureur, sur le fondement de la subrogation légale, suppose que soit faite la preuve que l'assureur a payé en exécution de la garantie souscrite.

En l'espèce, la garantie couvrait une période de 15 jours après l'arrivée du navire au port de déchargement. Celui-ci étant arrivé au port de Lomé le 30 mai 2003, la garantie couvrait donc la marchandise jusqu'au 14 juin 2003, c'est-à-dire après le dépotage du conteneur sur le terre-plein du port et le chargement des colis dans le véhicule frigo du transporteur (10 juin), mais avant sa livraison chez le destinataire (15 juin).

La preuve de la survenance du sinistre pendant cette période n'est pas suffisamment rapportée par le constat de simples élévations sporadiques de température, lesquelles ne suffisent pas à provoquer l'avarie de la marchandise, d'autant qu'aucune réserves n'a été émise ni par les sociétés chargées de surveiller les opérations de dépotage sur le port, ni par le transporteur routier lors du chargement

de la marchandise dans son véhicule.

Rien n'établit dans quelles conditions un maintien en froid a été assuré entre le jour du dépotage sur le port et le jour du déchargement du camion chez le destinataire, étant précisé que le véhicule est resté stationné pendant trois jours chez ce dernier avant d'être déchargé.

2°) Le commissionnaire de transport, chargé d'organiser le transport de bout en bout, ne démontre pas que sa liberté d'organisation aurait disparu pour le post-acheminement routier de Lomé à Bamako et que le commettant lui aurait imposé de recourir aux services d'un transporteur routier spécifique. Il ne perd donc pas sa qualité de commissionnaire de transport pour cette partie du transport et répond de la totalité du dommage, notamment des restitutions à l'exportation qu'a du rembourser le commettant.

3°) La société de surveillance des opérations de dépotage au port de destination n'a pas à garantir le commissionnaire de transport de ses condamnations dès lors qu'il ne résulte pas de sa lettre de mission qu'elle aurait eu une mission générale de surveillance incluant la prise de température au cœur des produits ou la vérification de l'état réel de la marchandise. Quant à l'état du véhicule, rien n'établit qu'il aurait présenté dès ce moment une défaillance ou des caractéristiques non adaptées que la société de surveillance aurait dû détecter.

4°) Etant établi que les produits à destination étaient "huileux, gras et déchirés, dégageant une mauvaise odeur" et ne pouvaient qu'être considérés qu'en perte totale, le commissaire d'avaries ayant constaté une température moyenne de 35°C au cours du transport terrestre, la responsabilité du transporteur routier est totalement engagée et le recours en garantie du commissionnaire de transport contre lui doit être accueilli.

*Cour d'appel de Rouen,
2e ch. 22 octobre 2009 -
Sté Helvetia Cie Suisse
d'Assurances / SAS Nord
Sud CTI et autres*

5 COMMISSION DE TRANSPORT – DROIT DE RÉTENTION

Organisation de transports (y compris les opérations douanières) entre la France et la Serbie - Blocage en douane des marchandises - Compensation opérée par le commettant sur le montant des sommes dues au commissionnaire - Article L.132-2 du code de commerce – Rétention par le commissionnaire de connaissements originaux relatifs à d'autres marchandises en provenance de Chine - Marchandises néanmoins délivrées au commettant par l'agent consignataire contre remise d'une lettre de garantie

1°) Responsabilité du commissionnaire de transport à l'égard de l'accomplissement des formalités douanières (non) - Preuve d'une faute dans le cadre du mandat (non)

2°) Exercice de bonne foi de son droit de rétention par le commissionnaire de transport (oui)

3°) Faute du transporteur maritime (oui) - Délivrance des marchandises sans exiger l'original du connaissement - Perte de son droit de rétention par le commissionnaire - Lettre de garantie inopposable au porteur du connaissement mais opposable à son signataire, le commettant

1°) En tant que mandataire chargé des formalités douanières, le commissionnaire de transport répond de ses fautes personnelles dont la preuve incombe au mandant. La faute du commissionnaire n'est pas rapportée par la simple allégation par son mandant "d'opérations catastrophiques", de "carences" ou du "blocage des marchandises". Le fait que le commissionnaire n'a pas facturé les frais d'intervention

en douane ne suffit pas à démontrer qu'il n'aurait pas accompli sa mission. Par ailleurs, le commettant ne fait aucune preuve du préjudice que lui auraient causé les "défaillances" du commissionnaire dont la nature demeure indéterminée.

2°) C'est la date de la mise en possession du document représentatif de la marchandise qui doit être prise en considération pour apprécier la naissance du privilège et la bonne foi de celui qui l'oppose. Le commissionnaire a valablement exercé son droit de rétention sur les connaissements endossés en blanc qui lui avait été transmis par son commettant. Le commettant ne peut prétendre que le commissionnaire était de mauvaise foi et qu'il les a retenus en sachant qu'ils lui avaient été remis par erreur, alors que cette prétendue erreur n'avait été invoquée par le commettant qu'après que le commissionnaire lui ait fait connaître qu'il entendait exercer son droit de rétention.

3°) Le transporteur maritime ne peut livrer la marchandise que sur présentation de l'original du connaissement, spécialement dans le cas d'un endossement de celui-ci. Il a commis une faute en remettant la marchandise au commettant alors que le commissionnaire était en possession de l'original du connaissement. La souscription d'une lettre de garantie par le commettant n'exonère pas le transporteur maritime, une telle lettre ne couvrant les conséquences de sa faute que dans ses rapports avec son signataire sans pouvoir être opposée au porteur de l'original du connaissement. Cette faute a eu pour effet de faire perdre au commissionnaire, dernier endossataire et porteur du connaissement, le droit de rétention dont il était régulièrement titulaire au titre d'une créance inférieure à la valeur de la marchandise. Le montant de cette créance constitue la mesure de son préjudice et il est en conséquence bien fondé à solliciter la condamnation du transporteur maritime, à l'exclusion de tous autres dommages et intérêts en l'absence de démonstration de quelconques circonstances susceptibles de caractériser la faute "dolosive" prétendue. En vertu de la lettre de garantie, le recours du transporteur maritime contre le commettant est recevable.

*Cour d'appel de Rouen,
2e ch. 4 mars 2010 -
SAS SDV Logistique
Internationale / SAS Seg
Samro et autres*

6 CONTRAT DE TRAVAIL – LICENCIEMENT

Licenciement pour faute grave d'un cadre investi d'une délégation de pouvoirs - Inobservation de la réglementation du travail - Dépassements réguliers de la durée maximale hebdomadaire de travail par les chauffeurs de l'entreprise - Défaut de repos hebdomadaire obligatoire

En sa qualité de cadre investi d'une délégation de pouvoirs, il appartenait au salarié de faire cesser les infractions à la réglementation sur la durée du travail commises par les chauffeurs de l'entreprise dont il avait nécessairement connaissance ou d'avertir sa hiérarchie de son impossibilité d'y mettre un terme, même en l'absence de directives ou de rappels spécifiques de l'employeur. En s'abstenant de toute action en ce sens, il a mis en danger pendant plusieurs mois la sécurité et la santé des salariés et des tiers et a manqué à ses obligations contractuelles et à celle édictée par l'article L.230-3 du Code du travail.

La lourde obligation de sécurité - résultat incombant à l'employeur ne lui permettait pas de tolérer plus longtemps les manquements imputables au salarié qui, générant une perte de confiance et rendant impossible son maintien dans l'entreprise, caractérisaient ainsi une faute grave justifiant son licenciement sans indemnités ni rappel de salaire de mise à pied à titre conservatoire ni dommages intérêts pour rupture abusive.

*Cour d'appel de Rouen,
ch. sociale, 20 janvier
2009 - L. / Société Sita
Ile de France*

7 ENTREPOSAGE – RESPONSABILITÉS

Commissionnaire de transport chargé du stockage et de la manutention d'un lot de soja - Responsabilité pour le préjudice résultant du déclassement de la marchandise en soja non biologique - Non respect des obligations de stockage et de traçabilité résultant de la réglementation européenne et de la norme de qualité fixée par l'organisme de contrôle - Garantie partielle du commissionnaire par l'entrepoteur auquel il avait sous-traité le stockage et la manutention - Indemnisation de l'entrepoteur limitée contractuellement au montant des prestations facturées jusqu'à la résiliation du contrat d'entrepoteur

Il résulte de l'annexe III du Règlement (CEE) n°2092/91 du 24 juin 1991 concernant le mode de production biologique de produits agricoles et sa présentation sur les produits agricoles et les denrées alimentaires, qu'il appartient de garantir la traçabilité des produits et que les zones de stockage des produits doivent être gérées de façon à assurer l'identification des lots et à éviter tout risque de mélange ou toute contamination par des produits ou substances non conformes.

En l'espèce, le commissionnaire de transport chargé du stockage d'un lot de soja biologique importé du Brésil, est responsable du préjudice résultant du déclassement (par l'organisme de contrôle) du soja biologique en soja non biologique, dès lors qu'il n'avait pas informé l'entrepoteur du caractère biologique de la marchandise et qu'il n'a pas veillé à ce qu'aucune autre matière première agricole ne soit stockée dans l'entrepôt sans l'accord de l'organisme de contrôle.

L'entrepoteur doit garantir le commissionnaire à hauteur de 25% dans la mesure où il a lui-même commis une faute en stockant un autre lot de soja à proximité du lot de soja biologique, alors que la qualité biologique du produit était signalée par des pancartes. Etant certifié par l'organisme Ecocert, il ne pouvait ignorer en sa qualité de manutentionnaire de ces lots qu'il était nécessaire de prendre certaines précautions et notamment de prévenir le propriétaire du lot biologique avant de stocker en mitoyenneté des produits d'origine différente.

En application de la clause du contrat d'entrepoteur limitant la responsabilité de l'entrepoteur au coût des prestations facturées, l'indemnisation maximale doit être calculée, non pas sur la base des prestations facturées jusqu'à la date de la découverte du sinistre, mais sur celles facturées jusqu'à la date de résiliation du contrat.

*Cour d'appel de Rouen
2e ch. 19 nov. 2009 -
SARL Union Française
d'Agriculture Biologique /
SAS Stralog Transports
et autres*

8 ACCIDENT DU TRAVAIL – OPÉRATIONS DE DÉCHARGEMENT

**Cariste intérimaire - Blessures causées par la chute d'une balle de papiers
1°) Procédure correctionnelle - Article 4 du Code de procédure pénale - Sursis à statuer de l'instance civile (non) - 2°) Faute inexcusable de l'employeur (entreprise de travail temporaire) - Défaut d'information du salarié quant aux dispositions de sécurité à prendre lors du déchargement des conteneurs**

1°) Le sursis à statuer prévu à l'article 4 du Code de procédure pénale concerne l'action civile née de faits ayant la nature de crime, de délit ou de contravention. Or, l'action fondée sur l'application des dispositions du code de la sécurité sociale faisant suite à un accident du travail n'a pas la nature visée au texte précité, de telle sorte que l'instance pénale en cours ne saurait justifier la demande de sursis à statuer.

2°) La faute du transporteur, à la supposer établie, ne dispensait pas l'employeur de son obligation de sécurité - résultat, alors que l'entreprise de travail temporaire demeure l'employeur du salarié intérimaire, même si la faute inexcusable à l'origine de l'accident du travail est imputable à l'entreprise utilisatrice. La faute inexcusable de l'employeur est suffisamment établie par le fait que le salarié, qui venait de prendre ses fonctions sur le site de l'entreprise utilisatrice, n'a pas reçu d'information quant aux dispositions de sécurité à prendre lors du déchargement du conteneur et des risques encourus, la chute de la balle de papiers étant par ailleurs due à un défaut d'emportage de la marchandise transportée qui s'est trouvée déséquilibrée lors du transport par voie maritime.

*Cour d'appel de Rouen
ch. de l'urg. 19 nov.2008 -
Sté Adia et Sté Otor /
CPAM de Rouen et autre*

9 TRANSPORT ROUTIER – CMR - FAUTE DE L'EXPÉDITEUR

Transport France / Italie de poudre de cacao - Refus de la marchandise par le destinataire - Bien fondé de la demande dirigée par l'expéditeur contre le transporteur en indemnisation de la valeur de la marchandise et des frais de garde entraînés par le refus de livraison (non) - Faute de l'expéditeur dans le choix du véhicule de transport - Semi-remorque de type "Tautliner" bâchée au lieu d'une remorque isotherme

Le transporteur n'a pas à indemniser l'expéditeur du prix que celui-ci aurait tiré de la vente du cacao en Italie, dès lors que le refus de la marchandise par le destinataire ne lui est pas imputable. L'expéditeur ne l'avait pas informé que, contrairement à d'habitude, une semi-remorque isotherme devait être utilisée. Les conditions de stockage et le délai important entre la date du refus et la date du retour du cacao dans les entrepôts de l'expéditeur ne sont que la conséquence directe du refus de la marchandise par le destinataire.

En outre, à défaut d'une expertise contradictoire qui aurait permis de lever toute équivoque sur l'état de la marchandise, il n'est pas justifié de la perte totale ou partielle de la marchandise.

*Cour d'appel de Rouen,
2e ch. 26 mars 2009
SNC Sernam Services /
SAS OCG Cacao et autre*

10 TRANSPORT ROUTIER – CMR – VOL

Transport France / Pologne de cartons de cacao - Commissionnaire de transport et transporteurs polonais - Vol du véhicule en Pologne

1°) Garantie de l'assureur polonais du transporteur (non) - Non-respect par l'assuré des conditions de garantie quant au stationnement du véhicule - Exclusion de garantie pour "négligence grave"

2°) Responsabilité du commissionnaire polonais (non) - Application du droit polonais - Responsabilité du commissionnaire du fait de ses substitués uniquement en cas de faute dans leur choix

1°) L'assureur polonais est en droit de refuser sa garantie au transporteur qui, s'étant vu refuser l'accès du bureau des douanes pendant tout le week-end, a stationné son véhicule dans la rue où était situé ce bureau, abandonnant son véhicule pendant quelques heures pour aller se restaurer. En effet, le transporteur n'a pas respecté les clauses de son contrat d'assurance puisqu'il n'a garé son camion ni sur un parking surveillé, ni sur un terrain clos, surveillé et éclairé, ni sur un parking situé à proximité

du bureau de douane, mais tout simplement dans une rue, le quittant ensuite pendant de nombreuses heures pour se rendre dans un endroit d'où il ne pouvait exercer aucune surveillance, alors que le bureau de douanes était fermé, que c'était un dimanche et que pour partie de son temps d'absence, il faisait nuit.

En stationnant son véhicule chargé d'une cargaison de valeur dans les conditions susvisées, le transporteur a manqué aux engagements précis pris aux termes du contrat d'assurance mais en outre a commis une "négligence grave" au sens de la clause d'exclusion de garantie figurant dans la police. Selon la doctrine et la jurisprudence polonaise, la "négligence grave" est définie comme le comportement qui s'éloigne de façon flagrante de la norme élémentaire de diligence ou encore le non respect des principes élémentaires d'un comportement conforme aux règles pour la situation en question.

2°) En droit polonais, le commissionnaire est responsable pour les transporteurs et les commissionnaires qu'il désigne pour l'exécution du contrat, sauf s'il ne commet aucune faute dans leur choix. Tel est le cas en l'espèce où aucune démonstration n'est faite de ce que le commissionnaire aurait commis une quelconque faute dans le choix du transporteur, le seul exposé des circonstances du sinistre de l'espèce ne faisant pas la preuve que l'absence de fiabilité de l'entreprise elle-même pouvait être suspectée à l'avance. En outre, le transporteur est un transporteur agréé et opère sur le marché polonais depuis de nombreuses années et le commissionnaire travaillait avec cette entreprise depuis plus d'un an dans le cadre de transports internationaux sans avoir rencontré le moindre incident.

*Cour d'appel de Rouen
2e ch., 22 octobre 2009 -
Sté Warta Sa Tuir / Axa
Corporate Solutions Assu-
rances et autres. Confirme
TC Evreux du 10 avril
2008*

11 TRANSPORT ROUTIER - DÉLITS DOUANIERS – CONTREBANDE

Chauffeur espagnol - Introduction irrégulière de médicaments anabolisants à usage humain dépourvus de documents justificatifs conformes à la réglementation française - Condamnation à six mois d'emprisonnement avec sursis et amende douanière de 7500 euros - Confiscation des marchandises - Confiscation de la caution de 20.000 euros versée en garantie de la représentation de l'ensemble routier

Etant établi que le chauffeur n'a pu présenter aucun document visés à l'article R.5121-108 du Code de la santé publique l'autorisant à détenir et transporter à l'intérieur du territoire douanier français les 9884 boîtes de médicaments anabolisants à usage humain, ces médicaments sont réputés en application de l'article 419 du Code des douanes avoir été importés en contrebande sur le territoire national. Le délit prévu et réprimé par l'article 414 du même code est constitué.

En application de l'article 392 du Code des douanes, le chauffeur, qui était détenteur de ces marchandises en fraude lors du contrôle, est réputé responsable de la fraude. Dès lors, qu'il n'apporte, à l'appui de la bonne foi qu'il allègue, aucune preuve ou commencement de preuve susceptible de le disculper, mais qu'au contraire ses déclarations, l'absence de mention sur la lettre de voiture de la nature des marchandises transportées dans les cartons litigieux, ainsi que les appels téléphoniques échangés avec un responsable de la société expéditrice, démontrent qu'il savait qu'il transportait ces médicaments anabolisants, il y a donc lieu d'infirmier le jugement qui l'avait relaxé.

*Cour d'appel Rouen, ch.
correct. 15 octobre 2008
Ministère Public / R.*

Déchargement dans un terminal sucrier - Endommagement d'un descenseurs à sacs - Saisie conservatoire du navire par l'exploitant du terminal - Demande de substitution de la garantie émanant d'une banque française de premier rang par une lettre de garantie émise par l'assureur P & I britannique de l'armateur - Garantie insuffisante au sens de l'article 5 de la Convention de Bruxelles de 1952

La Convention de Bruxelles pour l'unification des règles sur la saisie conservatoire des navires de mer dispose en son article 5 que "Le tribunal ou toute autre autorité judiciaire compétente dans le ressort duquel le navire a été saisi, accordera la main levée de la saisie lorsqu'une caution ou une garantie suffisante auront été fournies". Dans le silence des textes spéciaux sur ce qu'il convient d'entendre par "garantie suffisante", le tribunal compétent désigné par la loi française pour statuer, à savoir le président du tribunal de commerce, peut se référer aux dispositions de portée plus générale de la loi de 1991 relative aux mesures de sûreté, laquelle prévoit en son article 72, alinéa 3, que "la constitution d'une caution bancaire irrévocable conforme à la mesure sollicitée entraîne la main levée de la mesure de sûreté". Mais cette disposition ne peut être considérée comme exclusive de toute autre appréciation quant à la nature et au caractère suffisant de la garantie devant permettre la main levée de la saisie conservatoire. Si la fourniture d'une caution bancaire irrévocable doit en effet être considérée dans la plupart des cas comme une garantie suffisante, il revient au juge d'apprécier plus généralement le caractère suffisant de la garantie conformément à ce qui prévoit l'article 5 de la Convention de Bruxelles, spécialement en son alinéa 2 qui dispose que le juge compétent, en cas de désaccord entre les parties, fixe la "nature et le montant de la caution ou de la garantie". En l'espèce, la lettre de garantie émanant de l'assureur P & I, qui sera partie à la procédure et débiteur de tout ou partie de la créance, ne présente pas les conditions d'une garantie suffisante, adéquate par rapport à la créance pour laquelle la mesure de saisie a été pratiquée.

Cour d'appel de Rouen, 2e ch., 26 mars 2009 - Sté Aghios Esfathios Shipping Company Limited / SAS Robust Navire "AGHIOS ESFTATHIOS"

Transport sur conteneur flat d'un hélicoptère de Rio de Janeiro à Toulouse - Avaries au carénage et à la queue de l'hélicoptère - Dommages causés par un défaut de saisissage de l'hélicoptère sur le conteneur

1°) Responsabilité du transporteur maritime (oui) - Cause exonératoire (non) - Preuve de la réalisation du saisissage par le chargeur (non) – Faute inexcusable du transporteur (non)

2°) Responsabilité du commissionnaire de transport pour les manquements de son substitué (oui) - Faute personnelle du commissionnaire (non) - Défaut de surveillance de la bonne réalisation des opérations de saisissage (non) - Choix de se substituer une compagnie maritime digne de confiance - Absence de mention particulière quant à l'attention à porter à la marchandise

1°) En vertu tant du droit international (Convention de Bruxelles de 1924) que du droit interne (loi de 1966), il pèse sur le transporteur maritime l'obligation de procéder de manière appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées. Cette obligation, qui est d'ordre public, s'applique notamment à la phase de saisissage.

En l'espèce, il doit répondre des dommages résultant d'un défaut de saisissage d'un hélicoptère sur un conteneur flat dès lors qu'il ne démontre pas que ce saisissage aurait été réalisé par le chargeur. En l'absence de mention FCL ("Full Container Load") sur le connaissement, mention indiquant que le conteneur est remis empoté par le chargeur, cette preuve ne saurait résulter d'un document distinct intitulé "Supplementary Manifest" édité unilatéralement par le transporteur, non signé du chargeur et qui ne saurait se substituer ainsi au connaissement qui constitue le contrat de transport définissant les obligations respectives des parties. Cette preuve ne résulte pas non plus de la circonstance que le transporteur maritime n'a pas facturé distinctement du transport proprement dit les opérations de saisissage, dans la mesure où ces opérations incombent en principe au transporteur.

L'assistance technique apportée par le vendeur de l'hélicoptère à son co-contractant et ayant consisté en une aide au démontage de certaines parties de l'hélicoptère qui ont fait l'objet d'un emballage distinct et approprié n'est pas non plus de nature à exonérer le transporteur de sa responsabilité.

Le transporteur n'a pas commis de faute inexcusable dès lors que, s'agissant non pas d'une insuffisance manifeste du saisissage mais plutôt d'une mauvaise réalisation (erreur du point d'amarrage sur le conteneur), il n'est pas établi que le transporteur via son capitaine ne pouvait pas ne pas se rendre compte de ce défaut, ni qu'il a agi dès lors avec témérité et en ayant conscience du risque qu'en tel défaut faisait courir à la cargaison.

2°) Pour s'exonérer, le commissionnaire de transport ne peut prétendre qu'il ne saurait être tenu au-delà de son mandat à l'égard d'opérations qui n'entraient pas dans la mission dont il était investi, alors que les opérations de saisissage incombent à son substitué dans le cadre d'un transport maritime puis terrestre dont le commissionnaire avait la charge. Il n'a néanmoins pas commis de faute personnelle en ne veillant pas lui-même aux opérations de saisissage, dès lors qu'il s'était substitué pour les opérations de transport, incluant le saisissage de l'hélicoptère, une compagnie maritime digne de confiance et que son mandat ne comportait aucune mention particulière quant à l'attention qui devait être portée à la marchandise.

Cour d'appel de Rouen, 2e ch., 9 avril 2009 - Sté de droit italien Grimaldi Compania di Navigazione SPA et Global Transporte Oceanico / Sté Heli-Union et autres

14 TRANSPORT MARITIME – SURESTARIES

Défaut de retrait de la marchandise par le destinataire - Frais de stationnement et frais de destruction payés par le transporteur maritime - Irrecevabilité de l'action en paiement du transporteur maritime contre le consignataire de la marchandise - Irrecevabilité de l'action en paiement contre le chargeur - Recevabilité et bien fondé de l'action en paiement contre le destinataire réel - Application de la prescription annale (non) - Fin du contrat de transport après la mise en demeure de prendre livraison

1°) L'action contractuelle contre le consignataire n'appartenant qu'à celui qui a requis ses services, le transporteur maritime est irrecevable à exercer à son encontre une action en paiement de ses frais.

2°) Les frais réclamés par le transporteur étant distincts du contrat de transport, leur régime ne saurait être rattaché à celui du fret et rien ne fonde une action dirigée contre le chargeur, les prestations trouvant leur origine dans le refus par le destinataire de prendre livraison.

3°) Dès lors que le destinataire réel a été mis en mesure d'appréhender la marchandise et d'en prendre possession, la mise en demeure de prendre livraison a mis fin au contrat de transport. Les dispositions de l'article 26 de la loi du 18 juin 1966 selon lesquelles toutes actions contre le chargeur ou le destinataire se prescrivent dans un délai d'un an sont dès lors inapplicables et l'action du transporteur maritime n'est donc pas prescrite, le délai de droit commun n'étant pas écoulé lorsque le transporteur a délivré son assignation.

Cour d'appel de Rouen, 2e ch., 11 juin 2009 - Sté Rhode Liesenfeld International GMBH CO KG / B. Thomann et SARL Thomann-Harry et autres

15 TRAVAIL MARITIME

Marins employés à bord de remorqueurs - Demande en paiement d'une indemnité de nourriture - Prescription quinquennale - Article 72 du Code du travail maritime - Droit du marin à la nourriture ou à une allocation équivalente pendant la durée de l'inscription au rôle d'équipage - Droit pendant la période où les marins ne sont pas embarqués (oui) - Droit non limité au cas des marins qui ne sont pas nourris à bord

En application des dispositions de l'article 32 de la loi du 13 décembre 1926 portant code du travail maritime, les "parts de profit, de pêche et de fret et les primes et allocations de toute nature stipulée dans le contrat sont considérées comme salaires". Dès lors l'action portant sur le paiement d'une indemnité de nourriture se prescrit conformément aux dispositions des articles L.110-4-III du code de commerce et 2277 du code civil par cinq ans et non, comme le soutient l'appelante, par un an en application de l'article 11 du décret du 20 novembre 1959.

Aux termes de l'article 72 du code du travail maritime, "Les marins ont droit à la nourriture ou à une allocation équivalente pendant toute la durée de leur inscription au rôle d'équipage". Les articles 38 et 27 des conventions collectives des marins et officiers, en prévoyant que les salariés non nourris à bord reçoivent, y compris en période de congés consécutive à une période d'embarquement, une indemnité représentative de nourriture, n'implique nullement que ceux qui sont nourris à bord ne perçoivent rien lorsqu'ils sont en période de repos consécutive à la période de travail à bord, et l'ensemble de ces textes, qui rendent obligatoire le service au salarié de la nourriture pendant l'intégralité de la période où ils sont inscrits au rôle d'équipage, laisse seulement le choix à l'armateur de s'acquitter de son obligation en nature ou non pendant la période du travail à bord, le paiement de l'indemnité restant en tout état de cause dû pendant les périodes où ils ne sont pas à bord en restant inscrits au rôle ou sont en position de congés payés.

Cour d'appel de Rouen, ch. sociale, 3 février 2009 - Société Nouvelle de Remorquage du Havre / B. et autres

16 TRAVAIL PORTUAIRE – HOMICIDE INVOLONTAIRE

Docker mortellement heurté et écrasé par un engin de manutention (cavalier) - Responsabilité pénale des cogérants (oui) - Fautes d'imprudence et de négligence caractérisées - Délit d'homicide involontaire - Peine de six mois d'emprisonnement avec sursis - Responsabilité pénale de la personne morale (oui) - Amende de 50.000 euros

L'accident dont a été victime le docker (commis recenseur) n'est dû qu'à un manque dans l'organisation du travail et à une carence dans la prévention des risques et des

moyens appropriés pour y remédier. Les dirigeants de l'entreprise de manutention auraient dû prendre des mesures pour éviter le risque de heurt entre les cavaliers et les salariés à pied : mesure de protection collective de type barrage physique des entrées de travées, existence de refuges à intervalle régulier dans les travées, arrêt des opérations-navires pendant la recherche du conteneur égaré, installation d'une fréquence d'urgence sur les appareils.

■ *Cour d'appel Rouen, ch. correct 17 septembre 2008 - Ministère Public / Compagnie Nouvelle de Manutentions et d'Exploitation portuaire (CNMEP) et autres*

17 TRANSPORT MARITIME – INDEMNISATION DU PRÉJUDICE

Indemnisation du préjudice résultant de l'endommagement d'un véhicule de tourisme lors de son transport en Martinique - Infirmité du jugement qui avait appliqué la limitation de responsabilité prévue par la loi du 18 juin 1966 sans chiffrer le préjudice

Doit être infirmé le jugement qui n'a pas chiffré le préjudice dans sa décision, appliquant la limitation de responsabilité prévue par les articles 28 et 54 de la loi du 18 juin 1966, sans rechercher si le préjudice atteignait cette limite de 4020 DTS. Les propriétaires du véhicule endommagé, qui ont été indemnisés par leur assureur du préjudice subi au titre des réparations du véhicule, sont déboutés de leurs demandes de réparation d'autres préjudices (frais de location d'un véhicule de remplacement, frais d'assurance du véhicule immobilisé, dépréciation du véhicule) dès lors qu'ils ne produisent pas la moindre pièce justifiant ces différents préjudices.

■ *Cour d'appel de Rouen, 2e ch. 15 octobre 2009 S. / Sté Challenge International et autres*



Jurisprudence Française

18 COMMISSIONNAIRE DE TRANSPORT – RETENTION

Prestations de transport – Commissionnaire impayé – Faute du commissionnaire (non) – Rétenion de la marchandise – Disposition légale de l'article L.132-2 du Code de commerce

Un donneur d'ordre ne peut invoquer l'existence d'un préjudice du fait de l'application par le commissionnaire impayé de son droit de rétention conformément à l'article L.132-2 du Code de commerce.

Tribunal de commerce de Paris, 30 avril 2009 - SAS Mory Team c/ VB Diffusion. IDIT n°23214

19 TRANSPORT COMBINE – AVARIE

Transport Chine / France d'un conteneur de 27 photocopieurs – Transport maritime suivi d'un transport terrestre – Refus de la marchandise par le destinataire – Marchandise endommagée – Expertise - Rapport attribuant les dommages au manutentionnaire - Faute de l'acconier (non) – Chute à quai improbable – Absence de preuve de la faute - Responsabilité du transporteur maritime (non) – Exonération pour faute du chargeur - Responsabilité du transporteur routier (non) – Dommages préalables au transport final

1) La responsabilité de l'acconier ne peut être retenue puisque d'une part, la chute à quai du conteneur apparaît improbable malgré l'avis des experts ; d'autre part, aucun élément ne permet de déterminer à quel moment précis du transport s'est produit le fait générateur du sinistre. Enfin, pour retenir la responsabilité de l'acconier, il faut prouver sa faute, laquelle n'est pas en l'espèce rapportée, les explications des experts étant difficilement crédibles.

2) La responsabilité du transporteur maritime ne peut être retenue car il est manifeste que le chargeur n'avait pas pris les précautions indispensables pour s'assurer que les marchandises ne subiraient pas les inévitables conséquences de mouvements parfois violents lors d'un transport maritime. Cette faute du chargeur, cas excepté de la Convention de Bruxelles de 1924 (art. 4-2 i), exonère le transporteur.

3) Le transporteur routier est pour sa part hors de cause puisqu'il est avéré que le sinistre n'est pas intervenu lors de l'acheminement final.

Tribunal de commerce de Marseille, 6 mars 2009 - Sté Nipponkoa et a. / CMA-GGM et a. IDIT n°23184

20 TRANSPORT COMBINE – PRESCRIPTION

Transport France / Irlande – Conteneur plombé – Anomalie de température descellée chez le manutentionnaire – Avarie – Prescription – Application de la CMR (non) – Rupture de la charge – Application des articles L.133-6 du Code de commerce et 3 de la convention de Bruxelles de 1924

Le conteneur litigieux ayant été livré chez un manutentionnaire, une rupture de charge est donc intervenue dans le transport. Cette rupture de charge exclut l'application de la CMR au transport. En conséquence le transport est régi, pour sa partie terrestre par la loi française et pour sa partie maritime par la Convention de Bruxelles de 1924.

Les articles L.133-6 du Code de commerce et 3 de la Convention de Bruxelles de 1924 édictent que l'action contre le transporteur se prescrit dans le délai d'un an. En l'espèce, la prescription est acquise.

Cour d'appel de Versailles, 12e ch. Section 2 24 septembre 2009 - Cie Maritime Marfret / SAS DHL Express. IDIT n°23261

21 ACCIDENT DE LA CIRCULATION – FAUTE LOURDE

Transport de matériel électrique vers l'Espagne - Accident de la circulation – Marchandise endommagée

1) Qualité de l'affréteur – Commissionnaire (non) – Sous-traitant (oui)

2) Faute lourde du transporteur (oui) – Vitesses excessive – Responsabilité du sous-traitant (oui)

1) Le voiturier ne saurait se voir imputer la qualité de commissionnaire de transport du seul fait qu'il ait confié à un tiers l'exécution de l'opération dont il avait initialement la charge. Dans la lettre de voiture, il est qualifié de transporteur et n'a jamais eu la responsabilité d'organiser le transport de bout en bout mais seulement d'assurer une prestation limitée et circonscrite d'acheminement.

2) L'origine de l'accident doit être exclusivement recherchée dans la vitesse excessive de l'ensemble routier. Cette faute de conduite caractérisée est directement imputable au voiturier dont le seul défaut de maîtrise du tracteur a entraîné le renversement de l'ensemble routier.

Le sous-traitant est déclaré responsable et garant sur le fondement de l'article L.133-1 et suivant du Code de commerce.

Cour d'appel de Paris 4e ch. 17 juin 2009 SAS Service Trans Europe / SA Allianz et a. BTL du 13 juillet 2009 p.449

22 DEMENAGEMENT – CLAUSES – PRESCRIPTION

Déménagement de bureaux – Vol du véhicule contenant une partie du matériel – Prescription de l'action contre le déménageur – Conditions générales et conditions particulières - Opposabilité (oui) – Prescription annale (oui)

Il est de jurisprudence constante, d'une part, que des conditions générales de vente auxquelles un contrat fait référence ont valeur contractuelle si le cocontractant sait qu'elles font parties du contrat et qu'il pouvait en prendre connaissance, et d'autre part, le cocontractant qui approuve des conditions particulières qui font référence à des conditions générales, approuve nécessairement les clauses de ces conditions générales.

En apposant sa signature sur le contrat, le cocontractant ne pouvait ignorer qu'il approuvait tant les conditions particulières qui complétaient les conditions générales

de vente que lesdites conditions générales elles mêmes et leur contenu.

Au surplus, il est impossible que l'on puisse approuver le "complément" à des dispositions contractuelles tout en n'approuvant pas le "principal".

Les CGV et la prescription annale sont donc applicables en l'espèce.

Les articles L.133-6 du Code de commerce et 3 de la Convention de Bruxelles de 1924 édictent que l'action contre le transporteur se prescrit dans le délai d'un an. En l'espèce, la prescription est acquise.

*Tribunal de commerce de Paris, 30 juin 2009 - SA Generali et a. / SA Raynal et a. IDIT n°23250
BTL n°3281 du 26 octobre 2009 p.628*

23 LOCATION DE VEHICULE AVEC CHAUFFEUR – QUALIFICATION

Mises à dispositions de camion avec chauffeur – Temps d'attente – Paiement des frais d'immobilisation (non) – Qualification du contrat – Contrat de transport (non) – Contrat de location (oui)

Le prestataire ayant soutenu en appel que ses prestations relevaient de la location et non du transport, a de fait, écarté l'application de la loi du 1^{er} février 1995 (concernant les dispositions relatives à la rémunération du transporteur) qui ne concerne pas la location de véhicules industriels. Le loueur de véhicule n'étant pas un voiturier mais un simple fournisseur de moyens, il ne peut donc prétendre à la rémunération du temps d'immobilisation.

Cour de cassation ch. com. 20 octobre 2009 - TLB et a. / Sté Cemex Béton et a. Pourvoi n° 08-14755, IDIT n°23260

24 TRANSPORT ROUTIER – ACTION DIRECTE EN PAIEMENT

Transport France / Angleterre – Destinataire fictif – Escroquerie - Transporteur impayé – Action directe L.132-8 contre l'expéditeur – Qualité d'expéditeur (non) - Responsabilité du transporteur (non) – Faute (non) – Livraison à l'adresse indiquée

1) Si aux termes de l'article 132-8 du Code de commerce le voiturier a une action directe en paiement de ses prestations à l'encontre de l'expéditeur et du destinataire, lesquels sont garants du paiement du prix du transport, la lettre de voiture ne fait foi que jusqu'à preuve du contraire de l'existence et des conditions du contrat de transport. En l'espèce, s'agissant d'une vente au départ, les locaux du vendeur ne constituaient qu'un point d'enlèvement de la marchandise de sorte que celui-ci n'a pas la qualité d'expéditeur, partie au contrat de transport.

2) Le transporteur n'est pas à l'origine du préjudice occasionné par le défaut de paiement du vendeur qui a vendu des marchandises à un acquéreur qu'il ne connaissait pas en acceptant des moyens de paiement, lesquels se sont avérés faux. Aucune faute ne peut être retenue à l'encontre du transporteur. Le vendeur n'apporte pas la preuve que contrairement, aux mentions des lettres de voitures, les marchandises n'auraient pas été livrées par le transporteur à son vendeur. De plus l'absence sur les lettres de voitures du cachet du destinataire et l'apposition de ce dernier d'une signature illisible ne constituent pas des manquements par le voiturier des obligations lui incombant.

Cour d'appel de Lyon, 2 avril 2009 - SAS messagerie Oyonnaxienne / Sté Tereva BTL n°3281 du 20 juillet 2009 p.463; IDIT n°23218

25 TRANSPORT ROUTIER – CMR – APPLICATION

Transport de deux colis France / France et Italie / France – Destruction de la marchandise dans l'incendie des locaux du transporteur – Indemnisation de l'expéditeur – Assignation du transporteur en surplus par l'expéditeur – Application de la CMR (oui)

La CMR est un texte d'ordre public qui exclut l'application du droit national sauf sur les points où elle s'y réfère ou sur ceux qu'elle ne règle pas. Le juge doit l'appliquer d'office et les parties ne peuvent y déroger hors les cas qu'elle prévoit.

Elle s'applique donc au contrat de transport routier de deux colis dont l'un a été pris en charge en Italie et l'autre dans les Alpes maritimes, lesquels ont tous deux été détruit dans l'incendie survenu dans les locaux du transporteur situé en région parisienne, avant leur livraison à Paris.

*Cour de cassation ch. com. 30 juin 2009 - Sté Froid International Climatisation (FIC) / SA Dimotrans Europe Sud Est
Pourvoi n° 08-15026; IDIT n°23206*

26 TRANSPORT ROUTIER – CONDUCTEUR – LICENCIEMENT

Licenciement d'un conducteur poids-lourds - Article L. 1232-1 du code du travail - Cause réelle et sérieuse (oui) - Excès de vitesse répétés

Attendu que pour écarter la faute grave, l'arrêt retient que la seule démonstration faite par l'employeur des excès de vitesse reprochés au salarié est constituée par le paiement d'une contravention en mars 2006, que les pointes à 90/100 km / heure apparaissant sur les disques chronographiques présentent "un caractère très sporadiques et de courte durée" et que même si M. X... avait été sanctionné auparavant à plusieurs reprises, ces nouvelles fautes commises ne justifiaient pas pour autant un licenciement.

En statuant ainsi, alors qu'elle relevait que le salarié avait commis plusieurs excès de vitesse dans la conduite de l'ensemble routier, ce dont il résultait que le salarié avait persisté dans son comportement fautif, la cour d'appel n'a pas tiré les conséquences légales de ses propres constatations.

Cour de cassation, ch. soc., 24 juin 2009 - Pourvoi n°08-40314, Mertz / X.

27 TRANSPORT ROUTIER – CONDUCTEUR - TEMPS DE TRAVAIL

Licenciement d'un chauffeur-livreur – Paiement des heures supplémentaires correspondant à des pauses non prises – Notion de temps de travail effectif – Article L.212-4 du Code du travail – Possibilité de vaquer à des occupations personnelles pendant les temps de pause (non) – Nombre important de livraison dans un temps limité

Constitue du travail effectif au sens de l'article L.212-4 du code du travail, le temps pendant lequel le salarié est à la disposition de l'entreprise et doit se conformer à ses directives sans pouvoir vaquer librement à des occupations personnelles.

Entre dans cette notion, le travail du salarié consistant, depuis sa prise de service aux alentours de trois heures du matin jusqu'à son retour dans l'entreprise, à effectuer une tournée de livraison afin de visiter un nombre important de clients dans un temps relativement limité, les temps de pause ne lui laissant aucune possibilité de vaquer librement à des occupations personnelles. Ces périodes constituant un temps de travail effectif, le paiement des heures supplémentaires est donc du.

Cour de cassation ch. soc. 23 septembre 2009, Sté Toufflet Tradition / M. X, Pourvoi n°07-45517 ; IDIT n°23233

28 TRANSPORT ROUTIER – FAUTE LOURDE

Transport d'une pelle excavatrice – Heurt d'un pont – Marchandise endommagée – Forclusion (non) – Faute lourde (oui) – Limitation d'indemnisation (non)

Si le destinataire n'a pas notifié au transporteur de protestation motivée dans les trois jours de la livraison, il n'y a pas pour autant forclusion dès lors qu'il ressort des éléments du dossier que le transporteur y a renoncé.

Tel est le cas, lorsque le transporteur a établi un constat amiable d'accident reconnaissant les dégâts subis par la marchandise et qu'il a, par courrier, reconnu sa responsabilité.

Le transporteur a commis une négligence d'une extrême gravité confinant au dol et dénotant de son inaptitude à l'accomplissement de sa mission en s'engageant sous un pont dont le tirant d'air était inférieur à celui du chargement. C'est en vain qu'il se retranche derrière l'absence de signalisation pour tenter de s'exonérer de cette faute. Le tirant d'air sous le pont étant supérieur à 4.30m, aucune signalisation n'était exigée. Il incombait au chauffeur de vérifier s'il pouvait librement franchir l'ouvrage avant de s'engager. De fait, le transporteur ne peut bénéficier des limitations d'indemnisation du contrat type applicable au transport de marchandises de plus de 3 tonnes.

*Cour d'appel de Colmar,
15 septembre 2009 -
Eurl SNTL / Cie Albingia
BTL 2009 n°3289 p.597;
IDIT n°23240*

29 TRANSPORT ROUTIER – FAUTE PERSONNELLE DU COMMISSIONNAIRE

Transport France / Suisse de produits de luxe – Vol de la marchandise - Faute lourde du transporteur (non) – Vol dans le véhicule stationné sur une aire de repos sous contrôle de sécurité - Responsabilité du commissionnaire (oui) – Faute personnelle – Non répercussion des exigences du chargeur

1) Il ne peut être retenu contre le transporteur une faute lourde puisqu'il est justifié que l'aire de repos sur laquelle le chauffeur a stationné son camion était grillagée. Elle faisait par ailleurs l'objet de contrôles du service de sécurité trafic du concessionnaire et de la gendarmerie, lesquels ont effectué plusieurs rondes. Dans ces conditions, aucune faute lourde ne peut être reprochée au transporteur.

2) Le contrat entre le commissionnaire et le chargeur, prévoyait en son article 4.3 "qu'en cas d'arrêt en cours de route (repos, repas...), le prestataire n'utilisera sur les trajets qui le permettent que les zones de parking protégées dont la liste sera jointe ultérieurement. Avant de quitter le véhicule, il s'assurera que le camion est bien fermé à clé et qu'il est sous alarme". Or, le commissionnaire n'a pas répercuté cette exigence à son substitué. De plus, il a exclu, parmi les propositions tarifaires qui lui étaient faites par le transporteur, celle qui incluait cette prestation. Le commissionnaire a donc commis une faute personnelle directement cause du dommage.

*Cour d'appel de
Versailles, 12e ch.19
mars 2009 - SA Louis
Vuitton Malletier et a. /
SA Schneider et a.
BT n°3271 du 11 mai 2009
p.305*

30 TRANSPORT ROUTIER – PRESCRIPTION

Transport de menuiserie – Avaries - Marchandises refusées par le destinataire - Assignation du transporteur en remboursement de la marchandise détériorée – Prescription de l’action (non) – Article L.133-6 du Code de commerce – Renonciation (oui) – Reconnaissance de responsabilité

En annonçant par courrier qu'il rembourserait les dégâts dès indemnisation par son propre assureur alors qu'il y avait prescription depuis plusieurs mois, le transporteur a reconnu sa responsabilité. Cette reconnaissance même si elle n'est accompagnée d'aucune proposition chiffrée, intervenue après expiration du délai de prescription, entraîne renonciation à se prévaloir de celle-ci.

*Cour de cassation, ch. com. 7 juillet 2009 - Sté Kimmel Transports / sté Berardi PVC
Pourvoi n°08-13499 ;
IDIT n°23223*

31 TRANSPORT MARITIME – CONTENEUR – RESTITUTION

Transport de 3 conteneurs de pneus vers l’Algérie – Connaissance à ordre portant comme chargeur un transitaire – Marchandise déchargée mais non retirée – Nouveau connaissance avec un chargeur et un destinataire différent – Indemnisation par le transitaire des frais de surestaries et de non-restitution des conteneurs (non) – Novation par changement de débiteur – Transitaire déchargé des frais d’immobilisation et de restitution

Le transporteur, en émettant un second connaissance substituant au transitaire initial un nouveau chargeur avec toutes les conséquences juridiques qui y sont attachées, a accepté que s’opère une novation par changement de débiteur concernant les obligations du chargeur initial et notamment celle de restituer les conteneurs ou de payer le coût de leur immobilisation prolongée. Le transitaire (chargeur initial) est dès lors délié de toute obligation quant à la restitution des conteneurs et des frais subséquents.

*Cour de cassation, ch. com. 7 juillet 2009 - Sté Tarros / SCTI,
Pourvoi n°08-17375 ;
IDIT n°23221*

32 TRANSPORT MARITIME – DROIT D’ACTION

Transport de marchandises faisant l’objet d’une donation – Avarie – Droit d’agir des assureurs du chargeur (non) – Possession de la marchandise (non) – Dépossession entre les mains du transporteur – Effet du connaissance nominatif

Avec la remise des connaissances, le chargeur a été dépossédé matériellement de la marchandise entre les mains du transporteur maritime et la propriété des biens mobiliers a été transmise au destinataire, avant le sinistre, puisqu’un connaissance nominatif est un titre représentatif de la marchandise et que le transporteur maritime assure la possession matérielle de la marchandise pour le compte du détenteur légitime du titre de transport. Ainsi, seul le destinataire porteur légitime du connaissance et propriétaire de la marchandise, peut se plaindre d’un préjudice et dispose d’un droit d’action à l’encontre du transporteur maritime. En revanche, l’assureur qui ne tient pas ses droits du porteur légitime mais qui est subrogé dans les droits du chargeur, lequel n’a aucune qualité pour agir, se retrouve lui même sans qualité ni d’intérêt à agir.

*Cour d’appel de Paris, 5ème ch, 14 mai 2009 - SDV Cameroun / Assicurazioni Generali SPA et a.
BTL n°3277 2009 p.401*

33 TRANSPORT MARITIME – CONTENEUR – SURESTARIES

Transport de résine Espagne / Tunisie – Location de conteneurs par le transporteur – Conteneurs restés à quai à l'arrivée – Action du transporteur contre le chargeur en paiement des surestaries – Prescription – Location de conteneurs accessoire au contrat de transport – Prescription annale (oui)

Le louage de conteneurs par le transporteur, sans lesquels le transport n'aurait pu être exécuté, constitue un accessoire du contrat de transport. En conséquence, les surestaries sont soumises au même régime de prescription annale que l'opération de transport et non à la prescription de droit commun.

Cour d'appel de Paris, 4e ch. 23 septembre 2009 - Sté Tarros / SAS Hexion et a. IDIT n°23251 BTL n°3281 du 26 octobre 2009 p.630

34 TRANSPORT MARITIME DE PASSAGERS – FORFAIT TOURISTIQUE

Croisière – Passager blessé lors d'une excursion – Code du tourisme – Notion de forfait touristique – Responsabilité de l'organisateur de la croisière (non) – Excursion non incluse dans le forfait touristique

Aux termes de l'article L.211-2 du Code du tourisme, constitue un forfait touristique la prestation résultant de la combinaison préalable d'au moins deux opérations portant respectivement sur le transport, le logement ou d'autres services touristiques non accessoires au transport ou au logement et représentant une part significative dans le forfait. Le contrat souscrit, qui comprend la croisière et le transport aérien répond à cette définition.

En application de l'article L.211-7 du même Code, l'organisateur de croisière n'est responsable à l'égard de l'acheteur que de la bonne exécution des obligations résultant du contrat. En l'espèce, le contrat de croisière précisait que le prix incluait uniquement la croisière et les services à bord du navire. Par conséquent l'organisateur doit être mis hors de cause puisque l'excursion n'était pas incluse dans le forfait touristique.

TGI Paris 4e ch. 1er février 2008 - Navire Paul Gauguin M.M. Weinberger / SARL Tahiti Nui Travel et a. DMF n°704, juin 2009 p.520

35 Tr. AERIEN – RESPONSABILITE DU COMMISSIONNAIRE

Transport aérien de produits de luxe – Remise de la marchandise à l'agent mandataire du commissionnaire – Disparition de la marchandise – Responsabilité du commissionnaire (oui) – Responsabilité du fait de son substitué – Indemnisation – Convention de Montréal – Limitation de responsabilité

Selon l'article L 132-5 du Code de commerce, le commissionnaire de transport est tenu de garantir les dommages et les pertes intervenus en cours de transport. Il est donc garant des transporteurs auxquels il fait appel ainsi que de tous les autres intermédiaires entrepositaire, manutentionnaire, transitaire ou autre.

En l'espèce, l'agent du commissionnaire n'a pas pris soin des marchandises qu'il avait sous sa garde et le commissionnaire étant responsable de ses substitués, sa responsabilité est donc engagée dans la disparition des marchandises.

Le sinistre ayant eu lieu dans le cadre d'un transport aérien comme défini par la lettre de transport aérien, le montant de l'indemnisation est plafonné en application des dispositions de la convention de Montréal, à 17 DTS par kilogramme.

Obs. Dans ce jugement, le fondement de la responsabilité du commissionnaire de transport repose sur sa responsabilité personnelle (L.132-5 du code de commerce). Aux termes de cet article l'opérateur est "garant" des pertes et avaries, comme le transporteur lui-même. Il en répond par conséquent à l'égard de son client commettant. Le jugement va plus loin, il considère que puisque le commissionnaire répond des dommages, il devient nécessairement garant des substitués qu'il a requis. Ce raisonnement est original, il conduit à s'interroger sur l'utilité (ou l'inutilité) de l'article suivant du code de commerce (L.133-6) qui institue justement la responsabilité du commissionnaire du fait d'autrui.

Trib. com. Nanterre 1re ch. 28 avril 2009 - SA AIG Europe et a. c/ SA Schenker et a., BTL 2009 p.399 note Marie Tilche p.391

36 TRANSPORT AERIEN – DROIT APPLICABLE

Transport aérien USA / Belgique d'une machine industrielle – Marchandise endommagée – Responsabilité du commissionnaire de transport (non) – Droit applicable au contrat – Droit américain.

Le juge est tenu d'appliquer la loi étrangère telle que désignée par la règle de conflit et revendiquée par une des parties au litige et d'en rechercher la teneur.

Au cas particulier, l'opérateur mis en cause n'a pas été intervenue en qualité de commissionnaire de transport, notion ignorée du droit américain, lequel était applicable, le contrat ayant été conclu aux USA entre deux sociétés américaines et sous-traité à une compagnie française ayant déchargé la marchandise à Roissy pour la réacheminer par camion vers sa destination finale en Belgique.

En conséquence, en se déterminant, sans se prononcer sur la loi compétente pour régir les rapports contractuels litigieux, ni rechercher le contenu de ce droit, la cour d'appel n'a pas donné de base légale à sa décision. La responsabilité de l'opérateur n'est donc pas retenue.

Cour de cassation ch. com., 3 novembre 2009 - DHL / Sté Panalpina Pourvois n°07-20507 et 08-21232 IDIT n°23254

37 TRANSPORT AERIEN – PRESCRIPTION

Transport aérien de meuble vers le Canada – Avaries – Recours du transporteur contractuel contre le transporteur de fait – Prescription – Délai de l'article L.133-6 al 4 du Code de commerce (non) – Prescription biennale de la Convention de Montréal.

L'article 45 de la convention de Montréal, qui énonce que celui des transporteurs contractuel ou de fait contre lequel l'action est intentée a le droit d'appeler l'autre transporteur en intervention devant le tribunal saisi ne soumet pas à la loi du for la durée de la prescription de cet appel en intervention.

L'action du transporteur contractuel contre le transporteur de fait, n'est donc pas soumise au délai de prescription mensuel de l'article L.133-6 al 4 du Code de commerce mais au délai biennale de l'article 35 de la Convention de Montréal. La prescription n'est donc pas acquise.

Cour de cassation ch. com. 20 octobre 2009 - Sté Covea Fleet et a. / UPS et a. Pourvoi n° 09-10317 ; IDIT n°23258

Transport aérien de matériel de forage de France vers l'Indonésie – Acompte versé par le donneur d'ordre – Acheminement rendu impossible par l'absence d'autorisation administrative - Action en résolution du contrat - Qualification du contrat – Affrètement (non) – Commission (oui) - Résolution du contrat (oui)

1) Le prestataire s'était engagé à accomplir les actes juridiques nécessaires au déplacement de la marchandise et disposait pour se faire d'une latitude suffisante pour organiser le transport par les voies et les moyens de son choix. Il a donc agi en tant que commissionnaire de transport.

2) Le commissionnaire avait l'obligation d'organiser le transport. Il lui appartenait donc de s'assurer de sa faisabilité en obtenant à cet effet les autorisations administratives nécessaires, condition suspensive prévu par le contrat, ce qu'il n'a pas fait, maintenant un vol qui n'était pas réalisable. Le commissionnaire n'ayant pas permis la réalisation des termes du contrat en ne réalisant pas les obligations qui étaient les siennes, la résolution est donc prononcée à ses torts.

*Cour de cassation,
3 novembre 2009 -
Sté Gefco / Sté Batignoles
Technologie (BTT) et a.
Pourvoi n°08-19279,
IDIT n°23262*

Informations Brèves

CONSORTIUMS MARITIMES : Entrée en vigueur d'un nouveau règlement

Le règlement CE n°823/2000 concernant l'application de l'article 81 §3, du traité à certaines catégories d'accords, de décisions et de pratiques concertées entre compagnies maritimes de ligne (consortiums) a expiré le 25 avril 2010. Un nouveau règlement applicable jusqu'au 25 avril 2015 a été adopté. Ce règlement supprime les renvois au règlement CEE n°4056/86 qui permettait aux compagnies maritimes de ligne de fixer les prix et les capacités, mais qui a été abrogé. Il vise notamment à créer une plus grande convergence avec d'autres règlements d'exemption par catégories aux fins de la coopération horizontale en vigueur, tout en tenant compte des pratiques actuelles du marché dans le secteur du transport maritime de ligne. Les accords d'ajustements de capacité ne seront exemptés qu'en réponse aux fluctuations de l'offre et de la demande. Le règlement énumère les restrictions de concurrence graves (« caractérisées ») qui seront exclues du bénéfice de l'exemption : fixation des prix de vente à des tiers, limitation des capacités ou des ventes (sauf pour les ajustements de capacité), répartition des marchés ou des clients. En ce qui concerne les conditions de l'exemption, la part de marché cumulée

des membres du consortium sur le marché où il opère ne pourra pas excéder 30%. L'exemption continuera à s'appliquer si, pendant une période de deux années consécutives, cette limite n'est pas dépassée de plus d'un dixième. Le délai maximal de préavis à respecter par chaque membre pour quitter le consortium demeure fixé à six mois, mais la période initiale à l'issue de laquelle le préavis peut être donné, passe de dix-huit à vingt-quatre mois. Des délais supérieurs sont en outre prévus pour les consortiums fortement intégrés (préavis de six mois et période initiale de trente-six mois). Le règlement ne prévoit plus les obligations de consultation et d'information dont était assortie l'exemption sous l'empire du règlement précédent 823/2000.

*Règlement (CE)
n° 906/2009 de la
Commission du 28
septembre 2009
concernant l'application
de l'article 81 §3, du traité.*

ACCÈS À LA PROFESSION DE TRANSPORTEUR ROUTIER

La directive 96/26/CE concernant l'accès à la profession de transporteur de marchandises et de transporteur de voyageurs a été remplacée par un règlement européen, ceci afin d'éviter l'application disparates des dispositions communautaires. Parmi les principales modifications apportées par le règlement, on peut relever l'obligation, pour l'entreprise de transport, d'être établie "de façon stable et effective dans un Etat membre", ceci afin d'en améliorer le contrôle. Le règlement fixe les conditions relatives à cette exigence d'établissement (art. 5). La personne remplissant les conditions d'honorabilité et de capacité professionnelle est désormais désignée comme le "gestionnaire de transport". S'agissant de la condition d'honorabilité, les condamnations à prendre en compte sont celles qui sont prononcées, non seulement à l'encontre du gestionnaire de transport, mais aussi de l'entreprise, ainsi que les condamnations ou sanctions infligées dans un autre Etat membre. Le règlement liste les réglementations dont le non-respect empêche de remplir la condition d'honorabilité. S'agissant de la condition de capacité professionnelle, les Etats membres pourront habiliter les centres d'examen de formation. Le contrôle du respect des conditions d'accès à la profession sera réalisé au moins tous les cinq ans. Les entreprises titulaires d'une autorisation avant le 4 décembre 2009, doivent se conformer aux dispositions du règlement au plus tard le 4 décembre 2011.

*Règlement (CE)
n° 1071/2009 du 21
octobre 2009, JOUE L
300 du 14 novembre
2009*

VEHICULES DE REMISE : Conditions d'exploitation des véhicules de tourisme avec chauffeur

La loi de développement et de modernisation des services touristiques a inséré dans le Code du tourisme (art. L.231-1 à L.231-4) un chapitre consacré à l'exploitation des voitures de tourisme avec chauffeur. Il s'agit d'entreprises qui mettent à la disposition de leur clientèle des voitures de tourisme avec chauffeur, suivant des conditions fixées à l'avance entre les parties. Elles doivent disposer d'une ou plusieurs voitures répondant à des conditions techniques et de confort, ainsi que d'un ou plusieurs chauffeurs titulaires du permis B et justifiant de conditions d'aptitude professionnelle. Les voitures de tourisme avec chauffeur ne peuvent ni stationner sur la voie publique si elles n'ont pas fait l'objet d'une location préalable, ni être louées à la place. Un décret du 27 décembre 2009, ainsi qu'un arrêté d'application de la même date, prévoient les conditions d'aptitude à la conduite de voiture de tourisme avec chauffeur. L'arrêté du 18 avril 1966 modifié relatif aux conditions d'exercice de la profession d'entrepreneur de remise et de tourisme est abrogé.

*Décret n° 2009-1652 du
23 décembre 2009
portant application de la
loi n° 2009-888 du 22
juillet 2009 de développe-
ment et de modernisation
des services touristiques,
JORF du 27 décembre
2009*

RÉGLEMENTATION SOCIALE EUROPÉENNE : Classification des infractions

Le décret n°2010-855 du 23 juillet 2010 transpose en droit interne la directive 2009/5/CE qui établit une classification des infractions à la réglementation sociale européenne dans les transports routiers. Les différentes infractions sont regroupées selon une échelle de gravité :

- les infractions mineures sont sanctionnées par des contraventions de 3^e ou de 4^e classe ;
- les infractions graves sont sanctionnées par des contraventions de 4^e ou de 5^e classe ;
- les infractions très graves sont sanctionnées par des contraventions de 5^e classe ou par les délits prévus par l'ordonnance n°58-1310 du 23 décembre 1958.

■ *Décret n°2010-855 du 23 juillet 2010 relatif aux obligations et sanctions applicables dans le champ communautaire du travail des équipages des véhicules effectuant des transports par route, JORF du 25 juillet 2010*

TACHYGRAPHE NUMERIQUE : Contrôles

Un Règlement européen fixe les fréquences maximales auxquelles les données pertinentes doivent être téléchargées à partir de l'unité embarquée et de la carte de conducteur. Les données « pertinentes » sont toutes les données enregistrées par le tachygraphe numérique autres que les données relatives à la vitesse.

La fréquence maximale de téléchargement ne doit pas dépasser :

- a) 90 jours pour les données téléchargées à partir de l'unité embarquée;
 - b) 28 jours pour les données téléchargées à partir de la carte de conducteur.
- Ce règlement sera applicable à partir d'octobre 2010.

■ *Règlement UE n°581/2010 du 1er juillet 2010, JOUE L 168 du 2 juillet 2010*

COMMISSIONNAIRE DE TRANSPORT : Suppression de la capacité financière

Transposant la directive 2006/123, relative aux services dans le marché intérieur, le décret n°2010-561 du 27 mai 2010 met fin à la condition de capacité financière pour les commissionnaires de transport. Il abroge l'article 7 du décret initial qui prévoyait une capacité financière de 22 800 euros.

Ce décret modifie également le décret n°96-488 du 31 mai 1996 concernant la profession de courtier de fret fluvial.

TRANSPORT AERIEN : Révision des limites de responsabilité de la convention de Montréal

Dans son article 24 la convention de Montréal du 28 mai 1999, régissant la responsabilité civile du transporteur aérien en cas de dommages aux passagers, à leurs bagages et aux marchandises prévoit un mécanisme original de révision des limites de responsabilité qu'elle institue. Cette révision peut intervenir tous les 5 ans lorsque l'inflation le justifie. La première révision est intervenue en novembre 2004. Elle a porté, à compter du 30 décembre 2009, les limites à :

- 19 DTS /kg pour les dommages aux marchandises, au lieu de 17 DTS ;
- 1 131 DTS par passager pour les dommages aux bagages, au lieu de 1 000 DTS ;
- 4 694 DTS pour les retards au passager, au lieu de 4 150 DTS par passager ; et
- 113 100 DTS par passager en cas de mort ou de lésion corporelle, au lieu de 100 000

DTS (rappelons que ce montant n'est pas un plafond d'indemnisation mais un seuil en deçà duquel le transporteur ne peut ni se dégager de sa responsabilité -sauf faute de la victime- ni limiter la réparation).

Les transporteurs aériens sont tenus de mettre en conformité leurs tarifs (règlement OACI - DORS/88-58 modifié). S'agissant de l'assurance obligatoire applicable au transporteur, le règlement CE n°785/2004 fixant les exigences minimales a lui aussi été modifié pour faire référence aux nouvelles limitations (modifié par règlement UE n°285/2010 du 6 avril 2010, JOUE 7 avril).



Législation

AGENCES DE VOYAGES

- Arrêté du 23 décembre 2009 relatif aux conditions de fixation de la garantie financière des agents de voyages et autres opérateurs de la vente de voyages et de séjours.

JORF du 27 décembre 2009

- Arrêté du 23 décembre 2009 relatif aux conditions d'aptitude professionnelle des agents de voyage et autres opérateurs de la vente de voyages et de séjours.

JORF du 27 décembre 2009

ASSISTANCE MARITIME

- Décret n°2010-189 du 23 février 2010 portant publication de la résolution OMI A 950 (23) relative aux services d'assistance maritime (ensemble deux annexes), adoptée à Londres le 5 décembre 2003.

JORF du 27 février 2010

CABOTAGE

- Décret n°2010-389 du 19 avril 2010 relatif au cabotage dans les transports routiers et fluviaux .
(Ce décret précise les conditions de contrôle des transports de cabotage (marchandises et personnes) et d'immobilisation des véhicules ou des bateaux infractionnistes. Il énumère les documents qui doivent se trouver à bord et ceux qui doivent être conservés pendant une durée minimum de deux ans par le donneur d'ordre sous peine d'une contravention de 5ème classe) Enfin, il précise les modalités de déclaration du détachement de salariés sur le territoire national pendant une durée égale ou supérieure à huit jours.

JORF du 24 novembre 2009

CODE DES TRANSPORTS

- Ordonnance n°2010-1307 du 28 octobre 2010, relative à la partie législative du code des transports.
(Le code est publié en annexe à l'ordonnance. Il fait l'objet d'une publication spéciale au JORF. Il comprend six parties, une pour les dispositions communes et cinq pour les dispositions spécifiques à chaque mode).

JORF du 3 nov 2010

COMMISSION DE TRANSPORT

- Décret n°2010-561 du 27 mai 2010 portant diverses mesures de transposition de la directive 2006/123 relative aux services dans le marché intérieur.

(Ce texte modifie notamment le décret 90-200 en supprimant la capacité financière)

JORF du 29 mai 2010

- Décret n°2009-1203 du 9 octobre 2009 modifiant le décret n°90-200 du 5 mars 1990 relatif à l'exercice de la profession de commissionnaire de transport

(modifie les conditions de délivrance de l'attestation de capacité obtenue par expérience professionnelle, notamment pour les ressortissants de l'UE ou de l'EEE)

JORF du 11 octobre 2009

- Arrêté du 2 août 2010 relatif à l'exercice de la profession de commissionnaire de transport.

(modifie l'arrêté du 20 décembre 1993 « relatif à la délivrance de l'attestation de capacité professionnelle permettant l'exercice de la profession de commissionnaire de transport »)

JORF du 17 août 2010

CONVENTION DE LUGANO

Convention concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale signée à Lugano le 30 octobre 2007 — Rapport explicatif par M. Fausto Pocar (Professeur de droit international à l'Université de Milan).

JOUE C 319 du 23 décembre 2009

COURTIER DE FRET FLUVIAL

Arrêté du 2 août 2010 modifiant l'arrêté du 25 mars 1997 modifié relatif à la composition du dossier de demande d'inscription au registre des courtiers de fret fluvial.

(l'arrêté du 25 mars 1997 ne requiert plus la communication de l'attestation de capacité financière)

JORF du 17 août 2010

DÉCHETS

Décret n°2010-197 du 23 février 2010 portant publication de la convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, signée à Strasbourg le 9 septembre 1996.

JORF du 28 février 2010

MARCHANDISES DANGEREUSES

- Rapport de la Commission au Parlement européen et au Conseil sur l'application par les états membres de la directive 95/50/CE du Conseil concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route

COM (2010) 364 final du 7 juillet 2010

- Décision de la Commission du 25 mars 2010 autorisant les États membres à adopter certaines dérogations en vertu de la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil relative au transport intérieur des marchandises dangereuses.

JOUE L 83 du 30 mars 2010

- Décret n°2010-521 du 18 mai 2010 portant publication de la résolution MSC.262(84) (annexe 8) relative à l'adoption d'amendements au code maritime international des marchandises dangereuses (code IMDG) (ensemble une annexe), adoptée à Londres le 16 mai

JORF du 21 mai 2010

- Décret n°2009-1120 du 17 septembre 2009 relatif à la protection et au contrôle des matières nucléaires, de leurs installations et de leur transport.

JORF du 18 septembre 2009

- Arrêté du 18 décembre 2009 relatif aux critères techniques et méthodologiques à prendre en compte pour les études de dangers des ouvrages d'infrastructures de transport où stationnent, sont chargés ou déchargés des véhicules ou des engins de transport contenant des matières dangereuses.

JORF du 24 décembre 2009

NAVIRES

- Décret n°2010-964 du 26 août 2010 portant publication de la résolution MSC.223 (82) relative à l'adoption d'amendements au protocole de 1988 relatif à la convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, telle que modifiée (ensemble une annexe), adoptée à Londres le 8 décembre 2006

JORF du 27 août 2010

OPÉRATEURS ÉCONOMIQUES AGRÉÉS

- Circulaire n°10-027 du 5 août 2010 sur les formalités relatives à la demande d'octroi du statut d'opérateurs économiques agréés (OEA) - Nouveau questionnaire d'auto-évaluation.

NOR : BCRD1021144C

RÉGLEMENTATION TRANSPORT

- Décret n°2010-524 du 20 mai 2010 modifiant certaines dispositions relatives aux transports routiers.

(modification des décrets n°85-891 du 16 août 1985 et n°99-752 du 30 août 1999 régissant les réglementations des transports routiers de personnes et de marchandises)

JORF du 22 mai 2010

VOIES FERRÉES PORTUAIRES

- Arrêté du 23 avril 2010 portant règlement général de police des voies ferrées portuaires.

JORF du 7 mai 2009.

Plus d'info sur : www.idit.fr

Onglets : Brèves / Législation

PUBLICATION IDIT

Directeur de la publication : Michel GOUT / Rédacteur en chef : Frédéric LETACQ
Rédacteurs : Valérie BAILLY-HASCOËT - Gaëlle BONJOUR / Mise en page : PIXELL - www.pixell.fr
Prix du numéro : 50 euros - ISSN : 1254-8537
110-112 Av. du Mont Riboudet F. 76000 Rouen - tél : 02 35 71 33 50 - fax : 02 35 88 51 64
courriel : contact@idit.asso.fr