

TRANSIDIT

Recueil de jurisprudence et d'information en droit des transports



Dans ce numéro :

- **JURISPRUDENCE NORMANDE** / Page 2
- **JURISPRUDENCE FRANÇAISE** / Page 14
- **JURISPRUDENCE ÉTRANGÈRE** / Page 19
- **INFORMATIONS / BRÈVES** / Page 22
- **BIBLIO-THÈSES** / Page 26
- **LÉGISLATION** / Page 28



Jurisprudence Normande

38 ASSURANCE – COURTIER – OBLIGATION DE CONSEIL

Transport Le Havre / Paris - Stationnement de nuit sur le parking non clôturé d'un restaurant - Vol de la remorque - Non-respect des règles de prévention de la clause vol version 2002 - Sinistre non couvert par la police d'assurance RC du transporteur - Manquement du courtier d'assurance à son obligation de conseil (oui) - Article 1315 du Code civil - Preuve de l'exécution de l'obligation de conseil à la charge du courtier - Obligation d'attirer l'attention du client sur les conséquences de primes moindres - Lien de causalité entre la faute et le préjudice (non) - Consistance du préjudice indemnisable

La mission du courtier d'assurance, mandataire de l'assuré, est de rechercher pour le compte de son mandant la couverture d'assurance la plus adaptée à ses besoins. Il doit, vis à vis de l'assuré, être un guide sûr et un conseiller expérimenté. Ainsi, en sa qualité de professionnel de l'assurance, il est tenu, en application de l'article 1315 du Code civil, d'une obligation de conseil et d'exacte information. Il doit, en conséquence, rapporter la preuve de son exécution. En proposant à son client un contrat avec une prime d'un montant moins élevé sans analyser les conséquences en terme de garantie, le courtier a commis une faute dans l'exécution de sa mission. Même si, comme le soutient le courtier, il lui avait été demandé de rechercher une nouvelle compagnie d'assurance pratiquant des primes moins élevées, ce sans avoir à analyser les conséquences en terme de garantie, il lui appartenait d'attirer l'attention de son client sur les conséquences que des primes moindres étaient susceptibles d'avoir en terme de garanties. Cette obligation de conseil pesait sur lui quand bien même son client était un professionnel du transport routier. En n'estimant pas utile de l'alerter sur la réduction de la garantie du risque vol, le courtier a commis une faute.

Toutefois, pour obtenir l'indemnisation de son préjudice, le client doit rapporter la preuve d'un lien de causalité entre cette faute et le préjudice invoqué. Il doit ainsi démontrer que si le courtier l'avait suffisamment averti, il n'aurait pas changé de police, ce qui n'est pas suffisamment démontré en l'espèce dans la mesure où la résiliation de la police était antérieurement résultée d'une augmentation de prime. Il ne démontre pas non plus que, sous la précédente police, la garantie lui aurait été acquise avec certitude.

En tout état de cause, le préjudice résultant du manquement du courtier d'assurance à son obligation de conseil ne peut consister que dans la perte d'une chance pour l'assuré de souscrire un contrat à un coût identique pour des garanties équivalentes à celles qui existaient antérieurement. Il ne peut consister dans le fait que, suite au refus de son assureur de garantir le sinistre, l'assuré a dû supporter le remboursement de la marchandise volée et les frais de procédure liés au litige l'opposant à son client.

*Cour d'appel de Rouen,
ch. civile et commerciale
14 juin 2012
RG n°11/04417
SARL Transport Cheron
Paul / M. J.-M. Le Cann ;
IDIT n°23731*

39 TRANSPORT ROUTIER – ABSENCE DE RÉSERVES

Vente de transformateurs - Opérations de chargement mises à la charge du vendeur et transport à la charge de l'acheteur - Absence de réserves à la prise en charge et à la livraison - Dénonciation d'avaries quatre jours après la livraison - Rejet de la demande de remise en état des matériels

La preuve de réserves émises par le transporteur lors de la prise en charge ou par l'acheteur lors de la livraison n'étant pas rapportée, la livraison n'étant intervenue que six jours après la prise en charge, et l'acheteur n'ayant formulé des réserves que quatre jours après la livraison, il faut admettre que le moment de la survenance des avaries, pourtant visibles, est indéterminable et que l'acheteur ne démontre pas qu'elles seraient survenues pendant que les matériels se trouvaient encore sous la responsabilité du vendeur.

En négligeant de s'assurer de l'état des matériels lors de leur livraison par le transporteur, de façon à être en mesure de formuler auprès de lui les réserves utiles dans les trois jours de la livraison, conformément aux règles applicables en matière de transport, l'acheteur s'est privé de la faculté d'imputer les dommages au vendeur. Sa demande de prise en charge par le vendeur des frais de remise en état des matériels vendus, ainsi que sa demande d'expertise, est rejetée.

Cour d'appel de Rouen,
1^{ère} ch. civile
16 novembre 2011
RG N°11/00906
SAS Tech Inter / SARL
Philippe Marcotte
Lotisseur ; IDIT n°23685

40 TRANSPORT ROUTIER – ARRIMAGE ET CALAGE

Vente et transport de 4 transformateurs d'un poids de 14 tonnes - Défaut d'arrimage et de calage provoquant le heurt des transformateurs pendant le transport et une fuite d'huile - Bien fondée de l'action du vendeur en paiement du prix de vente – Dommages et intérêts dus à l'acheteur en raison des dommages

1°) Action en garantie de l'acheteur contre le transporteur - Application de l'article L.133-6 al 4 du Code de commerce lorsque l'action principale n'est pas fondée sur un contrat de transport (non)

2°) Transformateurs reposant sur leurs galets de roulement - Absence de calage – Article 7-2 du contrat-type "général" (non) - Contrat de vente mettant les opérations de chargement à la charge du vendeur nonobstant la qualité de donneur d'ordre de l'acheteur - Responsabilité du vendeur à l'égard des dommages (oui)

3°) Garantie due par le transporteur (non) - Absence de faute du chauffeur - Vice du chargement non apparent - Fautes de l'expéditeur exonératoire pour le transporteur

1°) Le délai de prescription d'un mois, prévu par l'article L.133-6 alinéa 4 du code de commerce, pour l'action récursoire fondée sur un contrat de transport n'est opposable que si l'action principale est elle-même fondée sur l'exécution d'un contrat de transport. Tel n'est pas le cas en l'espèce où l'acheteur, actionné en paiement du prix du vente, appelle en garantie le transporteur. L'action principale n'étant pas fondée sur un contrat de transport, la courte prescription de l'article L.133-6 n'est pas applicable.

2°) Les parties étant convenues que le chargement incomberait à la société venderesse (bon de commande stipulant que seront à la charge du vendeur « La déconnexion, la manutention et le chargement des transformateurs sur camion »), les dispositions de l'article 7 du contrat-type général, qui mettent le chargement, le calage et l'arrimage de la marchandise à la charge du donneur d'ordre (ici, l'acheteur) ne trouvent pas à s'appliquer. Les opérations de manutention, de chargement arrimage et calage des transformateurs incombaient donc au vendeur, qui se devait de fixer correctement les matériels dans ou sur le camion et devait prendre toute précaution pour immobiliser les matériels et les empêcher de bouger ou glisser, par exemple en enlevant les galets de roulement, événements susceptibles de se produire eu égard au poids des transformateurs.

3°) Le vendeur doit être débouté de son appel en garantie contre le transporteur dès lors que ce dernier n'avait l'obligation légale d'intervenir que si le travail de l'expéditeur lui paraissait de nature à mettre en péril la sécurité routière (contrat-type général, art. 7-2). En l'espèce, les matériels avaient été répartis en fonction de leurs poids pour bien répartir la charge sur la remorque.

Le sanglage, opéré par le préposé du transporteur, n'avait pas vocation à se substituer aux opérations de calage et d'arrimage qui incombaient à l'expéditeur. Il n'est pas démontré que le vice du chargement était apparent pour le chauffeur qui n'avait pas reçu d'instructions spéciales et qui était seulement tenu d'effectuer un contrôle visuel de ce chargement. Le sinistre est exclusivement imputable aux fautes commises par le vendeur lors des opérations de chargement, de calage et d'arrimage, ce qui constitue une cause exonératoire pour le transporteur.

Cour d'appel de Rouen,
ch. civile et commerciale,
1^{er} décembre 2011
RG N°11/00357
SA SNT Duriez / SA
Groupe Dupuy et SAS
Normandie Logistique
IDIT N°23674

41 TRANSPORT ROUTIER - CHARGEMENT

Basculement de la remorque du transporteur et chute du conteneur lors d'une manoeuvre d'attelage dans les locaux du sous-commissionnaire (prestataire logistique)

1°) Article L.133-3 du Code de commerce - Absence de protestation motivée - Forclusion (non)

2°) Rapports d'expertise contradictoires et incomplets - Sinistre dû à une manoeuvre du chauffeur - Faute lourde ou inexcusable (non)

3°) Décision du destinataire de détruire l'intégralité de la marchandise initialement destinée à équiper des véhicules automobiles (composants de sécurité) - Indemnisation limitée par le contrat-type

1°) Face au recours en garantie du sous-commissionnaire de transport, le transporteur invoque vainement le non-respect de la protestation motivée de l'article L.133-3 du Code de commerce, dès lors que le sous-commissionnaire qui l'a appelé en garantie n'était pas le destinataire, que la livraison n'a jamais été effective, que des réserves ont été émises par le sous-commissionnaire par mail le lendemain de l'accident et qu'il est établi que le transporteur l'avait dispensé d'officialiser ses réserves par lettre recommandée.

2°) De l'ensemble des incertitudes, imprécisions et contradictions relevées dans les divers rapports d'expertise, il ressort que s'il est possible d'affirmer qu'une manoeuvre du chauffeur est bien le fait générateur du sinistre (puisque le conteneur a basculé au cours de son intervention d'accouplement du tracteur et de la remorque et non à l'occasion d'une quelconque manoeuvre préalable de stationnement du conteneur qui ne lui incombait pas), en revanche rien ne permet de caractériser, la façon dont elle a été accomplie. L'existence d'une faute lourde (qualification antérieure à l'entrée en vigueur de l'article L 133-8 du code de commerce) et encore moins, d'une faute inexcusable telle qu'elle est aujourd'hui définie par l'article précité, ne peut donc être retenue.

3°) S'agissant de composants de sécurité destinés à l'industrie automobile (notamment des capteurs pour systèmes ABS), la décision du destinataire de détruire l'intégralité du chargement est justifiée. Cependant, à défaut de faute lourde, et dès lors qu'il n'est pas contesté qu'en l'absence de contrat entre les parties le contrat-type reçoit application, l'indemnisation des dommages justifiés ne peut excéder de 38.065 euros (et non 778.613 accordés par le tribunal) en considération du poids non contesté de 16.550 kg (2300 x poids de l'envoi en tonnes).

Cour d'appel de Rouen,
ch. civile et commerciale,
19 janvier 2012
RG N°10/04948
Sté Land Transport
International France /
Sté Hyundai Marine
and fire Insurance Co Ltd
et autres
IDIT N°23677

42 TRANSPORT ROUTIER – PREUVE DE LA LIVRAISON

Contestation de la réalisation de la livraison de la marchandise (manteaux en vision) - Article 1315 du code civil - Preuve à la charge du transporteur - Insuffisance des éléments produits

C'est sans fondement que le transporteur soutient qu'il ne lui appartient pas de prouver la livraison de la marchandise qui lui a été confiée, cette preuve ressortissant à un service optionnel qui n'aurait pas été souscrit par l'expéditeur, alors qu'en droit, la preuve de la livraison incombe au transporteur terrestre qui se prévaut de l'exécution de son obligation, en application du principe posé par l'article 1315 du code civil selon lequel celui qui se prétend libéré d'une obligation doit en rapporter la démonstration.

La valeur déclarée de la marchandise (8.000 euros) aurait justifié l'établissement d'un bon de livraison dûment signé par le destinataire, ce qui n'a pas été le cas puisque le bon de livraison produit a été signé à une date ultérieure par une personne dont l'identité n'a pas été vérifiée par le livreur. Les autres éléments produits par le transporteur, notamment la géolocalisation du camion au lieu de livraison et le jour de la livraison prétendue, ne suffisent pas à rapporter la preuve que celle-ci a été effectuée.

*Cour d'appel de Rouen,
ch. civile et commerciale,
14 juin 2012
RG N°11/04225
SNC United Parcel
Service France / Sté
Harris INC Fourrures
IDIT N°23732*

43 TRANSPORT ROUTIER – RESPONSABILITÉ PÉNALE - ARRIMAGE

Désarrimage d'un chargement de barres d'aluminium placées dans un véhicule bâché - Accrochage et renversement d'une cabine de péage - Blessure d'une employée du péage - Articles 222-19 et 222-20 du code pénal - Articles L.232-2 du code de la route - Blessures involontaires – Condamnation du chauffeur à une amende de 1.000 euros et à la réparation du préjudice subi par la partie civile

Est coupable de blessures involontaires, le chauffeur qui n'a pas procédé au chargement adapté de barres d'aluminium dans un véhicule fermé de bâches et non de parois métalliques. Il se devait de fixer les marchandises de façon à ce qu'il n'y ait pas de danger pour les autres usagers de la route ou plus largement pour les tiers. Le dépassement du chargement est dû à son imprudence et à sa négligence puisqu'il a pris le risque de continuer sa route alors qu'il avait dû s'arrêter à plusieurs reprises pour refixer les sangles et ne pouvait donc ignorer que le chargement n'était pas stable et se déplaçait avec les oscillations de la route.

*Cour d'appel de Rouen,
ch. corr^e
8 février 2012
RG N°11/00885
Ministère Public / A.
IDIT N°23720*

44 TRANSPORT ROUTIER – RESPONSABILITÉ PÉNALE

Transport routier de marchandises dangereuses - Non-conformité des consignes écrites de sécurité - Ordonnance pénale rendue par le tribunal de police

1°) Citation adressée au domicile du dirigeant sans précision de sa qualité - Article 565 du code de procédure pénale - Rejet de l'exception de nullité

2°) Irrecevabilité de l'opposition formée par le dirigeant hors du délai prévu par l'article 527 du code de procédure pénale

1°) N'est pas atteinte par la nullité, la citation délivrée au domicile personnel du représentant légal de la société de transport, même en l'absence de précision de cette qualité, à partir du moment où il n'existait aucune ambiguïté sur le fait qu'il était poursuivi en sa qualité de représentant légal de la société de transport dont il était le président, s'agissant d'un transport routier de marchandises dangereuses avec des consignes de sécurité non conformes.

2°) Est irrecevable, pour avoir été faite hors du délai de 30 jours fixé par l'article 527 du code de procédure pénale, l'opposition à ordonnance pénale adressée le 16 septembre 2010 et reçue par le greffe le 21 septembre 2010, alors que, l'accusé de réception du courrier notifiant l'ordonnance pénale ayant été signé le 17 août, le délai d'opposition prenait fin le 15 septembre.

Cour d'appel de Rouen,
ch. corr^{le}
22 mars 2012
RG N°11/00990
Ministère Public / L.
IDIT N°23730

45 TRANSPORT ROUTIER CMR – TEMPÉRATURE DIRIGÉE

Transport Espagne / France de châtaignes - Prise en charge sans réserves - Lettre de voiture mentionnant une température de consigne (+3°C) différente de celle indiquée sur la confirmation d'affrètement (+6°C) - Moisissure - Humidité et température très excessive (+26°C) - Développement de vers - Refus de la marchandise par le destinataire - Article 17§2 de la convention CMR - Preuve d'un vice propre de la marchandise (non) - Absence de dysfonctionnement du groupe frigorifique insuffisante à exonérer le transporteur - Infirmité du jugement ayant adopté le taux d'intérêt légal et non le taux de 5% prévu à l'article 27 de la CMR

Les expertises diligentées après sinistre, sur le bon fonctionnement du groupe frigorifique du véhicule, sur l'indexation de la température pendant le transport (absence de production des relevés de température) et sur les causes de développement excessif des vers à l'intérieur des châtaignes, étant contradictoires, l'existence d'un vice propre n'est pas établie, d'autant que le transporteur n'a pas formulé de réserves à la prise en charge alors qu'il est supposé avoir vérifié l'état apparent de la marchandise (art. 8 de la CMR).

Les condamnations prononcées contre le transporteur produisent intérêt, non pas au taux légal, mais au taux de 5% en application de l'article 27 de la CMR

Cour d'appel de Rouen,
ch. civile et commerciale,
1^{er} mars 2012
RG N°11/01448
SARL Olano Fret Inter et
autre / SARL Comimpex
IDIT N°41476

Retrouvez les décisions rendues en transport routier de marchandises sous le régime CMR dans la base de données « **CMR UNIDROIT – IDIT** », sur : www.idit.fr

46 LOCATION – RESPONSABILITÉ PÉNALE DU LOUEUR

Location d'un véhicule industriel avec conducteur – Tracteur avec benne - Contrôle routier – Infractions -Responsabilité pénale de l'employeur

1°) Divergence des communes citées dans l'ordonnance pénale et dans le procès-verbal constatant les infractions - Responsabilité de l'employeur et non du conducteur - Infraction réputée commise au siège social de l'entreprise

2°) Confirmation du jugement ayant requalifié l'infraction d'utilisation d'une copie de licence communautaire périmée (délit) en transport sans copie conforme de la licence (contravention de 5^{ème} classe) - Amende contraventionnelle de 300 €

3°) Emploi d'un salarié sans formation initiale (FIMO) pour la conduite de véhicule de plus de 7,5 tonnes de PTAC (contravention de 4ème classe) - Erreur TRANSIDIT N°64 – 2012 - 5

commise dans la citation sur la date de l'infraction - Erreur sans conséquence pour le prévenu - Décret n°97-608 du 31 mai 1997 relatif à la formation professionnelle initiale et continue des conducteurs - Attestation de la présence du conducteur dans l'entreprise depuis le 1er novembre 1999 - Attestation valant attestation de formation initiale minimale obligatoire – Relaxe

1°) S'il est établi que le contrôle routier a eu lieu sur le territoire de la commune de Tôtes, le tribunal a, à juste titre, jugé que les infractions ne sont pas reprochées au conducteur du véhicule de l'entreprise mais à son employeur, responsable légal de l'entreprise de transport dont il conduisait un véhicule et que, dans ces circonstances de fait, l'infraction est réputée commise au siège social de l'entreprise, en l'espèce Grainville la Teinturière.

2°) Poursuivi pour utilisation d'une licence périmée, le prévenu avait justifié être titulaire d'une licence valable à l'époque du contrôle. Le jugement doit donc être confirmé en ce qu'il a requalifié le délit d'utilisation d'une copie de licence périmée en infraction de transport routier sans copie conforme de la licence à bord du véhicule.

3°) L'erreur commise dans la citation sur la date de l'infraction relative à l'emploi d'un salarié sans formation initiale obligatoire (14 janvier 2009) est sans conséquence pour le prévenu dans la mesure où le procès-verbal, dont il a eu connaissance au plus tard lors de son audition par les gendarmes le 5 janvier 2009, est parfaitement explicite sur le fait que les trois infractions ont été constatées le 14 janvier 2008 et qu'il n'en conteste d'ailleurs pas la matérialité.

Aux termes de l'article 2-3° du décret n°97-608 du 31 mai 1997 "relatif à la formation professionnelle initiale et continue des conducteurs salariés du transport routier public de marchandises", sont réputés avoir satisfait à l'obligation de formation initiale minimale les titulaires de l'attestation de présence au 1er juillet 1995 valant attestation de formation initiale minimale obligatoire délivrée par les entreprises. En l'espèce, le prévenu justifie la présence du salarié dans son entreprise depuis le 1er novembre 1999 en qualité de chauffeur. Cette attestation de présence valant attestation de formation initiale obligatoire, le prévenu doit être renvoyé des fins de la poursuite de ce chef.

Obs : Le prévenu était aussi poursuivi pour absence de lettre de voiture, ce qui n'avait pas été relevé lors du contrôle mais retenu ultérieurement dans le procès-verbal. Le tribunal l'avait relaxé au motif qu'il appartient au locataire et non au loueur de produire ce type de document.

Cour d'appel de Rouen,
ch. corrle
21 novembre 2011
RG N°11/00453
Ministère Public / V.
IDIT N°23697

47

FERROVIAIRE – INFRACTION - POLICE DES CHEMINS DE FER

Occupation d'une voie ferrée par des militants pour stopper un train de déchets nucléaires - Arrêt de la circulation sur les deux voies pendant plusieurs heures - Infractions à la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer - Constitution de partie civile par la SNCF - Évaluation du préjudice - Application

du "protocole d'évaluation des dommages consécutifs à des accidents causés par des tiers aux biens ferroviaires" - Article 475-1 du Code de procédure pénale

Des manifestants ayant entravé la circulation sur une voie ferrée et ayant ainsi provoqué l'arrêt du trafic ferroviaire pendant plusieurs heures, ainsi que la mobilisation d'agents ferroviaires, le tribunal a justement fixé le montant du préjudice subi par la SNCF à 7.047 euros. L'équité commande de condamner solidairement les prévenus au paiement d'une somme de 1000 euros sur le fondement de l'article 475-1 du Code de procédure pénale.

*Cour d'appel de Rouen, ch. corrle RG N°11/00024, 21 novembre 2011
Ministère Public / B. et autres
IDIT N°23694
Rendu sur renvoi de la ch. criminelle de la Cour de cassation 5 octobre 2010 après cassation de CA Caen 20 nov. 2009*

48 FLUVIAL – INFRACTION - POLICE DE LA NAVIGATION

Infraction de stationnement d'un bâtiment sur les eaux intérieures sans garde ou surveillance - Décret n°73-912 du 21 septembre 1973 portant règlement général de police de la navigation intérieure - Décret n°73-151 du 9 février 1973 concernant les contraventions aux règlements applicables aux bateaux circulant ou stationnant sur les eaux intérieures - Dispense accordée par le Service de la Navigation uniquement pour le stationnement sur un quai et non pour l'ensemble de la Seine - Amende contraventionnelle de 800 euros

L'article 7.06 du décret n°73-912 du 21 septembre 1973 portant règlement général de police de la navigation intérieure dispose :

-1. Une garde efficace doit se trouver en permanence à bord des bâtiments en stationnement et chargés de matières inflammables et explosibles ou qui, ayant transporté de telles matières, ne sont pas exempts de gaz dangereux ;

-2. Tous les autres bâtiments, les matériels flottants et les établissements flottants doivent, en stationnement, être placés sous la surveillance d'une personne capable d'intervenir rapidement en cas de besoin, à moins que les ingénieurs les en dispensent ou que les circonstances locales n'exigent pas cette surveillance.

Si l'armateur n'est pas dans l'obligation de placer une garde permanente à bord des bâtiments en stationnement, l'alinéa 2 du texte lui fait obligation d'organiser une surveillance des bâtiments par une personne physique. Cette surveillance est un acte de veille et de contrôle exercé de manière continue afin d'intervenir rapidement, sur place, en cas de besoin. La simple mise à disposition d'un numéro d'appel d'une permanence ne peut constituer la surveillance prévue par les dispositions réglementaires. Ainsi, l'absence de toute personne sur le quai chargée de surveiller les barges lors du constat des gendarmes caractérise l'infraction visée à la prévention.

La lettre du Service de la Navigation aux termes de laquelle l'armateur est dispensé de surveillance pour ses bâtiments, ne concerne que le stationnement sur un quai précis situé sur la rive droite de la Seine à Rouen et ne peut donc être invoquée pour le stationnement des bâtiments sur la rive gauche.

*Cour d'appel de Rouen, ch. corrle
1^{er} décembre 2011
RG N°11/00112
Ministère Public / CFT
Compagnie Fluviale de Transport
IDIT N°23695*

49 TRANSPORT MARITIME – CHARGEMENT

Chute à la mer de 54 conteneurs lors d'une traversée en Atlantique nord – Chute due aux conditions météorologiques et au mauvais positionnement des conteneurs en pontée – Fortune de mer (non) – Fautes du manutentionnaire et du bord - Partage de responsabilité entre le manutentionnaire (60%) et l'affréteur (40%)

La tempête rencontrée par le navire n'a pas eu un caractère exonératoire, dès lors que les circonstances ont simplement été un peu supérieures en intensité à ce que l'on rencontre en Atlantique nord en mars. Il est en outre acquis aux débats que la cause du sinistre réside dans le non-respect de la règle de pyramide des poids qui consiste à placer les conteneurs les plus lourds dans les plans inférieurs.

La responsabilité pour faute du manutentionnaire est engagée puisque, malgré les instructions explicites, claires et compréhensibles données par le chargeur de respecter la pyramide des poids, il a choisi de placer des conteneurs pesant chacun 23 tonnes sur les derniers plans des travées. En tant que professionnel de la manutention auquel incombent en premier chef les opérations de chargement, il ne peut s'exonérer de cette faute en se retranchant derrière le contrôle qu'aurait dû faire l'armateur. Il ne peut davantage se retrancher derrière le classement des conteneurs en « hot stow » (conteneurs devant être déchargés en priorité) dès lors que ce classement ne constitue pas une obligation dans le choix du positionnement à bord. S'il implique un placement des conteneurs sur un même rang en pontée, il n'obligeait pas à les placer sur les plans supérieurs de la pontée. Le manutentionnaire ne démontre pas qu'il aurait subi une quelconque pression commerciale ou reçu des instructions de s'affranchir des règles de l'art régissant le positionnement des conteneurs pour des raisons d'optimisation des espaces disponibles et il lui était loisible de refuser des conteneurs « hot stow » si aucune place adaptée ne pouvait leur être attribuée.

Même si le second capitaine et le shiplanner ne contrôlent le plan de chargement qu'au regard de la sécurité du navire, le paramètre de la pyramide des poids doit faire l'objet d'un contrôle dans la mesure où ce paramètre est susceptible d'avoir une incidence sur la tenue même des conteneurs sur le navire et d'affecter la sécurité du navire. Le poids affecte également les tirants d'eau et donc la sécurité du navire. Le bord a donc également commis une faute ayant contribué à la réalisation du sinistre en avalisant un plan de chargement qui ne respectait pas cette pyramide des poids. L'affréteur répond dès lors à hauteur de 40% du sinistre.

Obs : Cette décision est particulièrement intéressante car elle expose avec précisions la procédure suivie pour l'établissement d'un plan de chargement de navire. Le manutentionnaire reçoit du « shiplanner » (au cas particulier basé à Gatwick) une prévision de plan de chargement avec instruction de placement des conteneurs dits spéciaux (conteneur frigo, dangereux, hors gabarit, ou I cube). Le manutentionnaire établit lui-même un projet de plan complet en plaçant les conteneurs normaux et les « hot stow » (à décharger à la prochaine escale) dans les espaces disponibles puis transmet ce projet au navire (second capitaine) qui peut être amené à demander des modifications. Le plan de chargement fait ainsi un ou plusieurs aller-retour entre le second capitaine et le manutentionnaire jusqu'à validation par le navire et le shiplanner.

Cour d'appel de Rouen,
ch. civile et commerciale,
26 janvier 2012
RG N°10/05881
SA OOCL France et autres
/ Sté CPS N°5 Limited et
autres
IDIT N°23698

50 TRANSPORT MARITIME – DURÉE EXCESSIVE DE TRANSPORT

Transport France / Angola d'œufs en conteneur frigo - Durée de transport supérieure à trois mois avec transbordement en Espagne (Algéciras) - Destruction de la marchandise - Responsabilité du commissionnaire de transport - Garantie du transporteur maritime

1°) Clause de livraison sous-palan - Preuve établie de la connaissance de l'arrivée du conteneur par le destinataire - Absence de réserves dans les trois jours du déchargement - Présomption de livraison conforme (oui)

2°) Preuve de la dégradation des œufs dès la livraison (oui) - Durée excessive du transport ne permettant pas la préservation de l'intégrité de la marchandise

1°) En présence d'une clause faisant cesser la responsabilité du transporteur maritime au sous-palan du navire, celui-ci bénéficie d'une présomption de livraison conforme dès lors que le destinataire n'a pas pris de réserves dans les trois jours suivant le déchargement.

Le destinataire prétend vainement ne pas avoir été dûment avisé de l'arrivée du conteneur dès lors que tous les éléments produits démontrent le contraire (paiement des frais de manutention par lui-même, intervention de son transitaire, rapport de son expert établissant la date de livraison). Il incombe dès lors au destinataire de faire la preuve d'avaries imputables au transport maritime.

2°) La durée effective de transport (99 jours) a été très largement supérieure à la durée annoncée par le transporteur maritime (22 jours). Ce dépassement ne saurait être qualifié de dépourvu de conséquences compte tenu de la nature de la marchandise transportée tant il est constant que la durée de vie d'œufs est relativement brève. A l'expiration d'un transport de 99 jours, l'intégrité d'œufs voyageant à 3°C n'est pas préservée, d'autant plus que cette température de consigne n'a pas été respectée et que le conteneur a été débranché à plusieurs reprises durant le transport. La preuve de la dégradation des œufs dès la livraison est ainsi considérée comme faite.

*Cour d'appel de Rouen,
ch. civile et commerciale,
26 janvier 2012
RG N°10/05334
SARL Oleron Export / SAS
Transports Internationaux -
Trans Inter et Safmarine
Container Lines NV
IDIT N°23696*

51 TRANSPORT MARITIME – FAUTE NAUTIQUE – RESPONSABILITÉ DE L'ARMATEUR

Transport France (Le Havre) / Gabon (Libreville) avec escale à Abidjan (Côte d'Ivoire) de 1.500 tonnes métriques de malt - Heurt d'un fond rocheux par le navire dans le canal de Vridi - Voie d'eau consécutive à la déchirure de la coque - Avaries par mouille de mer - Destruction d'une partie de la cargaison à Abidjan – Acheminement du reste de la cargaison à Libreville - Destruction de cette autre partie à Libreville

1°) Responsabilité contractuelle de l'armateur émetteur du connaissement (non) - Article 4-2 (a) de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 - Faute nautique du pilote

2°) Responsabilité quasi-délictuelle de l'armateur (non) - Principe du non-cumul des responsabilités contractuelle et quasi-délictuelle

3°) Responsabilité contractuelle de l'armateur à l'égard des dommages affectant la partie de la marchandise sauvée et transportée entre Abidjan et Libreville (oui) – Prise en charge sans réserves et inadaptation des conteneurs utilisés

1°) Suivant l'article 4, alinéa 2-a de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924, ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour pertes et dommages résultant ou provenant des actes, négligences ou défaut du capitaine, marin ou pilote ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire.

En l'espèce, la faute nautique du pilote gabonais embarqué pour guider le navire dans le canal est avérée dès lors qu'il ressort des différents rapports qu'à l'approche des jetées, alors qu'il aurait dû suivre les feux d'alignement du chenal d'entrée dans le port, le navire a fait des embardées à la suite de mauvais ordres de barre du pilote et n'a pu redresser sa trajectoire, sous l'effet conjugué du vent et de la houle, et qu'il a heurté un fond rocheux proche de la jetée et non indiqué sur les cartes marines, déchirant sa coque sur une longueur de sept mètres sous la ligne de flottaison tribord.

2°) La responsabilité du défendeur - qui est à la fois armateur et transporteur maritime - ne peut donc être engagée sur un terrain contractuel et elle ne peut l'être davantage sur le terrain quasi-délictuel puisqu'en vertu du principe du non-cumul des responsabilités contractuelle et quasi-délictuelle, les appelantes, liées au défendeur par un rapport contractuel (le contrat de transport), ne peuvent fonder leur action à l'encontre de celui-ci sur le fondement des articles 1382 ou 1384 du code civil. Par ailleurs, aucune faute n'est prouvée à l'encontre du capitaine qui a agi dans les limites de sa mission et ne dirigeait pas la manœuvre d'entrée dans le port d'Abidjan.

Il s'ensuit que la responsabilité du défendeur ne peut être recherchée, en sa qualité d'armateur du navire, ni du fait du capitaine ni de celui du pilote, ses préposés, sur un fondement quasi-délictuel.

3°) Une partie de la marchandise ayant transportée sur un autre navire entre Abidjan et Libreville, mais finalement détruite après expertise, le défendeur répond du dommage en sa qualité de transporteur dès lors qu'il n'a pas pris de réserves à la prise en charge et que l'avarie par mouille n'est pas la conséquence de la faute nautique survenue lors du transport antérieur, mais résulte du mauvais état et de l'inadaptation des conteneurs ayant servi à transporter le malt entre Abidjan et Libreville.

*Cour d'appel de Rouen,
ch. civile et commerciale
19 avril 2012
RG N° 11/01324
Sté des Brasseries du
Gabon - SOBRAGA et
autres / Commandant du
navire "DELPHINE
DELMAS" et SA DELMAS
COTE D'IVOIRE
IDIT N°23718*

52 MANUTENTIONNAIRE – RESPONSABILITE

Transport de bouteilles de champagne et de vin en conteneurs reefer non branchés de France (Bordeaux) au Congo (Matadi) avec transbordement à Pointe Noire - Branchement des conteneurs frigo par le manutentionnaire - Température à l'arrivée : -20°C - Destruction de la marchandise - Responsabilité du transporteur maritime (oui) - Garantie du manutentionnaire (oui) - Application du contrat de terminal instituant une présomption de responsabilité du manutentionnaire - Preuve d'un défaut d'information ou d'instruction de la part du transporteur maritime (non)

Le contrat de terminal liant le manutentionnaire au transporteur maritime précisait que le manutentionnaire était responsable dans les mêmes limites que le transporteur des marchandises sauf s'il apportait la preuve que lesdites pertes ou dommages résultaient d'une faute, erreur ou négligence du transporteur maritime.

Le manutentionnaire ne s'exonère pas de cette présomption de responsabilité en invoquant un défaut d'information ou d'instruction de la part du transporteur maritime. Il est en effet démontré que le manutentionnaire n'avait reçu ni instruction de brancher les conteneurs reefer, ni consigne de température. En outre, le référencement des conteneurs sur le tableau récapitulatif de transbordement sous le code ISO 2200 (conteneur dry), leur positionnement sur le navire (absence d'alimentation électrique à proximité) et la liste des conteneurs reefer (sur laquelle les conteneurs litigieux n'apparaissaient pas) ne pouvaient le conduire à brancher les conteneurs.

En cas de doute, il se devait, de solliciter des précisions complémentaires auprès du transporteur maritime et non prendre l'initiative, en l'absence d'instructions quelconques, de brancher des conteneurs, qu'il déchargeait non branchés après plusieurs semaines de navigation, pour les porter à une température négative de -20 °C destinée à en maintenir le contenu congelé.

*Cour d'appel de Rouen,
ch. civile et commerciale
15 mars 2012
RG N°11/01609
SDV Congo / SAS Delmas
et autres
IDIT N°23716*

53 MANUTENTIONNAIRE - RESPONSABILITÉ

Transport d'une machine - Chute du conteneur pendant son entreposage chez le manutentionnaire portuaire - Articles L.5422-23 et 5422-13 du Code des transports - Limitation de responsabilité du manutentionnaire (oui) - Faute dolosive (non)

Suivant l'article L.5422-23 du code des transports, la responsabilité de l'entrepreneur de manutention ne peut dépasser les montants fixés à l'article L.5422-13 du même code, toutefois, sa faute dolosive lui fait perdre le bénéfice de cette limitation.

En l'espèce, bien que l'expertise conclue que les dommages causés à la machine et à ses accessoires sont probablement consécutifs à la chute du conteneur lors d'opération de manutention sur le terminal du manutentionnaire, cela ne constitue pas une faute dolosive laquelle suppose une violation délibérée, même sans intention de nuire, de ses obligations par le manutentionnaire ou la volonté, de sa part, de tenter d'organiser son irresponsabilité. Or, les demandeurs ne rapportent pas la preuve que le manutentionnaire aurait sciemment dissimulé la chute du conteneur en sachant que la machine qui s'y trouvait était endommagée à la suite de la chute, et ce, afin d'éluider sa responsabilité. D'autre part, rien ne prouve que les dommages subis par la machine et ses accessoires auraient été aggravés par le silence du manutentionnaire après la chute.

*Cour d'appel de Rouen,
ch. civile et commerciale
19 avril 2012
RG N°11/00329
SA Covea Fleet et autre /
Sté American World Cargo
AWC, Commissionnaire de
transport US pris en la
personne de son agent
en France la Sté Epress
Consolidation System
France SOTECAN SARL ;
Navire "EVER DIADEM"
IDIT N°23717*

54 PORTS – DÉRAILLEMENT D'UN PORTIQUE

Déplacement d'un portique à conteneurs entre deux quais - Déraillement dans une courbe de la voie ferrée comportant un aiguillage - Accident dû à l'erreur humaine du portiqueur - Responsabilité du port autonome (non) - Application de la convention liant le port autonome (employeur du portiqueur) au propriétaire du portique - Convention plaçant les portiqueurs sous l'autorité et la responsabilité de la société propriétaire du portique - Preuve d'une faute du port dans l'entretien et la maintenance du portique et du matériel à quai (non)

Le déraillement du portique étant dû à l'erreur humaine du portiqueur, qui n'a pas respecté la procédure lors du déplacement du portique sur une courbe de la voie ferrée, le propriétaire du portique ainsi que le gestionnaire du terminal ne sont pas fondés à imputer la responsabilité de cette erreur humaine au port autonome (employeur du portiqueur) ou encore à reprocher à ce dernier un défaut de formation des agents, alors qu'aux termes de la convention liant le port autonome au propriétaire du portique, les portiqueurs sont placés sous l'autorité de ce dernier et engagent sa responsabilité pour les accidents de toute nature qui surviendraient durant la période de leur mise à disposition.

Si, aux termes de cette même convention, le port autonome est chargé de la maintenance et de l'entretien des portiques, l'absence de fonctionnement des dispositifs de sécurité (capteurs) ne résulte pas d'une défaillance du port mais d'une neutralisation concertée et parfaitement connue par le propriétaire des portiques. En outre, le déraillement du portique est principalement survenu en raison de l'erreur du portiqueur.

■ *Cour d'appel de Rouen,
ch. civile et commerciale,
24 mai 2012
RG N°11/02577
SA Zurich International
Continental Corporate
Europe et autres / Le Grand
Port Maritime du Havre
IDIT N°23719*



Jurisprudence Française

55 AGENCE DE VOYAGES – CROISIERE

Croisière maritime - Intoxication alimentaire de passagers - Responsabilité de l'agence de voyages (oui) - Loi n°92-645 du 13 juillet 1992 - Preuve que la maladie était antérieure à l'embarquement où résultant d'une excursion non prévue au contrat (non)

Une agence de voyages a vendu à une cliente une croisière maritime pour sept personnes sur un paquebot italien. Quatre de ces personnes ont été victimes d'une gastro-entérite. Imputant cette intoxication à l'ingestion de produits alimentaires fournis par l'organisateur de la croisière, la cliente a assigné en dommages et intérêts l'agence de voyage.

Le contrat litigieux se référant aux dispositions de la loi n°92-645 du 13 juillet 1992, laquelle avait vocation à régir les rapports entre la cliente et l'agence de voyages, la cour d'appel a, sans inverser la charge de la preuve, retenu que la responsabilité de l'agence de voyages était engagée, à défaut de prouver que la maladie aurait été contractée soit avant le départ soit à l'occasion d'une excursion non prévue par le contrat.

*Cour de cassation,
ch. civ. 1re,
15 décembre 2011
Pourvoi n°10-10585
Sté Costa Croisière SPA
IDIT n° 23679*

56 AGENCE DE VOYAGES – TRANSPORT AERIEN - RECOURS – CONVENTION DE MONTREAL

Forfait touristique comprenant des voyages aériens – Retard – Perte de bagages – Article L.211-16 du code du tourisme - Indemnisation des passagers par l'agence de voyages – Action de l'agence de voyages contre le transporteur – Subrogation dans les droits des passagers (oui) – Convention de Montréal – Recours possible contre le transporteur de fait et contre le transporteur contractuel – Indemnisation de l'agence de voyages par le transporteur aérien (oui)

L'agence de voyages, tenue d'indemniser les voyageurs des conséquences préjudiciables de l'inexécution partielle des obligations incombant au transporteur aérien, est subrogée dans leurs droits à l'égard dudit transporteur.

C'est à bon droit que, faisant application des articles 39 et suivants de la convention de Montréal, selon lesquels toute action en responsabilité relative au transport effectué par le transporteur de fait peut être intentée, au choix du demandeur, contre ce transporteur ou contre le transporteur contractuel, ou contre l'un et l'autre, le tribunal d'instance a accueilli le recours de l'agence de voyages. Le recours est recevable contre le transporteur aérien, à concurrence du montant des dommages dont l'agence devait répondre en raison tant du retard affectant le transport des passagers que de la perte des bagages survenue pendant la période au cours de laquelle le transporteur en avait la garde.

*Cour de cassation ch. civ.
1re, 26 janvier 2012
Pourvoi n°10-30800
Air France / Sté Marsan
Internationale
IDIT N°23704*

57 ASSURANCE - LOCATION DE VEHICULE AVEC CHAUFFEUR

Transport sous température dirigée de produits surgelés (viande) – Renversement du véhicule dans un rond-point – Intervention des services vétérinaires – Tentative d’orientation de la marchandise vers la transformation – Destruction - Indemnisation de l’expéditeur par le transporteur - Recours du transporteur locataire contre le loueur et son assureur RC

1) Garantie de l'assureur RC du loueur (oui) - Dommage résultant des mesures sanitaires exclues de la garantie (non) - Dommage résultant de l'accident de la circulation (oui)

2) Faute lourde du loueur entraînant l’application d’une franchise de 10% (non) - Défaut de maîtrise du véhicule constitutif d’une faute simple

1) L'assureur RC du loueur ne peut exclure ou limiter sa garantie car le dommage causé aux marchandises après intervention des autorités sanitaires résulte directement de l'accident dont le loueur est responsable et non de la décision administrative, exclue de la garantie, qui a décidé de la destruction de ces marchandises.

2) En l’absence de circonstances particulières non alléguées en l’espèce, le défaut de maîtrise du véhicule par le chauffeur lors du passage d’un rond-point est constitutif d’une faute simple de conduite ne pouvant entraîner l’application de la franchise de 10% prévue par la police d’assurance en cas de faute lourde.

*Cour de cassation,
ch. com. 22 mai 2012
Pourvoi n°11-14545
Sté Helvetia/ Sté Rhône
Alpes Surgelés et a.
Idit n°23726*

58 ASSURANCE – SUBROGATION

Transport maritime de conteneurs de farine entre la Pologne et Mayotte - Avaries - Moisissure - Dommage dû à un choc thermique - Droit d'action des assureurs de la marchandise contre le transporteur et l'expéditeur (non)

1) Subrogation légale (non) - Article L.172-29 du Code des assurances - Paiement de l'indemnité malgré l'exclusion par la police des avaries liées à la température - Geste commerciale

2) Subrogation conventionnelle (non) - Concomitance entre la quittance et le paiement de l'indemnité (non)

1) L'assureur qui procède à un paiement non obligé de l'indemnité et accomplit un geste commerciale se voit privé de la subrogation légale de l'article L.172-29 du Code des assurances.

2) L'utilisation de la subrogation conventionnelle comme palliatif à l'échec de la subrogation légale doit être appliquée de façon rigoureuse. En l'espèce, un décalage d'un mois entre la quittance subrogatoire et le règlement de l'indemnité ne répond pas à l'exigence de concomitance. Le bénéfice de la subrogation conventionnelle ne peut donc pas être revendiqué par l'assureur de la marchandise.

*Tribunal de commerce de
Marseille 30 mars 2012
RG n° 2010F01159
Axa corporate et a. / SAS
Rhodanienne de Transit
IDIT n° 23713*

59 TRANSPORT ROUTIER – ACTION DIRECTE EN PAIEMENT

Vente en port payé de catalogues - Transporteur impayé – Recevabilité de l'action en paiement du transporteur contre l'acheteur (expéditeur au contrat de transport) - Article L.132-8 du Code de commerce (oui)

1) Délai de quatre mois sans que le transporteur ne s'inquiète du défaut de paiement - Négligence du transporteur (non)

2) Paiement de la totalité de la facture par l'acheteur auprès du liquidateur judiciaire du vendeur – Paiement ne remettant pas en cause la garantie due par l'acheteur

1) Bien que pendant une période de quatre mois, le transporteur ne se soit pas inquiété du non-paiement de sa facture, ce comportement ne lui interdit pas d'exercer l'action en garantie du prix du transport prévue par l'article L.132-8 du Code de commerce.

2) En application de cet article, l'expéditeur (acheteur au contrat de vente) est garant du prix du transport. Peu importe qu'il ait réglé la totalité de la facture auprès du liquidateur judiciaire du vendeur de la marchandise.

*Cour de cassation,
ch. com. 10 mai 2012
Pourvoi n°11-10759
Sté HK courses / Sté HPP
voyages et a.
IDIT n°23709*

60 TRANSPORT ROUTIER - CONTRAT TYPE – LIMITATION DE RESPONSABILITE

Prestataire logistique – Site surveillé par deux sociétés de gardiennage - Vol d'un véhicule et de la marchandise – Condamnation des sociétés de gardiennage – Possibilité de se prévaloir des limitations de responsabilité du contrat type général (non)

Une cour d'appel ne peut appliquer à deux sociétés de gardiennage les limitations d'indemnisation prévues par l'article 21 du contrat type général sans répondre aux conclusions selon lesquelles ces sociétés ne pouvaient se prévaloir des limitations qui ne bénéficient qu'aux transporteurs routiers.

*Cour de cassation,
ch. com. 10 mai 2012
Pourvoi n°11-12783
Sté Ace Insurance et a. /
Axa France et a.
IDIT n°23707*

61 TRANSPORT MARITIME – LIVRAISON CONTRE CONNAISSEMENTS FALSIFIÉS

Vente internationale donnant lieu à un crédit documentaire - Délivrance de la marchandise par le transporteur maritime sur présentation de connaissements falsifiés - Recours du vendeur (destinataire au connaissement) contre le transporteur maritime - Application de la prescription annale de la Convention de Bruxelles - Cours de la prescription débutant à compter de la dernière livraison - Impossibilité d'agir du vendeur (non) – Supposé dol du transporteur sans effet sur la prescription

En application de l'article 3§6 de la convention de Bruxelles du 25 août 1924, l'action contre le transporteur qui a pour fondement le contrat de transport maritime se prescrit par un an. La cour d'appel a ainsi exactement déduit que l'action du vendeur (destinataire au connaissement) contre le transporteur maritime était prescrite dans le délai d'un an à compter de la dernière livraison, laquelle avait été faite au vu de documents ayant toutes les apparences de connaissements.

Après avoir constaté que le vendeur et l'acheteur avaient mis en place un mode de paiement documentaire, les connaissements originaux étant endossés au profit d'une banque entre les mains de laquelle l'acheteur devait procéder au paiement des factures moyennant remise des originaux des connaissements et que la totalité des conteneurs avaient été délivrés à l'acheteur contre présentation de connaissements falsifiés, l'arrêt retient que le vendeur, exportateur professionnel, ne pouvait ignorer que l'absence de prise en charge des conteneurs pendant plus d'un an entraînait des risques et qu'il lui appartenait de s'en inquiéter plus tôt et d'agir, d'autant que les règlements effectués par l'acheteur étaient épisodiques. En l'état de ces constatations et appréciations, desquelles il résultait que le vendeur n'était pas dans l'impossibilité d'agir, la cour d'appel a légalement justifié sa décision.

Le dol commis par le transporteur maritime dans l'exécution du contrat de transport maritime ne lui interdit pas de se prévaloir de la prescription d'un an instituée par l'article 3§6 de la convention de Bruxelles. La cour d'appel n'avait donc pas à rechercher si les circonstances de la remise de la marchandise à l'acheteur n'étaient pas constitutives d'une faute dolosive exclusive du bénéfice de la prescription annale.

Cour de cassation,
ch. com. 11 avril 2012
Pourvoi n°10-27146
Omega Trading
International / Delmas
IDIT n°23708

62 TRANSPORT AERIEN – CGV – CLAUSE NULLE

Transport aérien de matériel électrique France / Côte d'Ivoire - Modification du lieu de livraison en cours de transport - Conditions générales (article 3) - Clause autorisant la remise à une personne autre que celle désignée - Clause nulle - Faute inexcusable (oui) – Remise à un tiers

La clause des CGV qui permet au transporteur aérien de remettre la marchandise à une autre personne que celle mentionnée sur la LTA doit être considérée comme non écrite dans la mesure où elle porte atteinte à l'objet même du contrat de transport et constitue une clause exonératoire de responsabilité prohibée par l'article 23 de la convention de Varsovie modifiée à La Haye.

Pour avoir remis la marchandise à un faux destinataire, alors que l'adresse était incomplète, sans solliciter des précisions auprès de l'expéditeur, le transporteur a commis une faute inexcusable.

Cour d'appel Montpellier
ch.2, 12 juin 2012,
Sté Aermi / Sté DHL,
Bulletin des Transports et
de la Logistique n°3421
du 16 juillet 2012. 454
A rapprocher de Cass. com.
17 février 2009 ayant annulé le
même type de clause figurant
dans les CGV d'un autre
transporteur express

63 TRANSPORT AERIEN – FAUTE INEXCUSABLE

Transport aérien de produits pharmaceutiques de France vers le Canada - Transport sous température dirigées entre -19° et -31 ° - Température de 5° à l'arrivée - Perte totale de la marchandise - Responsabilité du commissionnaire du fait de son substitué - Faute inexcusable du transporteur (oui) - Avarie due à l'absence de carboglace - Application des limitations de réparation de la Convention de Montréal (non) - Faute personnelle du commissionnaire (non)

Le transporteur aérien qui n'a pas pris soin de vérifier régulièrement le maintien des températures au niveau défini par le contrat entraînant la perte totale de la marchandise, a commis une faute inexcusable excluant les limitations de réparations de la Convention de Montréal.

Le commissionnaire qui avait transmis les instructions n'a pas commis de faute personnelle.

Tribunal de commerce
de Nanterre
23 mai 2012
SAS Biomérieux et a. /
SA Geodis Wilson et a.
IDIT n°23714

64 TRANSPORT AÉRIEN – LANGUE FRANÇAISE

Aviation civile - Article L.1321-6 dernier alinéa du code du travail – Exceptions à l'obligation de rédiger les documents en langue française – Application à des documents techniques aéronautiques

Si, selon l'article L. 1321-6 du code du travail, tout document comportant des dispositions dont la connaissance est nécessaire au salarié pour l'exécution de son travail doit, en principe, être rédigé en français, sont soustraits à cette obligation les documents liés à l'activité de l'entreprise de transport aérien dont le caractère international implique l'utilisation d'une langue commune, dès lors que, pour garantir la sécurité des vols, il est exigé des utilisateurs, comme condition d'exercice de leurs fonctions, qu'ils soient aptes à lire et comprendre des documents techniques rédigés en langue anglaise.

Obs : La loi n° 2012-387 du 22 mars 2012 relative à la simplification du droit et à l'allégement des démarches administratives a introduit l'article L.6221-4-1 dans le Code des transports, aux termes duquel « Les documents techniques nécessaires à la construction, à la maintenance, à l'utilisation opérationnelle des aéronefs et aux supports de formation dans ces domaines bénéficient du même régime que ceux mentionnés au dernier alinéa de l'article L. 1321-6 du code du travail ».

Cour de cassation
ch. soc. 12 juin 2012
Pourvoi n°10-25822
Syndicat ALTER / Air
France
IDIT N°23712

65 VENTE INTERNATIONALE - INCOTERM ICC – VENTE CFR

Vente sous Incoterm CFR par un intermédiaire islandais - Vendeur au Pérou - Acheteur russe - Vendeur non payé par l'intermédiaire - Absence des documents originaux - Transmission par EDI - Acheteur ayant reçu la marchandise et payé l'intermédiaire - Condamnation de l'intermédiaire à payer

Dès lors que la commande passée par l'intermédiaire est établie et n'est pas contestée de même que la livraison au client final, c'est à l'intermédiaire qui oppose une exception d'inexécution qu'il incombe de justifier, conformément aux dispositions de l'article 1315 du code civil, en quoi l'inexécution constitue un manquement de nature à éteindre la créance.

L'intermédiaire ne justifie pas que dans le cadre d'une vente CFR les documents d'expédition et notamment les connaissements ne lui sont pas parvenus par voie électronique alors qu'il produit des mails et un bordereau d'envoi portant la mention "documentos" émanant du transporteur péruvien. Au demeurant, le connaissement à personne dénommée émis par le transporteur maritime vaut titre représentatif de la marchandise au profit de l'acheteur et ne pouvait donc être remis en original qu'à celui-ci.

Cour d'appel Lyon
ch civile, 1^{er} avril 2010,
n°08/04920
Sté SIRENA / Me Noiraix-
Pey es qual de
mandataire judiciaire
de la Sté TERRMER



Jurisprudence Etrangère

66 ISRAËL – FREIGHT FORWARDING

Transport entre la Chine et Israël – Avaries par mouille dues à un défaut du conteneur – Responsabilité du forwarder au vu de ses engagements contractuels - Défaut d'assurance de la marchandise par le client du forwarder – Négligence n'ayant aucune incidence sur la responsabilité du forwarder

Au vu des documents contractuels soumis au tribunal et des frais payés par le client (TVA, taxes, frais de transport, commission), le forwarder ne s'était pas seulement engagé à organiser le transport, mais également à livrer la marchandise dans de bonnes conditions.

Il a manqué à ses obligations en choisissant un « maritime forwarder » qui a placé la marchandise dans un conteneur non étanche et le fait que le client n'ait pas pris soin d'assurer la marchandise n'a aucune incidence sur sa responsabilité.

*Small Claims Tiberias (Israël) 2 février 2011
Ben Shmuel / Easy Logistic Services
Fiata Review N°91,
March 2012, p.12
IDIT N°23686*

67 CJUE – AGENCES DE VOYAGES

Directive 90/314/CEE – Voyages, vacances et circuits à forfait – Article 7 – Protection contre le risque d'insolvabilité ou de faillite de l'organisateur du forfait – Champ d'application – Insolvabilité de l'organisateur due à une utilisation frauduleuse des fonds déposés par le consommateur

L'article 7 de la directive 90/314/CEE du 13 juin 1990, concernant les voyages, vacances et circuits à forfait, doit être interprété en ce sens que relève de son champ d'application une situation dans laquelle l'insolvabilité de l'organisateur du voyage est due au comportement frauduleux de celui-ci.

*CJUE 16 février 2012
Affaire C-134/11*

68 CJUE - PERMIS DE CONDUIRE

Directive 2006/126/CE — Reconnaissance mutuelle des permis de conduire — Refus des autorités allemandes de reconnaître, à un ressortissant allemand dont le permis de conduire a fait l'objet d'un retrait pour conduite en état d'ivresse, la validité d'un permis de conduire délivré à l'issue de la période d'interdiction par les autorités d'un autre Etat – Validité du second permis

Les articles 2 §1 et 11 §4, 2e alinéa, de la directive 2006/126/CE du 20 décembre 2006, relative au permis de conduire, doivent être interprétés en ce sens qu'ils s'opposent à ce qu'un État membre (en l'espèce l'Allemagne) refuse, en dehors de toute période d'interdiction de solliciter un nouveau permis de conduire imposée au

titulaire d'un permis de conduire délivré par un autre État membre (la République Tchèque) et alors même que la condition de résidence normale sur le territoire de ce dernier a été respectée, de reconnaître la validité de ce permis de conduire, lorsque ledit titulaire a fait l'objet, sur le territoire du premier État membre, d'une mesure de retrait d'un précédent permis de conduire.

Obs : Un ressortissant allemand avait fait l'objet en Allemagne d'un retrait de permis pour conduite en état d'ivresse avec interdiction de solliciter un nouveau permis pendant une période de 15 mois (soit jusqu'au 7 août 2008). Au-delà de cette période le ressortissant pouvait solliciter un nouveau permis auprès de l'autorité compétente, laquelle devait décider s'il y avait lieu à subordonner ou pas la restitution du permis à un test médico-psychologique obligatoire. Le ressortissant ayant obtenu un nouveau permis en République Tchèque le 19 janvier 2009 (soit après expiration de la période d'interdiction ; la République Tchèque ne prévoyant pas le test médical), les autorités allemandes, suite à un nouveau contrôle en mars 2009, n'avaient pas reconnu la validité du permis et considéraient que celui-ci n'autorisait pas son titulaire à la conduite sur le territoire allemand.

CJUE 26 avril 2012
Affaire C-419/10
Wolfgang Hofmann /
Freistaat Bayern
IDIT N°23723

69 CJUE – TRANSPORT ROUTIER – CHRONOTACHYGRAPHE

Transports par route — Règlement (CE) n°561/2006 sur les temps de conduite et de repos - Article 19 §1 et 4 - Infractions aux règles relatives à l'utilisation du tachygraphe — Obligation des États membres d'établir des sanctions proportionnées — Amende forfaitaire — Proportionnalité de la sanction

1) L'exigence de proportionnalité visée à l'article 19, paragraphes 1 et 4, du règlement (CE) n°561/2006 du 15 mars 2006, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, doit être interprétée en ce sens qu'elle s'oppose à un système de sanctions tel que celui introduit par le décret gouvernemental n°57/2007, portant fixation du montant des amendes susceptibles d'être infligées en cas de violation de certaines dispositions en matière de transport routier de marchandises et de personnes du 31 mars 2007, qui prévoit l'infliction d'une amende d'un montant forfaitaire pour toutes les infractions, quelle que soit leur gravité, aux règles relatives à l'utilisation des feuilles d'enregistrement, posées aux articles 13 à 16 du règlement (CEE) n°3821/85.

2) L'exigence de proportionnalité doit être interprétée en ce sens qu'elle ne s'oppose pas à un système de sanctions tel que celui introduit par le même décret gouvernemental n°57/2007 qui instaure une responsabilité objective. En revanche, elle doit être interprétée comme s'opposant à l'intensité de la sanction prévue par ce système.

Obs : Au cas particulier un transporteur avait été verbalisé lors d'un contrôle en Hongrie non pas pour insuffisance d'utilisation du tachygraphe mais simplement parce que l'un des quinze disques présentés aux contrôleurs n'indiquait pas le kilométrage à l'arrivée. La Cour a considéré, que le règlement s'opposait à ce qu'un système de sanctions national établisse une amende forfaitaire pour toutes les infractions, quelle que soit leur gravité. Les États doivent par conséquent veiller à ce que l'intensité des sanctions réponde à l'exigence de proportionnalité visée par le règlement.

CJUE 9 février 2012
Affaire C-210/10
Márton Urbán/Vám- és
Pénzügyőrség Észak-
alföldi Regionális
Parancsnoksága
IDIT N°23722

70 CJUE – TRANSPORT ROUTIER – CHRONOTACHYGRAPHE

Règlement (CE) n°561/2006 sur les temps de conduite et de repos — Interprétation de l'article 13 §1 sous d) 2e alinéa - Régime dérogatoire dispensant les véhicules utilisés pour le transport de matériel destiné au conducteur dans l'exercice de ses fonctions, de l'obligation d'être équipés d'un tachygraphe — Applicabilité de cette dérogation au transport de bouteilles vides consignées dans le véhicule d'un commerçant de vins et de boissons (non) – Notion de « matériel »

La notion de “matériel” figurant à l'article 13, §1, sous d), second tiret, du règlement (CE) n°561/2006, doit être interprétée en ce sens qu'elle ne recouvre pas le matériel d'emballage, tel que les bouteilles vides, transporté par un commerçant de vin et de boissons qui exploite un magasin, livre ses clients une fois par semaine et collecte à cette occasion les emballages vides pour les ramener à son grossiste.

JUE 1^{re} chambre 28 juillet 2011
Affaire C-554/09
Andreas Michael Seeger
IDIT N°23635

71 CJUE – TRANSPORT ROUTIER - RÉGIME TIR

Interprétation de l'article 454 §3, al. 2, du règlement (CEE) n°2454/93 fixant certaines dispositions d'application du règlement (CEE) n°2913/92 établissant le code des douanes communautaire – Interprétation des articles 6 §1 et 7 §1 de la directive 92/12/CEE relative au régime général, à la détention, à la circulation et aux contrôles des produits soumis à droits d'accise – Interprétation de l'article 37 de la convention douanière TIR — Infractions ou irrégularités — Lieu de l'infraction ou de l'irrégularité — Lieu réputé se situer à l'endroit de la constatation en cas d'impossibilité de déterminer le lieu de la commission de celle-ci

1) L'article 454 §3 du règlement (CEE) n°2454/93 du 2 juillet 1993, fixant certaines dispositions d'application du règlement (CEE) n°2913/92 établissant le code des douanes communautaire, tel que modifié par le règlement (CE) n°1662/1999 du 28 juillet 1999, doit être interprété en ce sens qu'une association garante peut prouver le lieu où a été commise une infraction ou une irrégularité en se fondant sur le lieu où le carnet TIR a été pris en charge et où les scellés ont été apposés.

Si cette association parvient à renverser la présomption de compétence des autorités douanières de l'État membre sur le territoire duquel une infraction ou une irrégularité a été constatée au cours d'un transport effectué sous le couvert d'un carnet TIR au profit de celles de l'État membre sur le territoire duquel cette infraction ou cette irrégularité a été effectivement commise, les autorités douanières de ce dernier État deviennent compétentes pour recouvrer la dette douanière.

2) Les articles 6 §1 et 7 §1 de la directive 92/12/CEE relative au régime général, à la détention, à la circulation et aux contrôles des produits soumis à accise, telle que modifiée par la directive 96/99/CE doivent être interprétés en ce sens que les autorités douanières de l'État membre sur le territoire duquel des marchandises ont été découvertes, saisies et confisquées sont compétentes pour recouvrer les droits d'accise, même si ces marchandises ont été introduites sur le territoire de l'Union dans un autre État membre, pour autant que ces marchandises sont détenues à des fins commerciales.

CJUE 8 mars 2012
Affaire C-333/11
Koninklijke Federatie van
Belgische Transporteurs
en Logistiek
Dienstverleners
(Febetra)/Belgische Staat
IDIT N°23724

Vol - annulation - refus d'embarquement- retard - circonstances extraordinaires - Pannes de courant - Défaillance des radars et des systèmes de navigation aérienne - Fermeture de l'espace aérien suédois - Réserve de temps - Droit à indemnisation des passagers - Interprétation - Article 5, §3 du règlement (CE) n° 261/2004 - Application de l'article 6, §1 du règlement CE (non)

Pour la Cour, le transporteur aérien, dès lors qu'il est tenu de mettre en oeuvre toutes les mesures raisonnables afin d'obvier à des circonstances extraordinaires, doit raisonnablement, au stade de la planification du vol, tenir compte du risque de retard lié à l'éventuelle survenance de telles circonstances. Il doit, par conséquent, prévoir une certaine réserve de temps lui permettant, si possible, d'effectuer le vol dans son intégralité dès lors que les circonstances extraordinaires ont pris fin.

En revanche, cette disposition ne saurait être interprétée comme imposant, au titre des mesures raisonnables, de planifier, de manière générale et indifférenciée, une réserve de temps minimale applicable indistinctement à tous les transporteurs aériens dans toutes les situations de survenance de circonstances extraordinaires. L'appréciation de la capacité du transporteur aérien d'assurer l'intégralité du vol prévu dans les conditions nouvelles résultant de la survenance de ces circonstances doit être effectuée en veillant à ce que l'ampleur de la réserve de temps exigée n'ait pas pour conséquence d'amener le transporteur aérien à consentir des sacrifices insupportables au regard des capacités de son entreprise au moment pertinent. L'article 6, §1 du règlement n'est pas applicable dans le cadre d'une telle interprétation.

■ CJUE 12 mai 2011
Affaire C-294/10,
Eglitis et a ; Revue de
Droit des Transports juillet
- août 2011 p.22 obs. Loïc
GRARD
IDIT n° 23555



Informations Brèves

POIDS DES VÉHICULES : Système de pesage en marche

Après une phase d'expérimentation, le Ministère des transports a créé un traitement automatisé de données à caractère personnel dénommé «système de pesage en marche» (SPM). Ce traitement a une double finalité. Il vise tout d'abord, à améliorer l'efficacité du contrôle sur route en cas d'infractions au code de la route par un système de pesage en marche assurant une détection des véhicules présumés en surcharge afin qu'ils soient interceptés et contrôlés sur une aire de pesage. Il permet également d'améliorer l'efficacité du contrôle en entreprise en fournissant des données permettant d'affiner les plans régionaux de contrôle en entreprise et de fournir des données statistiques détaillées sur les trafics routiers.

■ Arrêté du 9 janvier 2012
portant création d'un
traitement de données
dénommé «système de
pesage en marche»

SECURITE MARITIME : transposition des directives du paquet « Erika III »

Un décret du 30 janvier 2012 modifie le décret n°84-810 du 30 août 1984 et transpose les directives 2009/21/CE, 2009/15/CE et 2009/16/CE. Il modifie ou insère un certain nombre de définitions. Il refond le chapitre consacré à la délivrance et au renouvellement des titres de sécurité et aux certificats de prévention de la pollution. Sont également modifiées les dispositions relatives à la composition des différentes commissions et aux visites de sécurité. Morceau de choix, le décret refond la procédure d'inspection des navires battants pavillon d'un État étranger et introduit la procédure d'immobilisation ou de refus d'accès au port. Le statut des sociétés de classifications, agréées par la Commission européenne et habilitées par le ministre chargé de la mer, est refondu. L'arsenal répressif en matière de sécurité du navire et d'hygiène et d'habitabilité à bord est rénové (respect des conventions OIT).

TRANSPORT AÉRIEN : conditions d'exercice du droit de grève

La loi n°2012-375 du 19 mars 2012 insère dans le Code des transports des dispositions sur le dialogue social, la prévention des conflits, les conditions d'exercice du droit de grève et l'information des passagers dans les transports aériens.

Il est désormais fait obligation à chaque salarié, dont l'absence est susceptible d'affecter les vols, d'informer le chef d'entreprise ou la personne désignée, de son intention de participer à une grève au moins 48 heures avant celle-ci. En outre, le salarié qui a déclaré son intention de participer à une grève et qui y renonce doit en informer son employeur au plus tard 24 heures avant la grève afin que celui-ci puisse encore l'affecter. Il en est de même, lorsque le salarié décide de reprendre son service avant la fin de la grève.

De son côté, l'entreprise de transport aérien doit informer les passagers de façon précise et fiable des perturbations du trafic aérien liée à une grève au plus tard 24 heures avant le début de la perturbation.

Certaines des dispositions sur le droit de grève sont également insérées dans la partie du code consacrée aux services publics de transport terrestre régulier de personnes à vocation non touristique.

GRAND PARIS : Institution d'une conférence pour le développement de la Vallée de la Seine.

Le décret du 19 mai 2011 instituant le commissaire général pour le développement de la vallée de la Seine, a été modifié le 30 mars 2012 afin d'instituer une conférence pour le développement de cette vallée. Chargée d'approuver un projet-cadre définissant les grandes orientations pour le développement et l'aménagement de cette vallée, cette conférence comprend un collège de représentants de l'Etat, un collège de représentants des collectivités territoriales et des établissements publics de coopération intercommunale, et un collège de représentants des milieux économiques, sociaux et environnementaux.

■ *Décret n°2012-420 du 29 mars 2012, JORF du 30 mars 2012*

SYSTÈMES DE TRANSPORT INTELLIGENTS : Introduction de la notion de STI dans le droit français

Une ordonnance du 13 juin 2012 transpose la directive européenne 2010/40/UE du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport. Cette ordonnance introduit dans le Code des transports (art. L.1513-1) la notion de STI et la définit. Elle prévoit qu'un décret sera prochainement adopté qui définira les domaines et les actions prioritaires pour lesquels les systèmes de transport intelligents et les services qu'ils fournissent devront être conformes à des spécifications de nature à assurer la compatibilité, l'interopérabilité et la continuité de ces services.

■ *Ordonnance n°2012-809 du 13 juin 2012 relative aux systèmes de transport intelligents, JORF du 14 juin 2012*

CONDUCTEURS ROUTIERS INDÉPENDANTS : ils sont désormais soumis à la même législation sur la durée du travail que les conducteurs salariés

La directive 2002/15/CE relative à l'aménagement du temps de travail des conducteurs routiers s'appliquait depuis mars 2002 aux salariés des entreprises de transport. Elle avait été transposée en France par ordonnance du 12 novembre 2004, pour les conducteurs salariés. S'agissant des conducteurs indépendants, une exemption était prévue jusqu'au 23 mars 2009, pouvant devenir définitive après rapport de la Commission (art. 2).

Le Parlement n'ayant pas suivi les conclusions du rapport remis en 2007, qui attirait l'attention sur les inconvénients d'une extension trop large aux véritables travailleurs indépendants sous-traitants, et ayant rejeté la proposition de règlement de la Commission qui envisageait de pérenniser l'exclusion, celle-ci a par conséquent pris fin le 23 mars 2009.

Par avis de la Commission du 26 avril, la France, qui avait souhaité inclure les conducteurs indépendants dans le champ de la directive, a été « invitée » à prendre les mesures nécessaires. L'ordonnance du 22 juin 2012 a donc pour objectif d'assurer la transposition de la directive 2002/15/CE, pour ce qui concerne la durée du travail des conducteurs indépendants dans le transport routier de plus de neuf personnes ou de plus de 3,5 tonnes. Elle modifie ainsi le code des transports en ajoutant dans le chapitre consacré à la durée du travail une nouvelle section de six articles, intitulée « durée du travail des conducteurs indépendants » (L.3312-4 et s.).

■ *Ordonnance n°2012-814 du 22 juin 2012, JORF du 23 juin*

C-TPAT et OEA : les USA et l'UE admettent la reconnaissance mutuelle des programmes

Affirmant que les programmes C-TPAT (douane - commerce contre le terrorisme) et OEA (opérateur économique agréé) s'inscrivent dans le contexte du cadre SAFE, les Etats Unis et l'Union européenne ont adopté une décision de reconnaissance mutuelle afin de faciliter les échanges entre les opérateurs ayant investi dans la sécurité et obtenu le statut C-TPAT ou OEA. Les autorités douanières des deux côtés de l'Atlantique sont désormais chargées de coopérer afin de maintenir la compatibilité des normes appliquées à chaque programme.

Pour les opérateurs européens certifiés OEA, la reconnaissance ne concerne toutefois que les certificats « sécurité-sûreté » et « Full ».

■ *Décision du 4 mai 2012, JOUE L.144 du 5 juin.*

CONTRÔLE TECHNIQUE : Plus contraignants, plus fréquents et pour tous les véhicules motorisés y compris les deux roues

Avant leur mise sur le marché et après réception, les véhicules en circulation doivent faire l'objet de contrôles techniques en vue de vérifier leur conformité à certaines exigences en matière de sécurité et de protection de l'environnement. Ces contrôles techniques périodiques sont actuellement institués et prévus par deux directives, la première n°2009/40, définissant les types de véhicules qui y sont soumis, la périodicité ainsi que les points de contrôles et la seconde n°2000/30, pour les conditions de réalisation des contrôles.

Afin de renforcer les exigences et d'améliorer la sécurité, ces deux directives seront prochainement abrogées et remplacées par deux règlements de l'Union appelés « paquet contrôle technique ».

Par rapport à la législation actuelle, les normes minimales seront rehaussées et le champ d'application du dispositif sera étendu à de nouvelles catégories de véhicule. Ainsi, les inspections deviendront obligatoires pour tous les véhicules motorisés à deux ou trois roues (motocycles) mais aussi pour les remorques légères et les tracteurs circulant à plus de 40 km/h. Compte tenu de l'âge et du kilométrage des véhicules, la fréquence des contrôles sera augmentée et les véhicules à kilométrage élevé seront inspectés chaque année, à l'instar des taxis et des ambulances.

En outre, les équipements à utiliser pour les essais devront respecter certaines exigences minimales et les inspecteurs chargés du contrôle bénéficieront d'une formation adéquate leur permettant de disposer des connaissances et des compétences suffisantes.

A plus long terme, un système européen d'échange de données devrait être mis en place pour relier entre elles les différentes bases de données existantes en la matière.

COM (2012) 380 et 382
final ; 13 juillet 2012

VOIES NAVIGABLES DE FRANCE : Nouveau statut d'établissement public administratif

La loi n°2012-77 du 24 janvier 2012 modifie le statut de Voies navigables de France dans le Code des transports (art.4311-1 et suivants du code).

A compter du 1er janvier 2013, l'établissement public industriel et commercial VNF deviendra un établissement public administratif. Il se verra confier des missions élargies en confortant son rôle en matière de gestion hydraulique et poursuivra les objectifs du Grenelle de l'environnement.

VNF sera également chargé de l'étude de toute question relative à la navigation intérieure et à l'utilisation des cours et plans d'eau, il apportera un appui technique aux autorités administratives de l'État en matière de navigation intérieure et proposera toute réglementation dans le domaine de l'exploitation du domaine public fluvial et de la police de la navigation intérieure.



Biblio -Thèses

Recherche sur l'équilibre dans la responsabilité du transporteur de marchandises

Résumé :

Avec l'importance croissante des activités de transports de marchandises dans l'économie et les interrogations sur certaines imperfections du régime du contrat des transports, la recherche d'un équilibre dans la responsabilité du transporteur de marchandises face au chargeur ou au destinataire commence à retenir l'attention de la doctrine. La question apparaît davantage avec l'interaction entre le régime de la responsabilité et les variations du coût de l'assurance. Cependant, il y a lieu de constater qu'aucune étude spécifique n'a encore été consacrée à ce problème. C'est à cette entreprise que le présent travail se propose de contribuer.

Dans cette perspective, l'analyse de certaines solutions législatives, jurisprudentielles, voire de certaines propositions doctrinales a permis de mettre en évidence un certain déséquilibre dans le jeu de la responsabilité, causé par une conception trop rigoureuse de certains mécanismes. Leur inadaptation suggère donc leur abandon au profit d'une appréciation et d'une appréhension raisonnable de ces mécanismes plus propices à l'équilibre.

Cette approche permet de faire des causes d'exonération du transporteur, mais également de certaines règles relatives à l'exercice de l'action en responsabilité contre le transporteur, de puissants leviers susceptibles de contribuer au rétablissement de l'équilibre recherché dans le jeu de la responsabilité du transporteur de marchandises.

L'auteur : Alexis A. DEGUENON, Docteur en droit, Membre du Centre de Recherche en Droit Privé de l'Université de Caen Basse-Normandie

Thèse dirigée par **Mme Jocelyne VALLANSAN**, Professeur à l'Université de Caen Basse-Normandie et **M. Dorothe C. SOSSA**, Professeur à l'Université d'Abomey-Calavi (Rép. du Bénin)



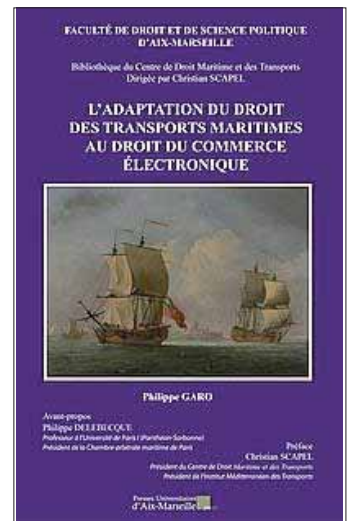
L'adaptation du droit des transports maritimes au droit du commerce électronique

Résumé :

D'une façon générale, il a fallu canaliser juridiquement cette nouvelle manière de commercer. La révolution technologique et sa mise en pratique ont suscité des interrogations qui mèneront vers une évolution de la pratique car la dématérialisation provoque, par essence, l'abandon de la référence unique au document sur papier. Au-delà des théories et principes soutenus pour la mise en place d'une certaine réglementation du commerce électronique, l'outil principal du développement du commerce électronique, l'échange de données informatisé (EDI), généra lui-même des travaux importants des organisations internationales pour, d'une part, le normaliser et, d'autre part, pour proposer des modèles de contrats relatifs à son utilisation. Nous constaterons que l'EDI a trouvé un terrain

d'application dans le transport maritime ; toutefois, alors que la pratique prônait l'instauration d'un système de documentation dématérialisé pour le transport maritime, un ultime obstacle s'est érigé lorsqu'il s'est agi de dématérialiser le connaissance, en particulier en raison d'une des fonctions de celui-ci (le titre représentatif de la marchandise) et de l'éventuel caractère négociable de ce document, ce qui amena la pratique à un certain délaissement du connaissance pour d'autres types de documents. L'EDI, quant à lui, continua d'évoluer. Cependant, en parallèle, les organisations internationales et européennes ne pouvaient uniquement se concentrer sur l'EDI pour adapter le droit face au développement extraordinaire du commerce électronique.

Il était en effet devenu nécessaire de faire évoluer le droit. La solution de l'adaptation du droit sera retenue. Le commerce électronique sera juridiquement consacré avec, à la clé, des concrétisations très précises, notamment en transport maritime avec, au final, l'élaboration des nouvelles Règles de Rotterdam qui sont susceptibles de devoir régir le transport maritime des prochaines années, ces Règles intégrant la notion de document électronique de transport dans le cadre des lignes régulières. D'une manière générale, par leur travail, les organisations internationales et européennes contribueront, à partir du milieu des années quatre-vingt-dix, à l'évolution du droit positif en élaborant, notamment pour la CNUDCI, des lois-types et une convention ; quant aux instances européennes, elles rédigeront des directives à l'usage du commerce électronique. La référence au transport, et notamment au transport maritime, ne sera pas absente des travaux des instances internationales. Les lois-types et les directives eurent un impact considérable sur la définition de l'environnement juridique du commerce électronique - notamment sur l'approche française du commerce électronique - et sur les conséquences pour le transport maritime. Les futures Règles de Rotterdam qui intègrent pleinement, comme nous l'avons souligné, la notion de commerce électronique en prévoyant l'utilisation de documents électroniques de transport, sont sur ce point le résultat d'une évolution des textes et d'une évolution des technologies sans qu'il y soit fait directement référence pour assurer la plénitude du concept de neutralité technique et médiatique, et d'une approche juridique affirmée qui aura évolué au fil des années pour nous proposer, aujourd'hui, un droit du commerce électronique qui peut s'appliquer en particulier au droit maritime des transports. D'une manière générale, le droit du commerce électronique permet déjà aujourd'hui l'utilisation de documents de transport maritime dématérialisés.



L'auteur : **Philippe GARO** directeur McLeans
Avant-propos : **Philippe DELEBECQUE**
Préface : **Christian SCAPEL**
Presses Universitaires d'Aix-Marseille - 2012 - 590 pages
Prix TTC : 48.00 €



Législation

AERODROMES

Arrêté du 27 juillet 2012 relatif à l'organisation de la surveillance des aérodromes.

JORF du 10 août 2012

AIDES D'ÉTAT

• Décision de la Commission du 9 mars 2012 concernant l'Aide d'État au Sernam, (C 37/08) décision «Sernam 2».

JOUE L 195 du 21 juillet 2012

• Décision de la Commission du 24 octobre 2011 concernant l'Aide d'État à Sea France - (2011/C) - Aide à la restructuration de SeaFrance SA par la SNCF.

JOUE L 195 du 21 juillet 2012

ASSURANCE TRANSPORT

Décrets n°2012-849 et 2012 850 relatifs aux assurances en matière de transport.

JORF du 6 juillet 2012. Ces deux décrets dont un est pris en application de l'ordonnance du 15 juillet 2011 (voir Transidit n°62, Info-Brèves p.18) modifient le code des assurances. Suite à cette ordonnance, le premier décret adapte les dispositions réglementaires du code en précisant les règles relatives à l'information des assurés sur les prescriptions applicables aux contrats. Il précise les règles relatives aux contrats d'assurance sur corps et à la responsabilité et introduit dans le code la responsabilité civile en matière d'opération spatiale. Le second décret précise les contrats d'assurance aérienne qui sont soumis aux dispositions des titres 1 à 3 du livre 1er du code en application de l'article L.171-5. Il vise notamment les contrats d'assurance des aéro-clubs. Rappelons que l'ordonnance de 2011 a généralisé, à compter du 1er juillet 2012, à tous les transports les dispositions du code des assurances anciennement réservées au transport maritime et fluvial.

AÉRONEF

Arrêté du 11 avril 2012 relatif à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs qui circulent sans personne à bord.

JORF du 10 mai 2012

AUTOPARTAGE

Décret n°2012-280 du 28 février 2012 relatif au label « autopartage ».

JORF du 29 février 2012

AVIATION CIVILE

• Loi n°2012-375 du 19 mars 2012 relative à l'organisation du service et à l'information des passagers dans les entreprises de transport aérien de passagers et à diverses dispositions dans le domaine des transports.

JORF du 20 mars 2012 (Ratification des ordonnances n°2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports et n°2011-204 du 24 février 2011 relative au code des transports ; ajout dans le Code des transports des dispositions sur le dialogue social ; Voir rubrique Info-Brèves)

• Arrêté du 5 avril 2012 relatif à l'application du règlement (UE) n°1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 modifié déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil .

JORF du 12 avril 2012

- Arrêté du 2 avril 2012 fixant le seuil de trafic prévu dans le code des transports.

JORF du 12 avril 2012 (l'exploitant de tout aérodrome dont le trafic annuel a été inférieur à 10.000 passagers sur des vols commerciaux au cours de l'une des trois dernières années civiles écoulées est dispensé de détenir un certificat de sécurité aéroportuaire)

COMMISSION DE TRANSPORT (accès à la profession)

Arrêté du 12 juillet 2012 modifiant 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 28 juillet 2012 (l'arrêté prévoit que lorsqu'une personne souhaite devenir commissionnaire de transport en France mais n'a pas un titre de formation suffisant pour être reconnu directement, elle a le choix entre suivre un stage d'adaptation ou passer une épreuve d'aptitude. Le dispositif de reconnaissance de sa qualification professionnelle est précisé par l'arrêté).

CONSEIL SUPÉRIEUR DES TRANSPORTS TERRESTRES ET DE L'INTERMODALITÉ

- Décret n°2012-253 du 21 février 2012 relatif au Conseil supérieur des transports terrestres et de l'intermodalité.

JORF du 23 février 2012

- Arrêté du 19 mars 2012 pris pour l'application de l'article 2 du décret n°2011-2109 du 30 décembre 2011 portant création du Conseil supérieur des gens de mer.

JORF du 6 avril 2012 (répartition des sièges)

CONTRÔLES

Arrêté du 22 mars 2012 relatif aux contrôles de titres et aux contrôles d'identité effectués dans les ports, aéroports et gares ferroviaires et routières ouverts à la circulation internationale et dans les trains assurant une liaison internationale .

JORF du 27 mars 2012

FISCALITÉ

Arrêté du 23 février 2012 fixant les modalités d'application du (e) du 1 de l'article 265 bis du code des douanes relatif à l'exonération de taxe intérieure de consommation pour les produits énergétiques utilisés comme carburant ou combustible pour le transport de marchandises sur les voies navigables intérieures.

JORF du 14 mars 2012

FORMATION

Rapport de la Commission européenne sur la mise en œuvre de la directive 2003/59/CE relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs.

COM (2012) 385 final du 12 juillet 2012

GARES FERROVIAIRES

- Arrêté du 9 juillet 2012 portant application de l'article 13-1 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferré national.

JORF du 17 juillet 2012 (définition des catégories de gares de voyageurs pour l'établissement des redevances)

- Décret n°2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de services du réseau ferroviaire.

JORF du 22 janvier 2012 (dans le cadre de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire, définition des conditions d'accès des entreprises ferroviaires aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de services du réseau ferroviaire)

GENS DE MER

Décret n°2011-2109 du 30 décembre 2011 portant création du Conseil supérieur des gens de mer.

JORF du 31 décembre 2011 (fusionne le Conseil supérieur de la prévention des risques professionnels et du bien-être des gens de mer et le Conseil supérieur de l'Etablissement national des invalides de la marine (ENIM))

GRAND PARIS

Décret n°2012-420 du 29 mars 2012 instituant une conférence pour le développement de la vallée de la Seine.

JORF du 31 décembre 2011 (fusionne le Conseil supérieur de la prévention des risques professionnels et du JORF du 30 mars 2012

MER

Décret n°2012-219 du 16 février 2012 relatif à la stratégie nationale pour la mer et le littoral et aux documents stratégiques de façade.

JORF du 17 février 2012

NAVIRES

• Règlement (UE) n°530/2012 du 13 juin 2012 relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque (refonte).

JOUE L 172 du 30 juin 2012 (refonte du Règlement (CE) n°417/2002)

• Décret n°2012-161 du 30 janvier 2012 modifiant le décret n°84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution.

JORF du 2 février 2012. Ce décret précise les règles nationales de contrôle des navires au titre du contrôle par l'État du pavillon, conformément à la directive 2009/21/CE. Il modifie par ailleurs le régime applicable aux sociétés de classification chargées d'effectuer au nom de l'État certaines missions de contrôle et de délivrance des titres de sécurité et des certificats de prévention de la pollution, conformément à la directive 2009/15/CE. Il établit en outre les conditions de mise en œuvre du nouveau dispositif d'inspection des navires étrangers au titre du contrôle par l'État du port introduit par la directive 2009/16/CE. Il rénove enfin l'arsenal répressif en matière de sécurité du navire et d'hygiène et d'habitabilité à bord.

• Décret n°2012-166 du 2 février 2012 portant désignation des autorités administratives compétentes en matière d'accueil dans les ports des navires ayant besoin d'assistance.

JORF du 3 février 2012. Ce décret donne compétence au préfet maritime pour décider qu'un navire en difficulté ayant besoin d'assistance doit être accueilli dans le port qu'il désigne. Cette décision est prise après avis du préfet ou du haut fonctionnaire de zone de défense et de sécurité. Le préfet de département doit veiller à l'exécution de la décision du préfet maritime et peut, si nécessaire, autoriser ou ordonner le mouvement du navire dans le port. Lorsque le port s'étend sur plusieurs départements, le préfet compétent est celui du département où sont implantées les installations du port accueillant le navire. Il agit après en avoir informé les préfets des autres départements.

• Instruction du 24 avril 2012 relative à l'établissement des dispositions spécifiques à l'accueil dans un lieu de refuge d'un navire ayant besoin d'assistance de l'ORSEC maritime, de l'ORSEC zonal et de l'ORSEC départemental.

JORF du 8 mai 2012 (abroge l'instruction du 29 juillet 2004 relative à l'accueil des navires en difficulté dans des lieux de refuge)

• Décret n°2011-2108 du 30 décembre 2011 portant organisation de la surveillance de la navigation maritime.

JORF du 31 décembre 2011 (transposition de la directive 2002/59/CE du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, modifiée par la directive 2009/17/CE du 23 avril 2009)

NUISANCES SONORES

Arrêté du 24 février 2012 relatif au bruit émis par les aéronefs ultralégers motorisés.

JORF du 10 mars 2012

POLLUTION

• Décret n°2012-238 du 20 février 2012 relatif aux véhicules autorisés à circuler au sein des zones d'actions prioritaires pour l'air et Décret n°2012-237 du 20 février 2012 relatif à la classification des véhicules et aux sanctions applicables en cas d'infraction à une mesure d'interdiction ou de restriction de la circulation dans les zones d'actions prioritaires pour l'air .

JORF du 22 février 2012. Afin de lutter contre la pollution atmosphérique, les communes ou groupements de communes de plus de 100 000 habitants peuvent instituer, à titre expérimental, des zones d'actions prioritaires pour l'air, dont l'accès est interdit aux véhicules les plus polluants. L'expérimentation est autorisée par décret pour une durée ne pouvant excéder trois ans, renouvelable dix-huit mois. Le décret n°2012-238 fixe la liste des véhicules dont l'accès à ces zones ne peut être interdit. Le décret n°2012-237 procède à l'harmonisation de la classification des véhicules en fonction de leurs émissions polluantes. Il sanctionne la contravention aux mesures d'interdiction ou de restriction.

- Arrêté du 3 mai 2012 établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques.

JORF du 8 mai 2012

- Arrêté du 10 avril 2012 pris pour l'application de l'article 14 du décret n° 2011-1336 du 24 octobre 2011 relatif à l'information sur la quantité de dioxyde de carbone émise à l'occasion d'une prestation de transport.

JORF du 18 avril 2012 (le bénéficiaire d'une prestation de transport devra être informé de la quantité de dioxyde de carbone émise par le ou les modes de transport utilisés à compter du 1er octobre 2013, quel que soit le mode de transport ou la taille de l'entreprise)

PORTS

- Loi n°2012-260 du 22 février 2012 portant réforme des ports d'outre-mer relevant de l'État et diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports.

JORF du 25 février 2012

- Décret n°2012-669 du 4 mai 2012 relatif au Port autonome de Paris et portant diverses dispositions en matière portuaire.

JORF du 6 mai 2012 (modification du statut des ports autonomes de Paris et de Strasbourg)

QUALITE DES SERVICES

Décret n°2012-211 du 14 février 2012 portant création de l'autorité de la qualité de service dans les transports et du haut comité de la qualité de service dans les transports.

JORF du 15 février 2012

REGISTRE INTERNATIONAL FRANÇAIS

Décret n°2012-506 du 16 avril 2012 modifiant le décret n°2006-142 du 10 février 2006 relatif à la création du guichet unique prévu par la loi n°2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français.

JORF du 18 avril 2012 (Possibilité pour les navires immatriculés au RIF de porter à la poupe le nom de leur port d'exploitation lorsque celui-ci n'est pas le port de Marseille. Transfert de la gestion du guichet unique à la direction des affaires maritimes, à l'administration centrale du ministère chargé des transports)

STATISTIQUES

Règlement (UE) n°70/2012 du Parlement européen et du Conseil du 18 janvier 2012 relatif au relevé statistique des transports de marchandises par route.

JOUE L 32 du 3 février 2012

SÛRETÉ

- Décision de la Commission du 31 mai 2012 relative à la création d'un groupe d'experts en matière de sûreté des transports terrestres.

JOUE L 142 du 1er juin 2012

- Ordonnance n°2012-289 du 1^{er} mars 2012 relative à la sûreté de l'aviation civil .

JORF du 2 mars 2012

SOUS-PRODUITS ANIMAUX

Transport de matières premières d'origine animale et procédure de nettoyage.

Réponse à question écrite n° 23625 dans le JO Sénat du 09/08/2012 - page 1825

TAXATION DES VÉHICULES DE TRANSPORT

- Décret n°2012-313 du 5 mars 2012 relatif aux obligations des percepteurs de péage, des prestataires et des utilisateurs du service européen de télépéage.

JORF du 7 mars 2012

- Décret n°2012-314 du 5 mars 2012 relatif aux modalités de perception du péage pour les véhicules de transport de marchandises par route non munis d'un équipement embarqué d'identification et de perception du péage.

JORF du 7 mars 2012

- Décret n°2012-315 du 5 mars 2012 relatif aux modalités de perception du péage pour les véhicules de transport de personnes par route.

JORF du 7 mars 2012

- Arrêté du 16 mars 2012 relatif aux modalités de perception du péage pour les véhicules de transport de marchandises par route et pour les véhicules de transport de personnes par route non munis d'un équipement embarqué d'identification et de perception du péage.

JORF du 24 mars 2012 (liste des justificatifs nécessaires ainsi que modalités de remboursement du trop-perçu de péage modulé en fonction de la classe d'émission EURO du véhicule)

- Arrêté du 8 juin 2012 relatif à la certification des équipements techniques et à l'homologation des chaînes de collecte, de contrôle automatique et de contrôle manuel de la taxe alsacienne et de la taxe nationale sur les véhicules de transport de marchandises.

JORF du 13 juin 2012

TRANSPORT ROUTIER (accès à la profession)

- Arrêté du 31 janvier 2012 relatif aux diplômes, titres et certificats permettant la délivrance directe des attestations de capacité professionnelle en vue d'exercer la profession de transporteur public routier.

JORF du 9 février 2012

- Arrêté du 3 février 2012 relatif à la capacité financière requise pour les entreprises de transport public routier.

JORF du 11 février 2012 (abroge les arrêtés du 6 août 1992 relatif à la capacité financière requise pour les entreprises de transport public routier de personnes et du 18 novembre 1999 relatif à la capacité financière requise pour les entreprises de transport public routier de marchandises et les entreprises de location de véhicules industriels avec conducteur destinés au transport de marchandises)

TRANSPORT ROUTIER (durée du travail)

- Ordonnance n°2012-814 du 22 juin 2012, relative à la durée du travail des conducteurs indépendants (voir rubrique Info-Brèves).

- Arrêté du 3 février 2012 relatif à la capacité financière requise pour les entreprises de transport public routier.

JORF du 11 février 2012 (abroge les arrêtés du 6 août 1992 relatif à la capacité financière requise pour les entreprises de transport public routier de personnes et du 18 novembre 1999 relatif à la capacité financière requise pour les entreprises de transport public routier de marchandises et les entreprises de location de véhicules industriels avec conducteur destinés au transport de marchandises)

TRANSPORTS SANITAIRES

- Décision du 27 mars 2012 fixant un contrat type pour l'amélioration de la qualité et de la coordination des soins portant sur le transport sanitaire.

JORF du 29 avril 2012

TRANSPORT PAR VOITURE DE TOURISME

- Décrets n°2011-1992 et 2011-1993 du 27 décembre 2011 relatif au transport par voitures de tourisme avec chauffeur.

JORF du 29 décembre 2011 (prévoient : la radiation du registre d'immatriculation des entreprises de voitures de tourisme avec chauffeur si l'entreprise emploie des chauffeurs non titulaires de la carte professionnelle ; la possibilité pour la commission d'immatriculation de fixer un délai maximum de six mois pendant lequel une entreprise radiée ne pourra déposer une nouvelle demande d'immatriculation ; une puissance minimum de leur moteur, fixée par arrêté ; le retrait ou l'occultation de la signalétique propre à ces véhicules lorsqu'ils sont utilisés à d'autres fins ; la possibilité de prouver par tout moyen la réservation préalable de ces véhicules, qui est requise par la loi)

- Arrêté du 27 décembre 2011 relatif au transport par voitures de tourisme avec chauffeur.

JORF du 29 décembre 2011 (fixe une norme de puissance de moteur pour les véhicules de tourisme avec chauffeur pour maintenir cette activité à un haut niveau de qualité de service)

VOIES NAVIGABLES DE FRANCE (VNF)

- Loi n°2012-77 du 24 janvier 2012 relative à Voies navigables de France.

JORF du 25 janvier 2012

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