

Cour de cassation

chambre commerciale

Audience publique du 16 octobre 2012

N° de pourvoi: 11-10071

Publié au bulletin

Cassation

M. Espel (président), président

Me Le Prado, SCP Delaporte, Briard et Trichet, SCP Waquet, Farge et Hazan, avocat(s)

REPUBLIQUE FRANCAISE

AU NOM DU PEUPLE FRANCAIS

LA COUR DE CASSATION, CHAMBRE COMMERCIALE, a rendu l'arrêt suivant :

Statuant tant sur le pourvoi principal formé par la société Royal & Sun alliance que sur le pourvoi incident relevé par la société Mory Team et la société Y... X... et Z... , en la personne de MM. Y... et Z..., en qualité d'administrateurs judiciaires de la société Mory Team ;

Donne acte à la société Moyrand-Bailly et à M. A..., en qualité de mandataires judiciaires de la société Mory Team, de leur intervention ;

Attendu, selon l'arrêt attaqué, que la société CERP Lorraine export a confié à la société Mory Team le transport de produits pharmaceutiques d'Heillecourt (54) jusqu'à Harrow (Grande-Bretagne) ; que celle-ci a transporté la marchandise jusqu'à son entrepôt puis a chargé la société RH Freight services de la poursuite de l'opération, laquelle s'est substituée la société Parmetrans ; qu'au cours du transport, le chauffeur a perdu le contrôle de son véhicule, lequel, en se renversant, a répandu la marchandise dans une rivière en contrebas ; que la société Royal & Sun alliance ayant indemnisé le destinataire, a assigné en remboursement la société Parmetrans ainsi que les sociétés Mory Team et RH Freight services, lesquelles ont assigné en garantie la société Parmetrans et son assureur la société Ergo Kindlustuse, la société Royal & Sun alliance exerçant également une action directe à l'encontre de cette dernière ;

Sur le moyen unique du pourvoi incident :

Attendu que la société Mory Team fait grief à l'arrêt de l'avoir déboutée de ses recours en garantie dirigés contre les sociétés RH Freight services, Parmetrans et Ergo Kindlustuse, alors, selon le moyen, que la commission de transport est une convention par laquelle le commissionnaire s'engage envers le commettant à accomplir pour le compte de celui-ci les actes juridiques nécessaires au déplacement d'une marchandise d'un lieu à un autre qui se caractérise non seulement par la latitude laissée au commissionnaire d'organiser librement le transport par les voies et moyens de son choix, sous son nom et sous sa responsabilité, mais aussi par le fait que cette convention porte sur le transport de bout en bout et que la qualité de commissionnaire de transport ne résulte pas, pour celui qui a été chargé de l'acheminement d'une marchandise de bout en bout, du seul fait qu'il s'est substitué un tiers dans l'exécution de l'expédition s'il ne justifie pas du consentement de

son donneur d'ordre à l'existence de cette substitution ; qu'en l'espèce, dans ses conclusions d'appel, la société Mory Team avait fait valoir qu'elle n'était pas intervenue en qualité de commissionnaire de transport mais en qualité de transporteur et qu'il ne pouvait lui être opposé qu'elle aurait avoué en première instance avoir la qualité de commissionnaire de transport, l'aveu ne pouvant porter sur un point de droit ; que la société Mory Team faisait encore valoir qu'en sa qualité de transporteur et par application de l'article 34 de la CMR, la prescription de son action récursoire n'avait pas commencé de courir ; qu'en se bornant à affirmer que la société Mory Team était intervenue en qualité de commissionnaire de transport, sans rechercher concrètement quel avait été son rôle et sa marge de manoeuvre, la cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard de l'article L. 132-1 du code de commerce ensemble de l'article 39. 4 de la Convention de Genève du 19 mai 1956, relative au contrat de transport international de marchandises par route, dite CMR ;

Mais attendu que loin de se borner à affirmer que la société Mory Team est intervenue en qualité de commissionnaire de transport, l'arrêt retient que celle-ci a été chargée d'organiser le transport de la marchandise, qu'elle a mené l'opération de bout en bout et a confié l'expédition en groupage à la société RH Freight services ; qu'en l'état de ces constatations et appréciations, la cour d'appel, qui a procédé à la recherche prétendument omise, a légalement justifié sa décision ; que le moyen n'est pas fondé ;

Mais sur le premier moyen du pourvoi principal :

Vu les articles 1150 du code civil, 23 et 29 de la Convention de Genève du 19 mai 1956, relative au contrat de transport international de marchandises par route, dite CMR ;

Attendu que pour réduire le montant de la condamnation au profit de la société Royal & Sun alliance, l'arrêt retient que l'accident a pour cause la vitesse estimée excessive du camion sur une route rendue glissante par la pluie et le non-respect par le chauffeur de l'interdiction de circulation des véhicules de transport de marchandises après 22 heures et que ces circonstances caractérisent un défaut de maîtrise dû à une négligence fautive du chauffeur, laquelle n'est pas suffisante pour constituer une faute lourde, de sorte que la société Mory Team est en droit de se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue par l'article 23 de la CMR ;

Attendu qu'en statuant ainsi, la cour d'appel n'a pas tiré les conséquences légales de ses constatations ;

Et sur le second moyen :

Vu l'article L. 132-6 du code de commerce, ensemble l'article 27-1 de la CMR ;

Attendu que, selon le second de ces textes, les intérêts de l'indemnité que peut demander l'ayant droit sont calculés à raison de 5 % l'an ;

Attendu que pour rejeter la demande de la société Royal & Sun alliance en paiement des intérêts au taux de 5 % l'an, l'arrêt retient que la société Mory Team n'ayant pas la qualité de transporteur, les dispositions de la CMR lui sont inapplicables ;

Attendu qu'en statuant ainsi, alors que la société Mory Team était condamnée en sa qualité de commissionnaire garant du fait de ses substitués, et les sociétés R. H Freight et Parmetrans en leur qualité de transporteurs, la cour d'appel a violé les textes susvisés ;

PAR CES MOTIFS :

CASSE ET ANNULE, dans toutes ses dispositions, l'arrêt rendu le 8 septembre 2010, entre les parties, par la cour d'appel de Paris ; remet, en conséquence, la cause et les parties dans l'état où elles se trouvaient avant ledit arrêt et, pour être fait droit, les renvoie devant la cour d'appel de Paris, autrement composée ;

Condamne la société Mory Team, la société Y... X... et Z... , ès qualités, la société Moyrand-Bailly et M. A..., ès qualités, les sociétés RH Freight services limited, Parmetrans et Ergo Kindlustuse aux dépens ;

Vu l'article 700 du code de procédure civile, rejette les demandes ;

Dit que sur les diligences du procureur général près la Cour de cassation, le présent arrêt

sera transmis pour être transcrit en marge ou à la suite de l'arrêt cassé ;
Ainsi fait et jugé par la Cour de cassation, chambre commerciale, financière et économique, et prononcé par le président en son audience publique du seize octobre deux mille douze.

MOYENS ANNEXES au présent arrêt

Moyens produits par Me Le Prado, avocat aux Conseils, pour la société Royal & Sun alliance Insurance PLC, demanderesse au pourvoi principal

PREMIER MOYEN DE CASSATION

LE MOYEN reproche à l'arrêt attaqué :

D'AVOIR réduit le montant de la condamnation prononcée au profit de la société ROYAL & SUN ALLIANCE à la contre-valeur en euros de 5081, 30 DTS ;

AUX MOTIFS QU'« il résulte de l'examen des pièces du dossier, et notamment des énonciations du rapport d'expertise contradictoirement diligenté par le cabinet TEXA, que l'accident litigieux est imputable à la fois à la vitesse estimée excessive du camion sur une route rendue glissante par la pluie et au non-respect par le chauffeur de l'interdiction de circulation des véhicules de transport de marchandises après 22 heures ; que si ces circonstances révèlent la commission de fautes directement à l'origine du défaut de maîtrise relevé, elles ne caractérisent cependant pas pour autant une négligence telle qu'elle puisse confiner au dol et dénoter l'inaptitude du transporteur à exécuter la mission qu'il a contractuellement acceptée ; qu'au surplus, il sera observé qu'aucun procès-verbal de gendarmerie ou de police n'a été alors établi ; que, par suite, si les fautes du préposé du transporteur ne peuvent qu'engager la responsabilité de la société MORY TEAM, laquelle en sa qualité de commissionnaire de transport, chargée de l'organisation de l'opération de bout en bout, est responsable du chef de ces substitués en application des articles L. 132-4 et suivants du Code de commerce, l'appelante est en revanche en droit de se prévaloir des limitations de responsabilité prévues par l'article 23 de la convention dite CMR, seul le dol ou une faute considérée comme équivalente au dol pouvant permettre selon l'article 29 de ce même texte, d'écarter le jeu de ces limitations ; que, dès lors, l'indemnité mise à la charge de la société MORY TEAM ne pourra excéder, en stricte application de l'article 23 susmentionné, la contre-valeur en euros de 5.081, 30 DTS, selon un mode de calcul non contesté en tant que tel, outre les intérêts au taux légal à compter du 13 décembre 2004, date de l'assignation, les intérêts échus étant, pour leur part, capitalisés dans les conditions de l'article 1154 du code civil, les intérêts au taux de 5 % sollicités ne pouvant être alloués dès lors que la société MORY TEAM n'avait pas la qualité de transporteur ; que la société MORY TEAM sera ainsi condamnée au paiement de ladite somme et ce in solidum, en vertu des articles L. 133-1 et suivants du même Code de commerce, avec les sociétés RH FREIGHT et PARMETRANS, respectivement transporteur et transporteur substitué, ainsi qu'avec la Cie ERGO KINDLUSTUSE, cette dernière dans les limites du contrat d'assurances la liant à la société PARMETRANS » ;

ALORS QUE la faute lourde est un comportement d'une extrême gravité, confinant au dol et dénotant l'inaptitude du débiteur de l'obligation à l'accomplissement de la mission contractuelle qu'il avait acceptée ; qu'il ressort des propres constatations de l'arrêt que l'accident litigieux, à l'origine de la perte des marchandises, est imputable à la fois à la vitesse estimée excessive du camion sur une route rendue glissante par la pluie et au non-respect par le chauffeur de l'interdiction de circulation des véhicules de transport de marchandises après 22 heures ; qu'en refusant cependant d'imputer au transporteur, dont devait répondre la société MORY TEAM en qualité de commissionnaire, la commission d'une faute lourde, la Cour d'appel qui n'a pas tiré les conséquences légales qui s'évinçaient de ses propres constatations a violé l'article 1150 du Code civil, ensemble les articles 23 et 29 de la Convention relative au transport routier de marchandise, signée à

Genève le 19 mai 1956, dite Convention CMR.

SECOND MOYEN DE CASSATION

LE MOYEN reproche à l'arrêt attaqué :

D'AVOIR réduit le montant de la condamnation prononcée au profit de la société ROYAL & SUN ALLIANCE à la contre-valeur en euros de 5. 081, 30 DTS, et dit que cette somme sera mise in solidum à la charge de la société MORY TEAM ainsi que des sociétés RH FREIGHT SERVICES, PARMETRANS et ERGO KINDLUSLUSE, celle-ci dans les limites de son contrat avec cette dernière sans accorder à la ROYAL & SUN ALLIANCE d'intérêts au taux de 5 % ;

AUX MOTIFS QU'« il résulte de l'examen des pièces du dossier, et notamment des énonciations du rapport d'expertise contradictoirement diligenté par le cabinet TEXA, que l'accident litigieux est imputable à la fois à la vitesse estimée excessive du camion sur une route rendue glissante par la pluie et au non-respect par le chauffeur de l'interdiction de circulation des véhicules de transport de marchandises après 22 heures ; que si ces circonstances révèlent la commission de fautes directement à l'origine du défaut de maîtrise relevé, elles ne caractérisent cependant pas pour autant une négligence telle qu'elle puisse confiner au dol et dénoter l'inaptitude du transporteur à exécuter la mission qu'il a contractuellement acceptée ; qu'au surplus il sera observé qu'aucun procès-verbal de gendarmerie ou de police n'a été alors établi ; que, par suite, si les fautes du préposé du transporteur ne peuvent qu'engager la responsabilité de la société MORY TEAM, laquelle en sa qualité de commissionnaire de transport, chargée de l'organisation de l'opération de bout en bout, est responsable du chef de ces substitués en application des articles L. 132-4 et suivants du Code de commerce, l'appelante est en revanche en droit de se prévaloir des limitations de responsabilité prévues par l'article 23 de la convention dite CMR, seul le dol ou une faute considérée comme équivalente au dol pouvant permettre selon l'article 29 de ce même texte, d'écarter le jeu de ces limitations ; que, dès lors, l'indemnité mise à la charge de la société MORY TEAM ne pourra excéder, en stricte application de l'article 23 susmentionné, la contre-valeur en euros de 5. 081, 30 DTS, selon un mode de calcul non contesté en tant que tel, outre les intérêts au taux légal à compter du 13 décembre 2004, date de l'assignation, les intérêts échus étant, pour leur part, capitalisés dans les conditions de l'article 1154 du Code civil, les intérêts au taux de 5 % sollicités ne pouvant être alloués dès lors que la société MORY TEAM n'avait pas la qualité de transporteur ; que la société MORY TEAM sera ainsi condamnée au paiement de ladite somme et ce in solidum, en vertu des articles L. 133-1 et suivants du même Code de commerce, avec les sociétés RH FREIGHT et PARMETRANS, respectivement transporteur et transporteur substitué, ainsi qu'avec la Cie ERGO KINDLUSTUSE, cette dernière dans les limites du contrat d'assurances la liant à la société PARMETRANS » ;

1°/ ALORS, d'une part, QUE le commissionnaire de transport répond du transporteur qu'il s'est substitué ; qu'en vertu de l'article 27, paragraphe 1er, de la CMR l'ayant droit peut demander les intérêts de l'indemnité calculés à raison de 5 % l'an du jour de la réclamation adressée par écrit au transporteur ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice ; qu'en fixant au taux légal les intérêts des sommes allouées à la société ROYAL & SUN ALLIANCE, la Cour d'appel a violé l'article L. 132-6 du Code de commerce, ensemble le texte susvisé ;

2°/ ALORS, d'autre part en toute hypothèse, QU'en vertu de l'article 27, paragraphe 1er, de la CMR l'ayant droit peut demander les intérêts de l'indemnité calculés à raison de 5 % l'an du jour de la réclamation adressée par écrit au transporteur ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice ; qu'en fixant au taux légal les intérêts des sommes allouées à la société ROYAL & SUN ALLIANCE, et au paiement desquelles elle a condamné les sociétés RH FREIGHT et PARMETRANS, qu'elle qualifiait de transporteurs, la Cour d'appel a violé le texte susvisé.

Moyen produit par la SCP Waquet, Farge et Hazan, avocat aux Conseils, pour la société

Mory Team et la société Y... X... et Z... , ès qualités, demanderesses au pourvoi incident
Le moyen reproche à l'arrêt attaqué d'avoir débouté la société Mory Team de ses recours en garantie dirigés contre la société R. H. Freight Services Ltd, Parmetrans et Ergo Kindlustuse ;

AUX MOTIFS QU'« aux termes de l'article 32 de la Convention CMR :

« 1 – Les actions auxquelles peuvent donner lieu les transports soumis à la présente Convention sont prescrites dans le délai d'un an. Toutefois, dans le cas de dol ou de faute considérée, d'après la loi de la juridiction saisie, comme équivalente au dol, la prescription est de trois ans.

La prescription court :

a) dans le cas de perte partielle, d'avarie ou de retard, à partir du jour où la marchandise a été livrée ;

b) dans le cas de perte totale, à partir du trentième jour après l'expiration du délai convenu ou, s'il n'a pas été convenu de délai, à partir du soixantième jour après la prise en charge de la marchandise par le transporteur ;

c) dans tous les autres cas, à partir de l'expiration d'un délai de trois mois à dater de la conclusion du contrat de transport. Le jour indiqué ci-dessus comme point de départ de la prescription n'est pas compris dans le délai » ;

qu'en l'espèce, que les marchandises considérées ont été prises en charge le 12 décembre 2003 et aucun délai de livraison n'avait été convenu ; que la prescription venait donc à échéance le 12 février 2005 ; que, par suite, les appels en garantie susvisés formés par la société MORY TEAM en sa qualité ci-dessus établie de commissionnaire par conclusions des 5 et 9 décembre 2005 ainsi que par acte du 17 janvier 2006, sont nécessairement irrecevables comme prescrites en application de l'article précité » ;

ALORS QUE la commission de transport est une convention par laquelle le commissionnaire s'engage envers le commettant à accomplir pour le compte de celui-ci les actes juridiques nécessaires au déplacement d'une marchandise d'un lieu à un autre qui se caractérise non seulement pas la latitude laissée au commissionnaire d'organiser librement le transport par les voies et moyens de son choix, sous son nom et sous sa responsabilité, mais aussi par le fait que cette convention porte sur le transport de bout en bout et que la qualité de commissionnaire de transport ne résulte pas, pour celui qui a été chargé de l'acheminement d'une marchandise de bout en bout, du seul fait qu'il s'est substitué à un tiers en l'exécution de l'expédition s'il ne justifie pas du consentement de son donneur d'ordre à l'existence de cette substitution ; qu'en l'espèce, dans ses conclusions d'appel (pp. 9 et 10) la société Mory Team avait fait valoir qu'elle n'était pas intervenue en qualité de commissionnaire de transport mais en qualité de transporteur et qu'il ne pouvait lui être opposé qu'elle aurait avoué en première instance avoir la qualité de commissionnaire de transport, l'aveu ne pouvant porter sur un point de droit ; que la société Mory Team faisait encore valoir qu'en sa qualité de transporteur et par application de l'article 34 de la CMR, la prescription de son action récursoire n'avait pas commencé de courir ; qu'en se bornant à affirmer que la société Mory Team était intervenue en qualité de commissionnaire de transport, sans rechercher concrètement quel avait été son rôle et sa marge de manoeuvre, la Cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard de l'article L. 132-1 du Code de commerce ensemble de l'article 39. 4 de la Convention de Genève du 19 mai 1956, relative au contrat de transport international de marchandises par route, dite CMR.

Publication :

Décision attaquée : Cour d'appel de Paris du 8 septembre 2010