COMM. FB

COUR DE CASSATION

Audience publique du **17 décembre 2013**

Rejet

M. ESPEL, président

Arrêt n° 1223 F-P+B

Pourvoi n° D 12-28.226

R É P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

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

Statuant sur le pourvoi formé par :

1°/ la Société des brasseries du Gabon (SOBRAGA), société de droit gabonais, dont le siège est zone industrielle d'Owendo, BP 487, Libreville (Gabon),

2°/ la société Omnium gabonais d'assurances et de réassurances (OGAR), société de droit gabonais, dont le siège est 1881 boulevard de l'Indépendance, BP 201, Libreville (Gagon),

3°/ la société Axa assurances Gabon, société de droit gabonais, dont le siège est 1935 boulevard de l'Indépendance, BP 4047, Libreville (Gabon),

contre l'arrêt rendu le 19 avril 2012 par la cour d'appel de Rouen (chambre civile et commerciale), dans le litige les opposant :

1°/ au capitaine D. Chuksin, domicilié chez la société anonyme CMA-CGM, 1 quai Colbert, BP 7007 X, 76080 Le Havre cedex, commandant le navire Delphine Delmas, pris tant en son nom personnel qu'en qualité de représentant de l'armateur dudit navire,

2°/ à la société CMA-CGM, société anonyme, dont le siège est 1 quai Colbert, BP 7007 X, 76080 Le Havre cedex, venant aux droits de la société Delmas,

défendeurs à la cassation ;

Les demanderesses invoquent, à l'appui de leur pourvoi, le moyen unique de cassation annexé au présent arrêt ;

Vu la communication faite au procureur général ;

LA COUR, en l'audience publique du 19 novembre 2013, où étaient présents : M. Espel, président, M. Rémery, conseiller rapporteur, M. Gérard, conseiller doyen, M. Graveline, greffier de chambre ;

Sur le rapport de M. Rémery, conseiller, les observations de la SCP Delaporte, Briard et Trichet, avocat de la Société des brasseries du Gabon et des sociétés Omnium gabonais d'assurances et de réassurances et Axa assurances Gabon, de Me Le Prado, avocat du capitaine D. Chuksin et de la société CMA-CGM, l'avis de Mme Bonhomme, avocat général, et après en avoir délibéré conformément à la loi ;

Sur le moyen unique :

Attendu, selon l'arrêt confirmatif attaqué (Rouen, 19 avril 2012), qu'une cargaison de malt a été chargée au port du Havre sur le navire « Delphine Delmas » pour être transportée par voie maritime par la société Delmas, aux droits de laquelle vient la société CMA-CGM, à destination de la Société des brasseries du Gabon (SOBRAGA), à Libreville ; que, lors d'une escale à Abidjan (Côte-d'Ivoire), le navire, à bord duquel était monté un pilote, a heurté un fond rocheux dans le chenal d'accès, occasionnant une voie d'eau et des dommages à la marchandise ; que la SOBRAGA et ses assureurs partiellement subrogés dans ses droits pour l'avoir indemnisée, les sociétés Omnium gabonais d'assurances et de réassurances et Axa assurances Gabon, ont assigné en réparation de leurs préjudices le transporteur maritime, qui leur a opposé l'existence d'une faute du pilote ;

Attendu que la SOBRAGA et ses assureurs font grief à l'arrêt d'avoir accueilli ce moyen de défense, alors, selon le moyen :

1°/ que ni le transporteur, ni le navire ne sont responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire ; que la faute nautique s'entend d'une faute touchant à la navigation et affectant directement l'équilibre et la sécurité du navire ; qu'en retenant l'existence d'une faute nautique commise par le pilote Ouattara aux motifs que le navire, à l'approche des jetées, alors qu'il aurait dû suivre les feux d'alignement du chenal d'entrée dans le port, avait fait des embardées à la suite de mauvais ordres de barre du pilote (ordres de barre successifs « à tribord », sans réaliser que le navire dérivait sur tribord vers le nord en sortant du cône matérialisé par des points lumineux d'entrée du port) sans rechercher si, dès son embarquement à bord du navire « Delphine Delmas » le 18 juin 2008 à 01h12, le pilote Ouattara n'avait pas été aussitôt confronté à des embardées soudaines du navire à bâbord, ainsi qu'il résultait des rapports concordants établis par le pilote et par M. Bodhanov, capitaine en second du navire, dont la cause était demeurée inconnue de sorte que, faute de justifier du contraire, le transporteur maritime, à qui incombait la charge de prouver l'existence du cas excepté relatif à la faute nautique, ne pouvait se prévaloir d'aucune exonération de responsabilité, la cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard de l'article 4 § 2 a) de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 amendée ;

2°/ que ni le transporteur ni le navire ne sont responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire ; que la faute nautique s'entend d'une faute touchant à la navigation et affectant directement l'équilibre et la sécurité du navire ; qu'en énonçant que la faute nautique était avérée en raison du fait qu'à la suite de mauvais ordres de barre du pilote (ordres de barre successifs « à tribord » sans réaliser que le navire dérivait sur tribord vers le nord en sortant du cône matérialisé par des points lumineux d'entrée du port) et que le navire n'avait pu redresser sa trajectoire du fait que le pilote avait d'emblée demandé le lancement des moteurs à plein régime, ce qui n'avait pas permis d'augmenter ultérieurement la puissance des moteurs pour sauver le navire, tout en constatant que les fonds rocheux n'étaient pas indiqués sur les cartes marines, que les manoeuvres d'entrée dans le canal de Vridi jusqu'au port d'Abidjan étaient complexes et que le heurt s'était produit sous l'effet conjugué du vent et de la houle, la cour d'appel n'a pas tiré les conséquences légales de ses propres constatations et a violé l'article 4 § 2 a) de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 amendée ;

3°/ que ni le transporteur ni le navire ne sont responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire ; que la faute nautique s'entend

d'une faute touchant à la navigation et affectant directement l'équilibre et la sécurité du navire ; qu'en énonçant que la faute nautique était avérée sans rechercher, bien qu'y ayant été invitée, si dans son rapport établi le 25 juillet 2008 à la requête du « Legal Department Delmas Group », la société Marine Senior Consultant n'avait pas admis que « les deux rapports du capitaine et du pilote (et ceux des officiers du navire) ne permettaient pas de faire une analyse de la trajectoire ayant amené le navire en contact avec les fonds dans la zone jouxtant le musoir de la jeté Est », puis procédé à une modélisation théorique sur la seule base des documents radar, GPS et VDR, d'où il résultait que les circonstances exactes de l'événement de mer étaient demeurées inconnues, le transporteur ne justifiant donc pas de l'existence d'une faute nautique cause exclusive du dommage, la cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard de l'article 4 § 2 a) de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 amendée ;

4°/ que ni le transporteur ni le navire ne sont responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire ; qu'en énonçant que la faute nautique était avérée au motif inopérant que les appelantes mettent vainement en doute la fiabilité des sondes du navire alors que le rapport du Bureau Veritas et l'inspection du 16 mai 2008 réalisée par les affaires maritimes au port de la Pallice démontrent que « le navire Delphine Delmas était en bon état de navigabilité un mois avant son échouage » sans rechercher si les systèmes de navigation du navire « Delphine Delmas » ne présentaient pas un caractère défectueux lors de la survenance de l'événement de mer dans la nuit du 18 juin 2008, la cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard de l'article 4 § 2 a) de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 amendée ;

Mais attendu qu'après avoir énoncé que les actes, négligences ou défaut du pilote exonèrent le transporteur maritime de sa responsabilité, par application des dispositions de l'article 4 § 2 a) de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, l'arrêt, appréciant les éléments de preuve, retient, par motifs propres, que l'échouement sur le fond rocheux a pour cause le fait qu'au lieu de suivre, à l'approche des jetées, les feux d'alignement du chenal d'entrée au port d'Abidjan, le navire a fait des embardées dues à une succession rapide d'ordres de barre erronés donnés par le pilote accentuant sa dérive vers le nord, qu'il n'a pu redresser sa trajectoire, faute de pouvoir augmenter la puissance de ses moteurs qui était déjà au maximum sur demande du pilote formulée dès son embarquement et, par motifs adoptés, que les rapports du capitaine et du pilote établissent l'absence d'avarie de fonctionnement du navire ; que, par ces constatations et appréciations, qui rendent inopérantes les circonstances évoquées par la deuxième branche, la cour d'appel a pu, en procédant aux recherches demandées, décider que

les dommages à la marchandise avaient pour cause exclusive la faute nautique du pilote ; que le moyen n'est pas fondé ;

PAR CES MOTIFS :

REJETTE le pourvoi ;

Condamne la Société des brasseries du Gabon et les sociétés Omnium gabonais d'assurances et de réassurances et Axa assurances Gabon aux dépens ;

Vu l'article 700 du code de procédure civile, les condamne à payer à la société CMA-CGM la somme globale de 3 000 euros ; rejette les autres demandes ;

Ainsi fait et jugé par la Cour de cassation, chambre commerciale, financière et économique, et prononcé par le président en son audience publique du dix-sept décembre deux mille treize.

MOYEN ANNEXE au présent arrêt

Moyen produit par la SCP Delaporte, Briard et Trichet, avocat aux Conseils, pour la Société des brasseries du Gabon et les sociétés Omnium gabonais d'assurances et de réassurances et Axa assurances Gabon.

Il est fait grief à l'arrêt attaqué d'avoir débouté la société Omnium Gabonais d'Assurances et de Réassurances et la société Axa Assurances Gabon de leurs demandes tendant à voir condamner la société Delmas, in solidum avec M. le capitaine de navire Delphine Delmas pris tant en son nom personnel qu'en sa qualité de représentant de l'armateur dudit navire à payer la somme en principal de 678.851.592 FCFA ou sa contrevaleur en euros, outre les intérêts de droit,

Aux motifs propres qu'il ressort tant du rapport du cabinet Marine Senior Consultant effectué pour le compte des assureurs « corps » du navire que du rapport de mer du pilote Ouattara du 18 juin 2008 et de ces deux capitaines Chuksin et Bohdanov (capitaine en second), documents incontestables, et dûment traduits, que le pilote gabonais Ouattara a embarqué à bord du navire Delphine Delmas le 18 juin 2008 à 01 h 12 pour le guider dans le canal de Vridi jusqu'au port d'Abidjan, 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 (ordres de barre successifs « à tribord », sans réaliser que le navire dérivait sur tribord vers le nord en sortant du cône matérialisé par des points lumineux d'entrée du port) et n'a pu redresser sa trajectoire, du fait que le pilote avait d'emblée demandé le lancement des moteurs à plein régime, ce qui n'a pas permis d'augmenter ultérieurement la puissance des moteurs pour sauver le navire qui, sous l'effet conjugué du vent et de la houle 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 (oeuvres vives) ; que cette déchirure et la voie d'eau qui s'est ensuivie dans la cale ont incontestablement mis le navire, dont l'assiette et la stabilité ont été irrémédiablement compromises, en péril, il a dû être remorqué jusqu'au quai, sa gîte l'empêchant de gouverner ; que le capitaine des remorqueurs témoigne à cet égard que « le pilote Ouattara lui a demandé de rester en assistance pour vérifier à chaque instant les tirants d'eau et la gîte qui devenait de plus en plus importante à cause du choc subi à la passe d'entrée » ; que le navire Delphine Delmas est resté un mois au port d'Abidjan pour les réparations urgentes puis a été confié à un chantier de réparation où il a été placé en cale sèche pendant trois semaines, tous éléments établissant la gravité des avaries et la circonstance que la faute nautique commise par le pilote a bien mis en péril le navire ; que contrairement à ce que prétendent les appelantes, qui s'emparent pour soutenir cet argument, d'une erreur de traduction du rapport du capitaine en second Bohdanov désignant le navire par le terme « VSL » (vessel en

anglais soit navire en français), inexactement traduit dans un premier temps par « VLS », aucun système de pilotage automatique n'existait ni n'était en fonctionnement sur le navire Delphine Delmas lors des manoeuvres d'entrée dans le port ; qu'enfin, c'est vainement que les appelantes mettent en doute la fiabilité des sondes du navire alors que le rapport du Bureau Veritas et l'inspection du 16 mai 2008 réalisée par les Affaires Maritimes au port de la Pallice démontrent que le navire Delphine Delmas était en bon état de navigabilité un mois avant son échouage ; qu'en tout état de cause, la configuration du canal de Vridi et la complexité des manoeuvres d'entrée au port n'auraient pas permis auxdits sondeurs de fonds marins, non couplés avec les machines, d'être opérants eu égard à la rapide succession d'ordres de barre donnés à la passerelle ; que quant aux supputations développées longuement par les appelantes sur les actes des uns et des autres, elles ne reposent que sur des extrapolations sans rapport avec des éléments factuels et certains de nature à démentir les déclarations et témoignages convergents des protagonistes à bord du navire ; que la faute nautique est donc avérée, ainsi que l'a relevé le tribunal ;

Et, aux motifs adoptés des premiers juges, qu'il apparaît, au travers des rapports du pilote et du capitaine que le navire n'avait pas d'avarie de fonctionnement, qu'il n'y avait pas de « système VLS » défectueux, comme l'indique la partie demanderesse, qui tient cet élément d'une mauvaise traduction du rapport du second capitaine, car il fallait lire « VSL » c'est-à-dire vessel ou navire en français ; que le rapport de l'expert Marine Senior Consultant, intervenu à Abidjan, souligne que le pilote a commis une faute nautique, « en demandant de mettre le moteur à plein régime dès le début de son intervention : ce qui ne lui a pas permis ensuite d'en augmenter la puissance pour redresser le navire à la suite des erreurs de barre successives qu'il a commises » ; que le rapport du capitaine du navire mentionne que « à la suite d'actions et de conseils non appropriés et irréfléchis de la part du pilote, M. Ouattara, le navire a fini par s'éloigner des feux d'alignement pour s'approcher des zones de faible profondeur près de la rive… où il a heurté un obstacle sous-marin vers la rive susmentionnée » ; que le rapport du capitaine des remorqueurs indique « que le pilote me demande de rester en assistance pour vérifier à chaque instant les tirants d'eau et la gîte qui devenait de plus en plus importante à cause du choc subi à la passe d'entrée » ; qu'à la lecture de ces rapports il apparaît clairement que le pilote a commis une faute nautique, ayant entraîné un risque certain pour l'assiette et la sécurité du navire, qui n'a pu rentrer au port qu'avec l'aide de deux remorqueurs ; que cette faute nautique a un lien de causalité exclusif avec des dommages subis à la cargaison de malt, que le bon arrimage en cale n° 1 n'est pas contesté ; que le sinistre s'inscrit dans le cadre de la gestion nautique du navire dont le transporteur maritime ne saurait être tenu responsable, par application de l'article 4 (alinéa 2-a) de la Convention de Bruxelles de 1924 ; qu'il a été constaté contradictoirement à l'escale d'Abidjan que 793,320 tonnes de malt avaient été mouillées par suite

de la voie d'eau de mer dans la coque, et inutilisables et détruites ; que la société Sobraga et ses assureurs seront donc déboutés de leur demande d'indemnisation au titre des malts mouillés et détruits à Abidjan ;

Alors, en premier lieu, que ni le transporteur, ni le navire ne sont responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire ; que la faute nautique s'entend d'une faute touchant à la navigation et affectant directement l'équilibre et la sécurité du navire ; qu'en retenant l'existence d'une faute nautique commise par le pilote Ouattara aux motifs que le navire, à l'approche des jetées, alors qu'il aurait dû suivre les feux d'alignement du chenal d'entrée dans le port, avait fait des embardées à la suite de mauvais ordre de barre du pilote (ordres de barre successifs « à tribord », sans réaliser que le navire dérivait sur tribord vers le nord en sortant du cône matérialisé par des points lumineux d'entrée du port) sans rechercher si, dès son embarquement à bord du navire Delphine Delmas le 18 juin 2008 à 01h12, le pilote Ouattara n'avait pas été aussitôt confronté à des embardées soudaines du navire à bâbord, ainsi qu'il résultait des rapports concordants établis par le pilote et par M. Bodhanov, capitaine en second du navire, dont la cause était demeurée inconnue de sorte que, faute de justifier du contraire, le transporteur maritime, sur qui incombait la charge de prouver l'existence du cas excepté relatif à la faute nautique, ne pouvait se prévaloir d'aucune exonération de responsabilité, la cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard de l'article 4 § 2 a) de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 amendée ;

Alors, en deuxième lieu, que ni le transporteur ni le navire ne sont responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire ; que la faute nautique s'entend d'une faute touchant à la navigation et affectant directement l'équilibre et la sécurité du navire ; qu'en énonçant que la faute nautique était avérée en raison du fait qu'à la suite de mauvais ordres de barre du pilote (ordres de barre successifs « à tribord » sans réaliser que le navire dérivait sur tribord vers le nord en sortant du cône matérialisé par des points lumineux d'entrée du port) et que le navire n'avait pu redresser sa trajectoire du fait que le pilote avait d'emblée demandé le lancement des moteurs à plein régime, ce qui n'avait pas permis d'augmenter ultérieurement la puissance des moteurs pour sauver le navire, tout en constatant que les fonds rocheux n'étaient pas indiqués sur les cartes marines, que les manoeuvres d'entrée dans le canal de Vridi jusqu'au port d'Abidjan étaient complexes et que le heurt s'était produit sous l'effet conjugué du vent et de la houle, la cour d'appel n'a pas tiré les conséquences légales de ses propres constatations et a violé l'article 4 § 2 a) de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 amendée ;

Alors, en troisième lieu, que ni le transporteur ni le navire ne sont responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire ; que la faute nautique s'entend d'une faute touchant à la navigation et affectant directement l'équilibre et la sécurité du navire ; qu'en énonçant que la faute nautique était avérée sans rechercher, bien qu'y ayant été invitée, si dans son rapport établi le 25 juillet 2008 à la requête du « Legal Department Delmas Group », la société Marine Senior Consultant n'avait pas admis que « les deux rapports du capitaine et du pilote (et ceux des officiers du navire) ne permettaient pas de faire une analyse de la trajectoire ayant amené le navire en contact avec les fonds dans la zone jouxtant le musoir de la jeté Est », puis procédé à une modélisation théorique sur la seule base des documents radar, GPS et VDR, d'où il résultait que les circonstances exactes de l'événement de mer étaient demeurées inconnues, le transporteur ne justifiant donc pas de l'existence d'une faute nautique cause exclusive du dommage, la cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard de l'article 4 § 2 a) de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 amendée ;

Alors, en quatrième lieu, que ni le transporteur ni le navire ne sont responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire ; qu'en énonçant que la faute nautique était avérée au motif inopérant que les appelantes mettent vainement en doute la fiabilité des sondes du navire alors que le rapport du Bureau Veritas et l'inspection du 16 mai 2008 réalisée par les Affaires Maritimes au port de la Pallice démontrent que « le navire Delphine Delmas était en bon état de navigabilité un mois avant son échouage » sans rechercher si les systèmes de navigation du navire « Delphine Delmas » ne présentaient pas un caractère défectueux lors de la survenance de l'événement de mer dans la nuit du 18 juin 2008, la cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard de l'article 4 § 2 a) de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 amendée.