

Le : 17/05/2013

Cour de cassation

chambre commerciale

Audience publique du 23 avril 2013

N° de pourvoi: 12-12101

ECLI:FR:CCASS:2013:CO00426

Publié au bulletin

Cassation partielle

M. Espel (président), président

Me Foussard, Me Le Prado, SCP Boullez, 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 Kura Shipping Ltd et le capitaine du navire Bering wind, ès qualités, que sur le pourvoi incident relevé par les sociétés Lesieur et Saipol ;

Attendu, selon l'arrêt attaqué, que les sociétés Lesieur et Saipol ont acquis de la société Glencore de l'huile de tournesol brute en provenance d'Argentine, aux termes d'un contrat de vente coût, assurance et fret soumis aux conditions générales de la Federation of Oils, Seeds and Fats Associations (FOSFA), comprenant une clause d'arbitrage à Londres ; que cette marchandise a été chargée dans le port de Necochea sur le navire Bering wind pour être transportée à destination de celui de Dunkerque par la société Kura Shipping Ltd (société Kura), le navire devant ensuite livrer une autre partie de la cargaison de même nature à d'autres clients de la société Glencore à Rotterdam (Pays-Bas) et Hamm (Allemagne) ; qu'à l'arrivée à Dunkerque, le 1er octobre 2005, une pollution ayant été constatée au déchargement, des analyses puis une expertise judiciaire ont été ordonnées et les sociétés Lesieur et Saipol, pour garantir leurs droits, ont fait procéder à la saisie conservatoire du navire, sur autorisation du président du tribunal de commerce du 5 octobre 2005, qui a été maintenue, sur référé-rétractation, par un arrêt du 20 octobre 2005, la mainlevée amiable intervenant le lendemain ; que, sur le fond, les sociétés Lesieur et Saipol ont assigné en réparation de leur préjudice la société Kura, tandis que celle-ci, le capitaine du navire, ès qualités, et les assureurs subrogés dans les droits de la société Glencore, dont la société Delta Lloyd Schadeverzekering NV est l'apéritrice (les

assureurs), leur ont demandé réparation du préjudice d'immobilisation du navire et de la cargaison résultant de la saisie estimée abusive ;

Sur le moyen unique du pourvoi principal :

Attendu que la société Kura et le capitaine du navire, ès qualités, font grief à l'arrêt d'avoir, après jonction des instances, retenu la responsabilité du transporteur maritime, alors, selon le moyen :

1°/ qu'il est de principe que les juges du fond ont l'obligation de ne pas dénaturer les documents de la cause ; qu'il résulte des termes clairs et précis du rapport d'expertise que l'expert a affirmé en des termes exempts de toute incertitude qu'il résulte avec la force de l'évidence des analyses chimiques effectuées par le laboratoire Verwey que la totalité de la marchandise était saine et de qualité marchande et que la pollution de la cargaison était inhérente à la nature même de l'huile tournesol qui contient des résidus organiques dont des composés aminés (rapport d'expertise, p. 126, 150 et 151) ; qu'en considérant que l'expert judiciaire avait seulement émis l'hypothèse que la présence de vase et l'état d'émulsion d'une partie de la cargaison proviendrait de l'état de la marchandise antérieurement à son chargement en Argentine sans qu'il soit en mesure d'en rapporter la preuve, quand les conclusions péremptoires de l'expert étaient fondées sur les analyses du laboratoire Verwey, la cour d'appel a dénaturé les termes clairs et précis du rapport d'expertise, en violation du principe précité et de l'article 4 du code de procédure civile ;

2°/ que le vice propre de la marchandise dont le transporteur maritime ne répond pas se définit comme la propension de celle-ci à se détériorer sous l'effet d'un transport maritime effectué dans des conditions normales, compte tenu des circonstances ; que la société Kura et le capitaine du navire Bering Wind ont soutenu dans leurs conclusions que l'expert judiciaire a attribué l'origine de la prétendue pollution aux aminés qui sont naturellement présentes dans l'huile de tournesol transportée à bord du navire avant qu'elle ne soit raffinée comme il était prévu ; qu'en se bornant à énoncer que la société Kura et le capitaine du navire Bering Wind ne rapportaient pas la preuve que la présence de la vase et l'état d'émulsion d'une partie de la cargaison ne provenaient pas de l'état de la marchandise antérieurement à sa livraison, sans rechercher, comme elle y était invitée, si la présence de la vase et l'état d'émulsion d'une partie de la cargaison n'étaient pas imputables à la nature particulière de la marchandise qui était ainsi affectée d'un vice propre, la cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard de l'article 4.2 m) de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924, ensemble l'article L. 5422-12 du code des transports ;

3°/ que les dispositions de l'article 3-4 de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924, modifié par le protocole du 23 février 1968, relatives à la force probante des mentions du connaissance, n'interdisent pas au transporteur, même en l'absence de réserves portées sur ce document, d'établir que le dommage est dû à l'une des causes de nature à l'exonérer de sa responsabilité, notamment d'un vice propre de la marchandise ; qu'en retenant, pour décider que la société Kura et le capitaine du navire Bering Wind ne pouvaient pas se prévaloir d'un cas excepté, que les connaissements ont été émis nets de réserves, la cour d'appel a violé la disposition précitée, ensemble l'article 4.2 m) de la

Convention de Bruxelles du 25 août 1924 et l'article L. 5422-12 du code des transports ;

4°/ qu'en se bornant à énoncer que la société Kura et le capitaine du navire Bering Wind ont commis une faute en ne respectant pas les prescriptions FOSFA qui exigent un rinçage des cuves à l'eau douce sans répondre aux conclusions par lesquelles ils soutenaient que cette absence de rinçage à l'eau douce n'était pas la cause de la contamination de la marchandise, ainsi que l'expert l'avait lui-même relevé dans le rapport d'expertise, la cour d'appel n'a pas satisfait aux exigences de l'article 455 du code de procédure civile

Mais attendu que, tout en rappelant l'avis de l'expert judiciaire suivant lequel les résidus de vase sale et nauséabonde observés dans l'huile déchargée du navire et son émulsion partielle étaient dus à l'état de la marchandise avant son chargement, la cour d'appel a écarté, sans les dénaturer, ces conclusions, comme elle en tenait le pouvoir des dispositions de l'article 246 du code de procédure civile, en estimant qu'il ne s'agissait que d'une hypothèse, faute pour l'expert d'être en mesure de rapporter la preuve de son affirmation ; que, sans énoncer davantage que l'absence de réserves aux connaissances interdisait au transporteur maritime de combattre la présomption en résultant sur le bon état antérieur de la marchandise, la cour d'appel a ainsi effectué la recherche évoquée sur l'existence d'un vice propre de celle-ci, exonératoire de la responsabilité de plein droit du transporteur maritime, à la condition qu'il prouve le vice allégué ; que le moyen qui, en sa dernière branche, critique un motif surabondant de l'arrêt fondé sur une faute du transporteur, ne peut être accueilli ;

Et sur le troisième moyen du pourvoi incident :

Attendu que les sociétés Lesieur et Saipol font grief à l'arrêt de les avoir condamnées à payer à la société Kura et au capitaine du navire, ès qualités, la somme de 67 000 euros de dommages-intérêts pour saisie abusive, alors, selon le moyen :

1°/ qu'en retenant l'abus qu'aurait commis les sociétés Lesieur et Saipol, pour avoir maintenu la saisie du navire, précisément jusqu'au 13 octobre 2005, sans rechercher si le maintien par l'arrêt du 20 octobre 2005 des ordonnances rendues les 5 et 7 octobre 2005 n'excluait pas, le juge ayant considéré que la saisie du navire devait être maintenue, l'existence d'un abus, les juges du fond ont privé leur décision de base légale au regard de l'article 1382 du code civil ainsi que les articles 1er et 22 de la loi n° 91-650 du 9 juillet 1991 ;

2°/ qu'à supposer même que les analyses effectuées par le laboratoire "EFSA" à la demande des assureurs du vendeur aient montré qu'aux yeux de ce laboratoire, la marchandise était saine, hormis 289 tonnes, les juges du fond auraient dû rechercher en tout état de cause si les sociétés Saipol et Lesieur n'étaient pas fondées à maintenir la saisie, dès lors qu'une expertise judiciaire avait été prescrite sur la qualité de la marchandise, qui était en cours, à l'effet d'en déterminer les caractéristiques, que les analyses du laboratoire "EFSA" étaient soumises au contrôle de l'expert, et qu'en s'abstenant de s'expliquer sur ce point, les juges du fond ont privé leur décision de base

légale au regard de l'article 1382 du code civil ainsi que les articles 1er et 22 de la loi n° 91-650 du 9 juillet 1991 ;

3°/ que faute de s'être expliqué sur le point de savoir si la circonstance que l'expert et le sapiteur nommés par le juge avaient interdit le 8 octobre 2005 de toucher au chargement, sachant que ce n'est que le 21 octobre 2005 qu'ils ont levé cette interdiction, n'excluait pas, jusqu'à cette date, le caractère abusif du maintien de la saisie, les juges du fond ont en tout état de cause privé leur décision de base légale au regard de l'article 1382 du code civil ainsi que les articles 1er et 22 de la loi n° 91-650 du 9 juillet 1991 ;

Mais attendu que l'autorisation donnée par le juge de maintenir la saisie conservatoire d'un navire n'exclut pas, par principe, la recherche, en fonction de l'ensemble des circonstances, de la responsabilité du saisissant pour abus du droit de saisir ; qu'ayant relevé, par motifs adoptés, que les sociétés Lesieur et Saipol avaient elles-mêmes sollicité des analyses du laboratoire de contrôle sanitaire ETSA, dont leurs conclusions d'appel précisaient qu'il était agréé par la FOSFA, et par motifs propres que, dès le 13 octobre 2005, leurs assureurs leur avaient transmis les résultats de ces analyses concluant que l'huile, hors une certaine quantité isolée dès les premiers jours pour être vendue en sauvetage, était, après raffinage, de qualité marchande et propre à la consommation humaine, la cour d'appel a pu en déduire, bien que l'expertise judiciaire et le délibéré sur le maintien de la saisie fussent en cours à cette date, que le maintien au-delà de celle-ci de l'immobilisation du navire caractérisait une faute constitutive d'un abus du droit de saisir ; que le moyen qui, en sa troisième branche, est irrecevable comme nouveau et mélangé de fait et de droit, n'est pas fondé pour le surplus ;

Mais sur le premier moyen du pourvoi incident :

Vu le principe compétence-compétence selon lequel il appartient à l'arbitre de statuer, par priorité, sur sa propre compétence sauf nullité ou inapplicabilité manifeste de la clause d'arbitrage ;

Attendu que, pour juger compétente la juridiction de l'État afin de statuer, dans les rapports entre les acheteurs et les assureurs subrogés dans les droits du vendeur, sur les conséquences dommageables à l'égard de ce dernier de l'immobilisation prolongée du navire et de sa cargaison, dont la partie destinée aux autres clients de la société Glencore a dû, dans l'intervalle, leur être livrée par cabotage moyennant des frais supplémentaires, l'arrêt retient que le litige n'intéresse pas l'exécution du contrat de vente, mais est relatif à la saisie du bien d'un tiers, de sorte qu'il ne relève pas de la clause d'arbitrage ;

Attendu qu'en statuant ainsi, par des motifs impropres à établir le caractère manifeste de la nullité ou de l'inapplicabilité de cette clause, seul de nature à faire obstacle à la compétence prioritaire des arbitres pour statuer sur l'existence, la validité et l'étendue de la convention d'arbitrage, laquelle soumettait à l'arbitrage tout litige en rapport avec le contrat de vente, sans exclure de manière manifeste la possibilité pour les arbitres de statuer sur les conséquences dommageables pour le vendeur d'une saisie conservatoire abusive de navire ayant eu pour objet de garantir l'exécution de ses obligations envers

l'acheteur saisissant, la cour d'appel a violé le principe susvisé ;

PAR CES MOTIFS, et sans qu'il y ait lieu de statuer sur le deuxième moyen du pourvoi incident :

REJETTE le pourvoi principal ;

Et sur le pourvoi incident :

CASSE ET ANNULE, mais seulement en ce qu'il a déclaré les juridictions judiciaires compétentes pour connaître des demandes des sociétés Delta Lloyd Schadeverzekering, Victoria Versicherung AG, Kravag-logistic Versicherung AG, Axa Versicherung AG, Condor Allgemeine Versicherung AG, Basler Securitas Versicherung AG, Amlin Corporate Insurance NV, HDI-Gerling Verzerungen NV et TSM Insurance Company, déclaré leur action recevable et condamné solidairement les sociétés Lesieur et Saipol à leur payer la somme de 177 393,70 euros à titre de dommages-intérêts, l'arrêt rendu le 8 novembre 2011, entre les parties, par la cour d'appel de Douai ; remet, en conséquence, sur ces points, 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 Douai, autrement composée ;

Laisse à chaque partie la charge de ses 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 partiellement 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 vingt-trois avril deux mille treize.

MOYENS ANNEXES au présent arrêt

Moyen produit par la SCP Boullez, avocat aux Conseils, pour la société Kura Shipping Ltd, le capitaine du navire Bering Wind et le capitaine du navire Bering Wind, ès qualités, demanderesse au pourvoi principal

Le pourvoi fait grief à l'arrêt attaqué D'AVOIR condamné solidairement le capitaine du navire "BERING WIND" ès qualités et la société KURA SHIPPING à payer aux SAS LESIEUR et SAIPOL des dommages et intérêts d'un montant de 166.494,95 € en conséquence de la pollution des marchandises ;

AUX MOTIFS QUE le transport de la cargaison a été assuré par le navire "BERING WIND", propriété de la société KURA SHOPPING, d'Argentine au port de Dunkerque où le bâtiment a accosté le 1er octobre 2005 ; que, le 1er octobre 2005, entre 17 heures 20 et 17 heures 30, lors du déchargement de la marchandise au quai de la SA RUBIS TERMINAL, en charge du stockage, a été constatée, sur les deux lignes de déchargement (lignes 2 et 3), une pollution du produit constituée par la présence de vase sale dégageant une odeur nauséabonde ; que les opérations de déchargement étant alors suspendues, le Cabinet LEVESQUE, société de surveillance, a procédé, à la demande des réceptionnaires, à un certain nombre de constatations ; qu'un expert désigné, à la demande des assureurs de la société GLENCORE, par le cabinet J. HAMMER & HUSSEN BV a procédé au prélèvement d'échantillons dont l'analyse a été confiée au laboratoire VERWEY ; que le déchargement a repris le 2 octobre 2005 ; qu'une partie de la cargaison, considérée comme polluée (289 tonnes), a été isolée et vendue en sauvetage les 17 et 18 janvier 2006 ; qu'en application de l'article 4 de la convention de Bruxelles du 25 août 1924 et de l'article 27 de la loi du 18 juin 1966, le transporteur maritime est présumé responsable des pertes ou dommages survenus à la marchandise pendant qu'elle était sous sa garde ; qu'il se libère de sa responsabilité par la preuve d'un cas excepté de responsabilité, cette preuve ne pouvant résulter de simples hypothèses ou de déductions hypothétiques ; qu'il est constant qu'une partie de la cargaison déchargée par les manifolds n° 2 et n° 3 présentait des résidus de vase et un état d'émulsion partielle ; que 289 tonnes affectée de pollution ont été isolées dès le début des opérations de déchargement ; que si le Professeur Z... considère que la vase et l'état d'émulsion partielle affectant une partie de la cargaison provenaient de l'état de la marchandise antérieurement à son chargement en Argentine, il ne s'agit là que d'une hypothèse, l'expert n'étant pas en mesure de rapporter la preuve de cette affirmation ; que, par ailleurs, les connaissements ont été émis nets de réserves ("clean on board"), de sorte que la marchandise est présumée avoir été remise intacte au transporteur maritime ; qu'au surplus, l'expert a relevé une faute du transporteur en ce que les procédures de lavage des cuves n'étaient pas conformes aux prescriptions FOSFA ; que le Capitaine du navire "BERING WIND" et la société KURA SHIPPING doivent en conséquence être déclarés responsables du dommage ; que LESIEUR et SAIPOL sont en revanche fondées à obtenir réparation au titre :

- du retard de commercialisation de la totalité de la marchandise pour la période du 2 au 13 octobre 2005, soit $9,678.690 \text{ USD} \times 0,05 \text{ l'an} \times 11 \text{ jours} = 14.584,32 \text{ USD}$, soit 12.104,99 euros ;

- du retard de commercialisation des 289 tonnes altérées pour la période du 14 octobre 2005 au 16 janvier 2006, date de fin de l'appel d'offres pour la vente en sauvetage (le délai postérieur étant imputable à LESIEUR et SAIPOL qui ont organisé la vente), soit $192.953,74 \text{ USD} \times 0,05 \text{ l'an} \times 94 \text{ jours} = 2.484,60 \text{ USD}$, soit 2.062,22 euros ;

- des frais de stockage supplémentaires pour séparation de la marchandise saine et de la marchandise douteuse, soit 1.140,00 euros ;

- de la perte pour vente en sauvetage des 289 tonnes, pour un montant de 50.646,24 euros ; qu'il ne peut être à cet égard reproché à LESIEUR et SAIPOL d'avoir eu, à titre de précaution, recours, à la vente en sauvetage dès lors qu'à la date du 21 octobre 2005, les experts eux-mêmes, au vu des résultats des analyses du laboratoire VERWEY, ne concluaient pas que cette quantité ne présentait plus aucun danger pour la consommation

humaine, indiquant que “les experts sont d'accord pour que la société LESIEUR utilise ce produit soit en totalité, soit, pour le moins, la totalité moins les 270 tonnes” ;

- des frais de nettoyage des cuves n° 2 et 7 de la société RUBIS, soit (5.066.80 euros HT) 6.059,89 euros TTC ;

- de la facture du laboratoire ETSA missionné le 5 octobre 2005 par LESIEUR (36.096,48 euros TTC) et de celle du cabinet LEVESQUE (58.385,13 euros TTC) dont l'intervention résulte directement du dommage constaté ; soit une somme totale de 166.494 € 95 ;

1. ALORS QU'il est de principe que les juges du fond ont l'obligation de ne pas dénaturer les documents de la cause ; qu'il résulte des termes clairs et précis du rapport d'expertise que l'expert a affirmé en des termes exempts toute incertitude qu'il résulte avec la force de l'évidence des analyses chimiques effectuées par le laboratoire VERWEY que la totalité de la marchandise était saine et de qualité marchande et que la pollution de la cargaison était inhérente à la nature même de l'huile tournesol qui contient des résidus organiques dont des composés animés (rapport d'expertise, p. 126, 150 et 151) ; qu'en considérant que l'expert judiciaire avait seulement émis l'hypothèse que la présence de vase et l'état d'émulsion d'une partie de la cargaison proviendrait de l'état de la marchandise antérieurement à son chargement en Argentine sans qu'il soit en mesure d'en rapporter la preuve, quand les conclusions péremptoires de l'expert étaient fondées sur les analyses du laboratoire VERWEY, la cour d'appel a dénaturé les termes clairs et précis du rapport d'expertise, en violation du principe précité et de l'article 4 du Code de procédure civile ;

2. ALORS QUE le vice propre de la marchandise dont le transporteur maritime ne répond pas se définit comme la propension de celle-ci à se détériorer sous l'effet d'un transport maritime effectué dans des conditions normales, compte tenu des circonstances ; que la société KURA SHIPPING et le capitaine du navire “BERING WIND” ont soutenu dans leurs conclusions (p. 12 et 13), que l'expert judiciaire a attribué l'origine de la prétendue pollution aux aminés qui sont naturellement présentes dans l'huile de tournesol transportée à bord du navire avant qu'elle ne soit raffinée comme il était prévu ; qu'en se bornant à énoncer que la société KURA SHIPPING et le capitaine du navire “BERING WIND” ne rapportaient pas la preuve que la présence de la vase et l'état d'émulsion d'une partie de la cargaison ne provenaient pas de l'état de la marchandise antérieurement à sa livraison, sans rechercher, comme elle y était invitée, si la présence de la vase et l'état d'émulsion d'une partie de la cargaison n'étaient pas imputables à la nature particulière de la marchandise qui était ainsi affectée d'un vice propre, la cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard de l'article 4.2 m) de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924, ensemble l'article L 5422-12 du Code des transports ;

3. ALORS QUE les dispositions de l'article 3-4 de la convention de Bruxelles du 25 août 1924, modifié par le protocole du 23 février 1968, relatives à la force probante des mentions du connaissement, n'interdisent pas au transporteur, même en l'absence de réserves portées sur ce document, d'établir que le dommage est dû à l'une des causes de nature à l'exonérer de sa responsabilité, notamment d'un vice propre de la marchandise ; qu'en retenant, pour décider que la société KURA SHIPPING et le capitaine du navire “BERING WIND” ne pouvaient pas se prévaloir d'un cas excepté, que les connaissements ont été émis nets de réserves, la cour d'appel a violé la disposition précitée, ensemble l'article 4.2 m) de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 et l'article L 5422-12 du

Code des transports ;

4. ALORS QU'en se bornant à énoncer que la société KURA SHIPPING et le capitaine du navire "BERING WIND" ont commis une faute en ne respectant pas les prescriptions FOSFA qui exigent un rinçage des cuves à l'eau douce sans répondre aux conclusions par lesquelles ils soutenaient que cette absence de rinçage à l'eau douce n'était pas la cause de la contamination de la marchandise, ainsi que l'expert l'avait lui-même relevé dans le rapport d'expertise (conclusions, p. 14 et rapport d'expertise, p. 33), la cour d'appel n'a pas satisfait aux exigences de l'article 455 du Code de procédure civile.

Moyens produits Me Foussard, avocat aux Conseils, pour les sociétés Lesieur et Saipol, demanderesse au pourvoi incident

PREMIER MOYEN DE CASSATION

L'arrêt attaqué encourt la censure ;

EN CE qu'il a condamné les sociétés SAIPOL et LESIEUR à payer aux assureurs de la société GLENCORE, vendeur de la marchandise, la somme de 177 393.70 € ;

AUX MOTIFS QUE « LESIEUR et SAIPOL soulèvent l'incompétence, pout statuer sur les demandes des assureurs, de la juridiction étatique au profit de l'instance arbitrale de Londres, subsidiairement l'irrecevabilité de ces demandes ; que le contrat de vente de la marchandise conclu entre GLENCORE et LESIEUR et SAIPOL sont soumis aux conditions FOSFA 54, lesquelles, en. leur article 29, contiennent une clause d'arbitrage devant la FOSFA de Londres (Federation of Oils Seeds and Fats Associations) pour les litiges opposant les parties ; qu'en l'espèce, le litige relatif. à la saisie d'un bien d'un tiers, utilisé pour le transport du produit cédé, est distinct de l'exécution des contrats de vente et ne relève donc pas de la clause d'arbitrage ; que la juridiction judiciaire est dès lors compétente ; qu'il résulte de la lettre du courtier en assurance AON en. date du 14 février 2007 que les assureurs ont indemnisé la société GLENCORE ; qu'ils sont en. conséquence, en application do L 121-12 alinéa le du code des assurances subrogés dans les droits de GLENCORE à l'encontre de LESIEUR et SAIPOL ; que leur action doit être déclarée recevable » (arrêt p. 8)

ALORS QUE, en vertu du principe compétence-compétence, le juge étatique, face à une convention d'arbitrage ne peut retenir sa compétence que si elle est manifestement inapplicable ; que la partie subrogée dans les droits d'une partie à la convention d'arbitrage est placée dans la même situation que cette dernière ; qu'en outre, la convention d'arbitrage peut concerner des dommages qui, bien que relevant d'une responsabilité quasi délictuelle, ont un lien avec la convention à laquelle elle se rapporte ; qu'en s'abstenant de rechercher, eu égard à ces données, si la convention d'arbitrage conclue dans le contrat de vente de marchandises intervenue entre la société GLENCORE et les sociétés SAIPOL et LESIEUR était manifestement inapplicable, avant que de pouvoir retenir leur compétence, les juges du fond ont violé le principe

compétence-compétence, ensemble l'article 1458 du code de procédure civile.

DEUXIEME MOYEN DE CASSATION

L'arrêt attaqué encourt la censure ;

EN CE qu'il a condamné les sociétés SAIPOL et LESIEUR à payer aux assureurs de la société GLENCORE, vendeur de la marchandise, la somme de 177 393.70 € ;

AUX MOTIFS QUE « les assureurs de la société GLENCORE, le capitaine du navire BERING WIND es-qualités et la société Kura Shipping font grief à LESIEUR et SAIPOL d'avoir maintenu la saisie du navire alors qu'elles savaient, dès le 6 octobre 2005, et en tout cas avant que n'ait été donnée mainlevée de la saisie, que l'huile de tournesol était de bonne qualité marchande dans sa totalité ; qu'il ressort des pièces du dossier que :- par note en date du 4 octobre 2005, le Cabinet LEVESQUE a informé les réceptionnaires : que la „présence de vase a conduit à écarter un chargement de l'ordre. de 260 tonnes ; qu'il s'avère cependant que subsiste encore un doute quant à la qualité de nette huile autre que les 260 tonnes précitées ; qu'une. odeur apparaît persistante et des analyses complémentaires doivent être menées ; qu'en l'état actuel du dossier, il existe une avarie potentielle sur l'intégralité des 14,500 tonnes qui (..) pourrait être condamner ; le 5 octobre 2005, le Cabinet LEVESQUE a informé les autres parties des analyses qu'elle souhaitait faire réaliser par le laboratoire ETSA ; le 6 octobre 2005, le laboratoire VERWEY a transmis au cabinet J. HAMMER and H VAN HUSSEN BV, représentant les assureurs, les résultats des analyses effectuées sur les échantillons prélevés entre les 2 et 4 octobre 2005 et a conclu que 'l'huile est de bonne qualité marchande et propre à la consommation humaine" ; le 7 octobre 2005, l'expert Judiciaire a été désigné ; le 10 octobre 2005, des résultats partiels ont été communiqués aux conseils de LESIBUR et de SAIPOL aux termes desquels lca analyses effectuées par le laboratoire EISA de Rotel "ne permettent toujours pas de déterminer si l'huile de tournesol litigieuse pourrait, après raffinage être utilisée à des fins de consommation humaine"; Le 13 octobre 2005, les résultats de analyses conduites par le laboratoire ETSA ont été disponibles ; selon l'accédit du 14 octobre 2005 l'expert a indiqué que "les résultats des analyses étant incomplets, il paraît difficile de tirer des conclusions prématurées" ; mainlevée de la saisie du navire a été donnée le 21 octobre 2005 ; par dire aux experts en date du 4 novembre 2005, le Cabinet LEVESQUE a indiqué que LESIEUR avait accepté" d'engager immédiatement le raffinage du stock d'huile à l'exception des 280 tonnes, quantité "lourdement polluée, comprenant Un polluat de type vase" et pour laquelle il a été proposé de lancer une procédure de vente en sauvetage ; que, si LESIEUR et SAIPOL ne contestent pas avoir eu connaissance, en octobre 2005, des résultats des analyses conduites par le laboratoire VERWEY faisant état de ce que "l'échantillon est constitué d'huile de tournesol pure, de bonne qualité marchande " ; Il convient d'observer que ces résultats d'une part mentionnent que l'huile présente "une odeur déviante", d'autre part ne pesée pas expressément si l'huile est propre à la consommation humaine ; que les réceptionnaires, soumis à une particulière obligation de précaution conformément à l'article 14 du Règlement CE ne 178/2002 du 28 janvier 2002 qui prévoit que "lorsqu 'une denrée alimentaire dangereuse fait partie d'un lot ou d'un chargement de denrées alimentaires de la même catégorie ou correspondant à la même description, il est présumé que la totalité

des denrées alimentaires de ce lot ou de ce chargement sont également dangereuses, sauf une évaluation détaillée montre qu'il n' a pas de preuve que le reste du lot ou du chargement soit dangereux et à l'article 19 du règlement qui dispose que, "si un exploitant du secteur alimentaire considère ou a de raisons de penser qu'une denrée alimentaire qu'il a importée ne répond pas aux prescriptions relatives à la sécurité des denrées alimentaires, il engage immédiatement les procédures de retrait du marché de la denrée en question", étaient encore le 6 octobre 2005 fondés à présumer de la pollution de la marchandise et à attendre, pour prendre une décision sur les conditions d'utilisation de la cargaison, le résultat de l'expertise judiciaire demandée. au Président du tribunal de commerce de Dunkerque ; au surplus, les assureurs de la société GLENCORE, le Capitaine du navire "BERING WIND" es qualités et la société KURA SHIPPING ne démontrent que l' "évaluation détaillée" prescrite par l'article 14 du Règlement du 28 janvier 2002 précité ait été communiquée à LESIEUR et à SAIPOL, seule étant produite la télécopie adressée le 6 octobre 2005 par le laboratoire VERWEY au cabinet J. HAMMER a H. VAN HUSSEN ; qu'aucune dissimulation d'informations ne peut donc être reprochée à LESIEUR et à SAIPOL au 6 octobre 2005; en revanche c'est le 13 octobre 2005 que LESIEUR et SAIPOL ont eu connaissance des résultats des analyses du laboratoire ETSA dont il n'est pas contesté qu'ils démontraient le caractère sain de la cargaison hors les 289 tonnes Isolées; que l'expert a confirmé cette analyse dans sa note aux parties du 12 mai 2006. ; "Les experts sont donc d'avis que, dès le 13 octobre, la société LESIEUR ne pouvait ignorer que la majorité de la cargaison correspondait aux spécifications d'un produit normal" ; que, dès lors que les réceptionnaires de la marchandise avaient obtenu, dès le 4 octobre 2005, une garantie financière pour les 289 tonnes, seule quantité demeurant en débat, le maintien de la saisie conservatoire du navire au-delà du 13 octobre 2005 n'était plus nécessaire, ainsi que l'indique l'expert en page 151 de son rapport : "La décision de saisir le navire a été prise par le réceptionnaires alors que ceux-ci, avertie par leurs assureurs, servaient (..) au plus tard le 13 octobre 2005, que la cargaison ne présentait pas d'anomalie" ; c'est en conséquence que les premiers juges ont retenu que LESIEUR et SAIPOL avaient commis un abus en maintenant, au-delà du 13 octobre 2005, la saisie conservatoire du "BERING WIND" » (arrêt p. 8 à 10).

ALORS QUE, premièrement, en retenant l'abus qu'aurait commis les sociétés LESIEUR et SAIPOL, pour avoir maintenu la saisie du navire, précisément jusqu'au 13 octobre 2005, sans rechercher si le maintien par l'arrêt du 20 octobre 2005 des ordonnances rendues les 5 et 7 octobre 2005 n'excluait pas, le juge ayant considéré que la saisie du navire devait être maintenue, l'existence d'un abus, les juges du fond ont privé leur décision de base légale au regard de l'article 1382 du code civil, ainsi que les articles 1er et 22 de la loi 91-650 du 9 juillet 1991.

ALORS QUE, deuxièmement, à supposer même que les analyses effectuées par le laboratoire EFSA à la demande des assureurs du vendeur aient montré qu'aux yeux de ce laboratoire, la marchandise était saine, hormis 289 tonnes, les juges du fond auraient dû rechercher en tout état de cause si les sociétés SAIPOL ET LESIEUR n'étaient pas fondées à maintenir la saisie, dès lors qu'une expertise judiciaire avait été prescrite sur la qualité de la marchandise, qui était en cours, à l'effet d'en déterminer les caractéristiques, que les analyses du laboratoire EFSA étaient soumises au contrôle de l'expert, et qu'en s'abstenant de s'expliquer sur ce point, les juges du fond ont privé leur décision de base légale au regard de l'article 1382 du code civil ainsi que les articles 1er et 22 de la loi 91-650 du 9 juillet 1991.

ALORS QUE, troisièmement, faute de s'être expliqué sur le point de savoir si la circonstance que l'expert et le sapiteur nommés par le juge avaient interdit le 8 octobre 2005 de toucher au chargement, sachant que ce n'est que le 21 octobre 2005 qu'ils ont levé cette interdiction, n'excluait pas, jusqu'à cette date, le caractère abusif du maintien de la saisie, les juges du fond ont en tout état de cause privé leur décision de base légale au regard de l'article 1382 du code civil ainsi que les articles 1er et 22 de la loi 91-650 du 9 juillet 1991.

TROISIEME MOYEN DE CASSATION

L'arrêt attaqué encourt la censure ;

EN CE qu'il a condamné les sociétés SAIPOL et LESIEUR à payer au capitaine du navire BERING WIND es-qualités à la société Kura Shipping la somme de 67 000 € à titre de dommages et intérêts.

AUX MOTIFS TOUT D'ABORD QUE « les assureurs de la société GLENCORE, le capitaine du navire BERING WIND es-qualités et la société Kura Shipping font grief à LESIEUR et SAIPOL d'avoir maintenu la saisie du navire alors qu'elles savaient, dès le 6 octobre 2005, et en tout cas avant que n'ait été donnée mainlevée de la saisie, que l'huile de tournesol était de bonne qualité marchande dans sa totalité ; qu'il ressort des pièces du dossier que :- par note en date du 4 octobre 2005, le Cabinet LEVESQUE a informé les réceptionnaires : que la „présence de vase a conduit à écarter un chargement de l'ordre de 260 tonnes ; qu'il s'avère cependant que subsiste encore un doute quant à la qualité de nette huile autre que les 260 tonnes précitées ; qu'une odeur apparaît persistante et des analyses complémentaires doivent être menées ; qu'en l'état actuel du dossier, il existe une avarie potentielle sur l'intégralité des 14,500 tonnes qui (..) pourrait être condamner ; le 5 octobre 2005, le Cabinet LEVESQUE a informé les autres parties des analyses qu'elle souhaitait faire réaliser par le laboratoire ETSA ; le 6 octobre 2005, le laboratoire VERWEY a transmis au cabinet J. HAMMER and H VAN HUSSEN BV, représentant les assureurs, les résultats des analyses effectuées sur les échantillons prélevés entre les 2 et 4 octobre 2005 et a conclu que "l'huile est de bonne qualité marchande et propre à la consommation humaine" ; le 7 octobre 2005, l'expert Judiciaire a été désigné ; le 10 octobre 2005, des résultats partiels ont été communiqués aux conseils de LESIEUR et de SAIPOL aux termes desquels les analyses effectuées par le laboratoire EISA de Rotel "ne permettent toujours pas de déterminer si l'huile de tournesol litigieuse pourrait, après raffinage être utilisée à des fins de consommation humaine"; Le 13 octobre 2005, les résultats des analyses conduites par le laboratoire ETSA ont été disponibles ; selon l'accédit du 14 octobre 2005 l'expert a indiqué que "les résultats des analyses étant incomplets, il paraît difficile de tirer des conclusions prématurées" ; mainlevée de la saisie du navire a été donnée le 21 octobre 2005 ; par dire aux experts en date du 4 novembre 2005, le Cabinet LEVESQUE a indiqué que LESIEUR avait accepté" d'engager immédiatement le raffinage du stock d'huile à l'exception des 280 tonnes, quantité "lourdement polluée, comprenant une pollution de type vase" et pour laquelle il a été proposé de lancer une procédure de vente en sauvetage ; que, si LESIEUR et SAIPOL ne contestent pas avoir eu connaissance, en octobre 2005, des résultats des analyses

conduites par le laboratoire VERWEY faisant état de ce que "l'échantillon est constitué d'huile de tournesol pure, de bonne qualité marchande ". Il convient d'observer que ces résultats d'une part mentionnent que l'huile présente "une odeur déviante", d'autre part ne pesée pas expressément si l'huile est propre à la consommation humaine ; que les réceptionnaires, soumis à une particulière obligation de précaution conformément à l'article 14 du Règlement CE ne 178/2002 du 28 janvier 2002 qui prévoit que "lorsqu'une denrée alimentaire dangereuse fait partie d'un lot ou d'un chargement de denrées alimentaires de la même catégorie ou correspondant à la même description, il est présumé que la totalité des denrées alimentaires de ce lot ou de ce chargement sont également dangereuses, sauf une évaluation détaillée montre qu'il n'a pas de preuve que le reste du lot ou du chargement soit dangereux et à l'article 19 du règlement qui dispose que, "si un exploitant du secteur alimentaire considère ou a de raisons de penser qu'une denrée alimentaire qu'il a importée ne répond pas aux prescriptions relatives à la sécurité des denrées alimentaires, il engage immédiatement les procédures de retrait du marché de la denrée en question", étaient encore le 6 octobre 2005 fondés à présumer de la pollution de la marchandise et à attendre, pour prendre une décision sur les conditions d'utilisation de la cargaison, le résultat de l'expertise judiciaire demandée. au Président du tribunal de commerce de Dunkerque ; au surplus, les assureurs de la société GLENCOR, le Capitaine du navire "BERING WIND" es-qualités et la société KURA SI-LIPPING ne démontrent que l' "évaluation détaillée" prescrite par l'article 14 du Règlement du 28 janvier 2002 précité ait été communiquée à LESIEUR et à SAIPOL, seule étant produite la télécopie adressée le 6 octobre 2005 par le laboratoire VERWEY au cabinet .J. HAMMER a H. VAN HUSSEN ; qu'aucune dissimulation d'informations ne peut donc être reprochée à LESIEUR et à SAIPOL au 6 octobre 2005; en revanche c'est le 13 octobre 2005 que LESIEUR et SAIPOL ont eu connaissance des résultats des analyses du laboratoire ETSA dont il n'est pas contesté qu'ils démontraient le caractère sain de la cargaison hors les 289 tonnes Isolées; que l'expert a confirmé cette analyse dans sa note aux parties du 12 mai 2006 ; "Les experts sont donc d'avis que, dès le 13 octobre, la société LESIEUR ne pouvait ignorer que la majorité de la cargaison correspondait aux spécifications d'un produit normal" ; que, dès lors que les réceptionnaires de la marchandise avaient obtenu, dès le 4 octobre 2005, une garantie financière pour les 289 tonnes, seule quantité demeurant en débat, le maintien de la saisie conservatoire du navire au-delà du 13 octobre 2005 n'était plus nécessaire, ainsi que l'indique l'expert en page 151 de son rapport : "La décision de saisir le navire a été prise par les réceptionnaires alors que ceux-ci, avertie par Murs assureurs, servaient (...) au plus tard' le 13 octobre 2005, que la cargaison ne présentait pas d'anomalie" ;c'est en conséquence que les premiers juges ont retenu que LESIEUR et SAIPOL avaient commis un abus en maintenant, au-delà du 13 octobre 2005, la saisie conservatoire du "BERING WIND" ».(arrêt p. 8 à 10)

ET AUX MOTIFS ENCORE QUE « le capitaine du navire BERING WIND es-qualités et la société Kura Shipping justifient du préjudice occasionné par l'immobilisation du navire du 13 octobre au 21 octobre 2005, date de la mainlevée de la saisie ; l'expert ayant dans sa note de synthèse du 14 mars 2007, procédé à une évaluation complète du préjudice subi de ce chef, la Cour confirmera le jugement entrepris en ce qu'il condamne solidairement LESIEUR ET SAIPOL à payer au capitaine du navire BERING WIND es-qualités et à la société Kura Shipping la somme de 67 000 €. »

ALORS QUE, premièrement, en retenant l'abus qu'aurait commis les sociétés LESIEUR et SAIPOL, pour avoir maintenu la saisie du navire, précisément jusqu'au 13 octobre 2005, sans rechercher si le maintien par l'arrêt du 20 octobre 2005 des ordonnances rendues les

5 et 7 octobre 2005 n'excluait pas, le juge ayant considéré que la saisie du navire devait être maintenue, l'existence d'un abus, les juges du fond ont privé leur décision de base légale au regard de l'article 1382 du code civil ainsi que les articles 1er et 22 de la loi 91-650 du 9 juillet 1991.

ALORS QUE, deuxièmement, à supposer même que les analyses effectuées par le laboratoire EFSA à la demande des assureurs du vendeur aient montré qu'aux yeux de ce laboratoire, la marchandise était saine, hormis 289 tonnes, les juges du fond auraient dû rechercher en tout état de cause si les sociétés SAIPOL ET LESIEUR n'étaient pas fondées à maintenir la saisie, dès lors qu'une expertise judiciaire avait été prescrite sur la qualité de la marchandise, qui était en cours, à l'effet d'en déterminer les caractéristiques, que les analyses du laboratoire EFSA étaient soumises au contrôle de l'expert, et qu'en s'abstenant de s'expliquer sur ce point, les juges du fond ont privé leur décision de base légale au regard de l'article 1382 du code civil ainsi que les articles 1er et 22 de la loi 91-650 du 9 juillet 1991.

ALORS QUE, troisièmement faute de s'être expliqué sur le point de savoir si la circonstance que l'expert et le sapiteur nommés par le juge avaient interdit le 8 octobre 2005 de toucher au chargement, sachant que ce n'est que le 21 octobre 2005 qu'ils ont levé cette interdiction, n'excluait pas, jusqu'à cette date, le caractère abusif du maintien de la saisie, les juges du fond ont en tout état de cause privé leur décision de base légale au regard de l'article 1382 du code civil ainsi que les articles 1er et 22 de la loi 91-650 du 9 juillet 1991.

Publication :

Décision attaquée : Cour d'appel de Douai , du 8 novembre 2011