

COUR DE CASSATION

Audience publique du **9 juillet 2013**

Rejet

M. ESPEL, président

Arrêt n° 771 FS-P+B+I

Pourvoi n° M 12-18.504

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 Compagnie algérienne des assurances et des transports (CAAT), société de droit algérien, dont le siège est 52 avenue des Frères Bouadou Bir Mourad Rais, Alger (Algérie),

2°/ la société Algérie Télécom, dont le siège est RN n° 5, Cinq Maisons Mohammadia, Alger (Algérie),

contre l'arrêt rendu le 5 octobre 2011 par la cour d'appel d'Aix-en-Provence (2e chambre), dans le litige les opposant à la société CMA CGM, dont le siège est 4 quai d'Arenc, 13002 Marseille,

défenderesse à la cassation ;

Les demanderesses invoquent, à l'appui de leur pourvoi, les quatre moyens de cassation annexés au présent arrêt ;

Vu la communication faite au procureur général ;

LA COUR, composée conformément à l'article R. 431-5 du code de l'organisation judiciaire, en l'audience publique du 18 juin 2013, où étaient présents : M. Espel, président, M. Rémary, conseiller rapporteur, M. Gérard, conseiller doyen, Mmes Canivet-Beuzit, Levon-Guérin, Jacques, MM. Zanoto, Guérin, Mme Vallansan, conseillers, Mme Guillou, MM. Lecaroz, Arbellot, Mmes Robert-Nicoud, Schmidt, Texier, conseillers référendaires, Mme Pénichon, avocat général, Mme Arnoux, greffier de chambre ;

Sur le rapport de M. Rémary, conseiller, les observations de Me Foussard, avocat de la société Compagnie algérienne des assurances et des transports, de la société Algérie Télécom, de la SCP Delaporte, Briard et Trichet, avocat de la société CMA CGM, l'avis de Mme Pénichon, avocat général, et après en avoir délibéré conformément à la loi ;

Attendu, selon l'arrêt attaqué (Aix-en-Provence, 5 octobre 2011), que la société Algérie Télécom a chargé la société CMA/CGM, affréteur à temps du navire "*CMA CGM Maghreb*", propriété de la société Squad shipping Ltd, du transport sur celui-ci, entre les ports de Beyrouth (Liban) et Alger, de conteneurs renfermant des câbles téléphoniques ; que le navire s'étant échoué le 22 janvier 2004 devant le port de Lattaquié (Syrie), la société Wijsmuller salvage a procédé aux opérations d'assistance et de sauvetage, le navire étant déclaré en avarie commune par la société Squad shipping Ltd ; qu'après avoir reçu une réclamation de la société Lucifer magic création (société Lucifer), en sa qualité de destinataire d'autres marchandises transportées sur le navire, la société CMA/CGM a présenté, le 4 novembre 2004, au président du tribunal de commerce de Marseille une requête en vue de la constitution d'un fonds de limitation, qui a été accueillie par une ordonnance prononcée le 5 novembre 2004, le fonds étant constitué au moyen d'une lettre de garantie délivrée le 29 novembre 2004 par le club de protection et d'indemnisation du navire ; que la société Algérie Télécom et la société Compagnie algérienne des assurances et transports (société CAAT), assureur des marchandises qui avait versé diverses sommes à la société d'assistance Wijsmuller salvage et au propriétaire du navire, ont contesté la constitution du fonds ;

Sur le premier moyen :

Attendu que les sociétés Algérie Télécom et CAAT font grief à l'arrêt d'avoir retenu la compétence du tribunal de commerce de Marseille, alors, selon le moyen :

1°/ que les dispositions d'un traité international priment celles de droit interne lorsque l'une et l'autre ont le même objet ; que l'article 11 de

la Convention de Londres du 19 novembre 1976, qui désigne comme compétent le juge de l'Etat dans lequel une action est engagée pour des créances soumises à limitation, et l'article 59 du décret n° 67-967 du 27 octobre 1967, en tant qu'il désigne le juge du port d'attache du navire, ou le juge du port français où l'accident s'est produit ou du premier port français atteint après l'accident, ou encore le juge du lieu de la première saisie ou de la première sûreté, ont l'un et l'autre le même objet, à savoir identifier le juge compétent pour constituer ou constater l'existence du fonds de limitation ; qu'en écartant l'application de l'article 11 de la Convention au profit de l'article 59 du décret, les juges du fond ont violé l'article 55 de la Constitution du 4 octobre 1958, ensemble l'article 11 de la Convention de Londres du 19 novembre 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes ;

2°/ qu'à supposer même que l'article 59 du décret ait été applicable, le lieu du siège social de l'auteur de la requête ne figure pas au nombre des critères fondant la compétence du juge saisi ; qu'en mentionnant cette circonstance pour justifier de leur compétence, les juges du fond ont violé l'article 59 du décret n° 67-967 du 27 octobre 1967 ;

3°/ qu'à supposer encore que l'article 59 du décret ait bien été applicable, l'événement tenant dans l'émission d'une lettre de réclamation préalable à l'introduction d'une action en justice était également étranger aux cas de compétence prévus par cet article ; qu'en fondant leur compétence sur une lettre de réclamation émise à l'adresse de la société CMA-CGM, les juges du fond ont à nouveau violé l'article 59 du décret n° 67-967 du 27 octobre 1967 ;

4°/ que la compétence du juge s'apprécie à la date d'introduction de l'instance ; qu'en décidant en l'espèce de prendre en compte, pour fonder sa compétence, une garantie constituée le 29 novembre 2004 quand la requête aux fins de constitution du fonds avait été présentée le 4 novembre 2004 et que la décision avait été rendue le 5 novembre 2004, les juges du fond ont une nouvelle fois violé l'article 59 du décret n° 67-967 du 27 octobre 1967, ensemble le principe suivant lequel la compétence s'apprécie à la date d'introduction de l'instance ;

Mais attendu, en premier lieu, que, loin de refuser d'appliquer l'article 11.1 de la Convention de Londres du 19 novembre 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, la cour d'appel en a fait l'exacte interprétation, en énonçant que le fonds de limitation peut être constitué préventivement à l'initiative de toute personne, tel le transporteur maritime, dont la responsabilité peut être mise en cause, sans qu'il soit exigé que celle-ci ait été recherchée au préalable par une action en justice engagée à cette fin ;

Attendu, en second lieu, que l'article 14 de la Convention précitée renvoyant la détermination des règles de procédure relatives à la constitution du fonds de limitation à la loi de l'État partie dans lequel il est constitué, c'est à bon droit que la cour d'appel s'est référée aux règles de compétence territoriale fixées à l'article 59 du décret du 27 octobre 1967 relatif au statut des navires ; que, sans tenir compte ni du siège social de la société CMA/CGM, ni du lieu où avait été adressée à celle-ci la réclamation de la société Lucifer, la cour d'appel a retenu comme seul critère de compétence du tribunal de commerce de Marseille le fait que c'est dans cette ville qu'a été fournie la première sûreté au sens du b) de l'article 59 précité, peu important que la lettre de garantie n'ait été émise que postérieurement au dépôt de la requête tendant à la constitution du fonds, laquelle doit seulement indiquer les modalités de cette constitution, qui n'interviendra qu'après avoir été judiciairement autorisée ;

D'où il suit que le moyen n'est pas fondé ;

Sur le deuxième moyen :

Attendu que les sociétés Algérie Télécom et CAAT font ensuite grief à l'arrêt d'avoir soumis à limitation la créance de cette dernière au titre des sommes versées par elle à la société d'assistance Wijsmuller salvage, alors, selon le moyen :

1°/ qu'aux termes de l'article 3 (a) de la Convention de Londres du 19 novembre 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes, les créances liées à la prestation de sauvetage sont exclues du fonds de limitation ; qu'en l'espèce, la CAAT a payé entre les mains du tiers, qui avait assuré le sauvetage du navire et de la cargaison, le coût de la prestation de sauvetage ; qu'en incluant cette créance dans le fonds de limitation bien qu'elle fût afférente à la prestation de sauvetage dont elle constituait la contrepartie, les juges du fond ont violé l'article 3 de la Convention de Londres du 19 novembre 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes ;

2°/ que, si aux termes de l'article 2.1 (c) de la Convention de Londres du 19 novembre 1976, les créances indemnitaires résultant de dommages causés à des tiers lors des opérations de sauvetage entrent bien dans le champ de la limitation, il en va différemment, en application de l'article 3 (a), des créances contractuelles représentant le coût de l'opération de sauvetage, qui sont exclues du fonds de limitation ; qu'en incluant dans le fonds de limitation la créance détenue par la CAAT comme représentant le prix du sauvetage dont elle a acquitté le paiement entre les mains du tiers qui l'avait réalisé, les juges du fond ont violé l'article 2.1 (c) de la Convention de Londres du 19 novembre 1976, par fausse application, et l'article 3 (a) de cette Convention, par refus d'application ;

3°/ qu'en tout cas, les juges du fond ne pouvaient statuer comme ils l'ont fait sans rechercher au préalable si, la CAAT ayant payé le prix du sauvetage, celle-ci n'était pas subrogée dans les droits de l'entreprise ayant assuré le sauvetage ; qu'en s'en abstenant, les juges du fond ont à tout le moins privé leur décision de base légale au regard des articles 2.1 (c) et 3 (a) de la Convention de Londres du 19 novembre 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes ;

Mais attendu que, si les créances du chef d'assistance ou de sauvetage sont exclues de la limitation par l'article 3 de la Convention de Londres, n'est visée par ce texte que l'indemnité due, à titre de rémunération, à l'assistant ou au sauveteur lui-même, tandis que l'article 2 de la Convention soumet à limitation les créances pour pertes ou dommages à tous biens ou pour tout autre préjudice en relation directe avec des opérations d'assistance ou de sauvetage ; qu'ayant relevé que la créance de la société CAAT avait pour objet le remboursement d'une avance faite à la société Wijsmuller salvage pour obtenir la mainlevée de la saisie des marchandises transportées et qu'il ne s'agissait pas de la créance de l'entreprise de sauvetage, la cour d'appel en a exactement déduit que cette créance était soumise à limitation, sans avoir à effectuer la recherche évoquée par la troisième branche que ses constatations rendaient inopérante ; que le moyen n'est pas fondé ;

Sur le troisième moyen :

Attendu que les sociétés Algérie Télécom et CAAT font encore grief à l'arrêt d'avoir soumis à limitation une dépense pouvant être bonifiée en avarie commune, alors, selon le moyen :

1°/ qu'en l'absence de motif propre de l'arrêt confirmatif attaqué, celui-ci est réputé s'être approprié les motifs des premiers juges ; que pour débouter la société CAAT de sa demande, réitérée en cause d'appel, visant à faire constater l'existence d'une créance de contribution en avarie commune à l'encontre de la société CMA-CGM, les juges du fond se sont bornés à relever que la société CMA-CGM n'est pas l'armateur du navire mais seulement son affréteur et son transporteur ; qu'en statuant ainsi, sans indiquer la règle de droit dont ils entendaient faire application par ces constatations, les juges du fond n'ont pas précisé le fondement juridique de leur décision, en violation de l'article 12 du code de procédure civile ;

2°/ que si les juges du fond avaient recherché la règle de droit applicable comme ils y étaient tenus, ils auraient constaté que les articles 28 et 29 de la loi du 7 juillet 1967 relative aux événements de mer, applicables en l'espèce, prévoient que les avaries communes et les dépenses réalisées pour les éviter sont supportées non seulement par le propriétaire du navire et le propriétaire de la cargaison, mais également par l'affréteur du navire ;

qu'en écartant la créance bonifiée de contribution en avarie commune de la société CAAT contre la société CMA/CGM au motif que cette dernière n'a que la qualité d'affréteur et de transporteur, les juges du fond ont violé les articles 28 et 29 de la loi n° 67-545 du 7 juillet 1967, ensemble l'article 3 (a) de la convention de Londres du 19 novembre 1976 ;

Mais attendu qu'ayant relevé que le navire avait été déclaré en avarie commune, non par la société CMA/CGM, mais par la société Squad shipping Ltd et que les sociétés Algérie Télécom et CAAT contestaient devant les juridictions algériennes l'admission de l'événement de mer en avarie commune, la cour d'appel n'avait pas à rechercher si la dépense invoquée par la société CAAT devait être bonifiée en avarie commune et exclue, en conséquence, de la limitation, dès lors qu'elle n'était saisie, sur ce point, que de conclusions obscures faisant valoir «que la question que la constitution du fonds de "garantie" par la SA CMA-CGM pose aux concluantes par rapport à l'échouement du navire... est de savoir si cet échouement peut être admis ou non en avarie commune, qu'en constituant un fonds de limitation... la société CMA-CGM tente de le faire admettre en avarie commune...» ; que le moyen n'est pas fondé ;

Et sur le quatrième moyen :

Attendu que les sociétés Algérie Télécom et CAAT font enfin grief à l'arrêt d'avoir écarté toute responsabilité de la société CMA/CGM dans l'échouement du navire, alors, selon le moyen, *que contrairement à ce qu'ont énoncé les juges du fond dans le cadre de l'examen de la faute commerciale, l'existence de pannes récurrentes révélant l'état défectueux du navire ne prenait pas la forme de simples allégations ; que l'argumentaire que développaient à cet égard la société CAAT et la société Algérie Télécom renvoyait expressément aux constatations effectuées par le Bureau maritime international ; qu'en estimant qu'ils étaient en présence d'une simple allégation, les exonérant d'apporter une réponse, quant ils se trouvaient en réalité en présence d'un moyen corroboré par un élément de preuve, les juges du fond ont violé l'article 455 du code de procédure civile ;*

Mais attendu que, pour exonérer de sa responsabilité le transporteur maritime, sur le fondement du cas excepté prévu à l'article 4. 2 a) de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, l'arrêt retient que, si le capitaine a commis une faute à l'origine de l'échouement du navire, aucune faute commerciale susceptible de neutraliser cette faute nautique n'est établie à l'encontre de la société CMA/CGM, le navire étant pourvu des certifications et documents de navigabilité exigés et aucun élément technique ne démontrant une faiblesse ou une insuffisance de la chaîne d'ancre ; que la cour d'appel a ainsi répondu, en les écartant, aux conclusions invoquées ; que le moyen n'est pas fondé ;

PAR CES MOTIFS :

REJETTE le pourvoi ;

Condamne les sociétés Algérie Télécom et Compagnie algérienne des assurances et transports aux dépens ;

Vu l'article 700 du code de procédure civile, rejette leur demande et les condamne à payer à la société CMA/CGM la somme globale de 3 000 euros ;

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

MOYENS ANNEXES au présent arrêt

Moyens produits par Me Foussard, avocat aux Conseils, pour la société Compagnie algérienne des assurances et des transports, la société Algérie Télécom

PREMIER MOYEN DE CASSATION

L'arrêt attaqué encourt la censure ;

EN CE QUE, confirmant le jugement entrepris de ce chef, il a décidé que le fonds de limitation constitué par la société CMA-CGM devant le Tribunal de commerce de Marseille était opposable à la société CAAT et à la société ALGÉRIE TÉLÉCOM ;

AUX MOTIFS PROPRES QUE «la société Algérie Télécom et la société Compagnie Algérienne des Assurances contestent la régularité de la constitution du fonds de limitation de responsabilité mis en place le 5 novembre 2005 [2004], par une ordonnance sur requête du président du Tribunal de commerce de Marseille, au regard de l'article 11 alinéa 1 de la Convention de Londres du 19 novembre 1976 et à un double titre ; que la Convention entrée en vigueur, le 1er décembre 1986, suite à sa ratification par la France, le 1er juillet 1981, est applicable comme étant une norme juridique supérieure à la loi nationale antérieure (celle n° 67-5 du 5 janvier 1967) dont les dispositions ont été, par ailleurs, mises en harmonie avec la Convention par la loi du 21 décembre 1984 ; que la S.A. CMA / CGM en sa qualité d'affréteur à temps du navire «CMA / CGM MAGHREB» et l'exploitant sur une ligne feeder «a sa résidence habituelle» (son siège social) à Marseille en France qui est un État Partie à la Convention, ce qui fait que ladite Convention régit la constitution du le fonds de limitation de responsabilité ; que selon l'article 11 de ladite Convention «toute personne dont la responsabilité peut être mise en cause peut constituer un fonds auprès du tribunal ou de toute autre autorité compétente de tout État Partie dans lequel une action est engagée pour des créances soumises à limitation» ; qu'il ne peut être déduit de ce texte, comme le font, à tort, les appelantes, que la responsabilité de la SA. CMA / CGM «doit être en cause» ; que précisément ladite Convention a ouvert la faculté à tout intéressé de constituer un fonds de limitation de responsabilité lorsque sa responsabilité est susceptible d'être recherchée ; que l'article 1.7 de ladite Convention, à l'instar de la loi française, précise que «le fait d'invoquer la limitation de responsabilité n'emporte pas la reconnaissance de cette responsabilité» ; que l'article 11 de ladite Convention n'impose pas que la constitution d'un fonds de limitation de responsabilité soit conditionnée par l'introduction préalable d'une action judiciaire en responsabilité contre celui qui constitue le fonds ; que le texte énonce précisément que «toute personne dont la responsabilité peut être mise en cause», c'est-à-dire est susceptible

d'être recherchée judiciairement ; que cette formulation ne pose pas pour condition que la recherche de responsabilité soit effectivement mise en oeuvre par l'introduction d'une instance judiciaire ; que de plus, si l'article 10 de ladite Convention énonce que la limitation de responsabilité peut être invoquée sans constitution préalable d'un fonds, il réserve à chaque État Partie la faculté de « stipuler » dans sa législation nationale que la personne (« affréteur, armateur, armateur-gérant un navire » ...) dont la responsabilité est recherchée et qui n'a pas constitué un fonds de limitation de responsabilité, ne pourra pas « invoquer le droit de limiter sa responsabilité » ; que la Convention permet donc, sauf dispositions nationales contraires d'un État Partie, la constitution d'un fonds de limitation de responsabilité avant l'introduction d'une instance judiciaire « pour obtenir le paiement d'une créance soumise à limitation » ; que la Convention envisage donc expressément la situation dans laquelle un fonds de limitation de responsabilité « a été ou est constitué » préalablement (et donc de manière « préventive ») à l'engagement d'une action judiciaire ; qu'il peut être déduit de ces deux dispositions conventionnelles que l'introduction préalable d'une instance judiciaire par un créancier de responsabilité n'est pas une exigence à la constitution d'un fonds de limitation de responsabilité par un opérateur maritime ; que la Convention dans son article 14 renvoie pour les « règles relatives à la constitution et à la répartition d'un fonds de limitation de responsabilité, ainsi que pour toutes les règles de procédure », à la loi nationale de l'État Partie dans lequel le fonds est constitué ; que l'article 59 du décret n° 67-967 du 27 octobre 1967 permet à toute personne concernée (dont un affréteur) de constituer un fonds de limitation de responsabilité auprès du Tribunal de Commerce « du lieu où la première sûreté a été fournie » ; que la S.A. CMA / CGM saisie, le 13 octobre 2004, d'une lettre de réclamation à concurrence de 175 000 euros d'un ayant droit à la marchandise (la société Lucifer Magic Création), destinataire de marchandises à Marseille a fourni, le 29 novembre 2004, une garantie (son club de protection Stearnship Insurance Management Services a délivré une lettre de garantie) ; qu'il importe peu qu'elle ait été fournie quelques jours après la constitution du fonds, le 5 novembre 2004, délai nécessaire pour la mise en place effective de la sûreté ; que le fonds de limitation de responsabilité qui a été constitué le 5 novembre 2004, l'a bien été à l'égard de « créances soumises à limitation », notamment celle, visée dans l'ordonnance de constitution, de la société Lucifer Magic Création pour des dommages causés à des marchandises transportées ; qu'en outre la créance alléguée par la société Algérie Télécom et la société Compagnie Algérienne des Assurances est une créance entrant dans les prévisions de l'article 2 c) de la Convention et est soumise à la limitation ; que sa créance alléguée est une créance de remboursement d'une « avance » (475 000 \$ U.S.), que la société Compagnie Algérienne des Assurances a faite à la société de sauvetage - Wijsmuller Salvage - pour obtenir la mainlevée de la saisie des marchandises transportées ; qu'il s'agit bien « d'une créance pour d'autres préjudices résultant de l'atteinte à tous droits de source extracontractuelle,

et survenus en relation directe... avec des opérations d'assistance ou de sauvetage» ; que la créance du chef d'assistance et de sauvetage exclue de la limitation est celle de l'entreprise de sauvetage qui, elle, ne peut se voir opposer le fonds de limitation de responsabilité» (arrêt, p. 5-7) ;

ET AUX MOTIFS ÉVENTUELLEMENT ADOPTÉS QUE «la société CMA CGM fonde sa requête en constitution de fonds de limitation de responsabilité du navire sur l'article 58 de la loi du 3 janvier 1967 qui dispose que : «Le propriétaire d'un navire peut, même envers l'Etat et dans les conditions ci-après énoncées, limiter sa responsabilité envers des cocontractants ou des tiers si les dommages se sont produits à bord du navire ou s'ils sont en relation directe avec la navigation ou l'utilisation du navire ; qu'il peut, dans les mêmes conditions, limiter sa responsabilité pour les mesures prises afin de prévenir ou de réduire les dommages mentionnés à l'alinéa précédent, ou pour les dommages causés par ces mesures» ; qu'il s'ensuit que l'article 58 précité n'exige pas pour la constitution du fonds qu'une action soit engagée devant le Tribunal pour des créances soumises à limitation ; que dès lors, il échet de rejeter ce moyen ; que l'article 1.2 de la Convention de Londres de 1976 prévoit que l'expression «propriétaire du navire» désigne le propriétaire, l'affréteur, l'armateur et l'armateur gérant d'un navire de mer ; que la société CMA CGM est régulièrement l'affréteur du navire MAGHREB ; qu'elle a donc qualité pour constituer un fonds de limitation ; que selon l'article 2.1 de la Convention de Londres de 1976, ce fonds est opposable aux créances «dommages (...) survenus à bord du navire ou en relation directe avec l'exploitation de celui-ci» ; que les créances auxquelles ce fonds est opposable sont listées dans le détail dans la requête en constitution du fonds déposée devant le Tribunal de commerce de Marseille le 4 novembre 2004 ; que le montant du fonds a été calculé conformément aux règles définies par l'article 6 de la Convention de Londres de 1976 en tenant compte de la jauge du navire qui n'est pas contestée ; que la procédure de constitution de fonds de garantie requiert qu'il y soit procédé par requête devant le Tribunal de commerce et n'implique aucun caractère contradictoire ; qu'il est constant que la société CMA CGM . son siège social à Marseille ; qu'il est normal que ce soit devant le Tribunal de commerce de cette ville qu'elle exerce ses actions en justice ; que pour toutes ces raisons, le Tribunal de commerce de Marseille juge que la constitution du fonds de limitation a été réalisée conformément aux dispositions qui le régissent ; que ce fonds est donc opposable à tout créancier qui s'estimerait victime du sinistre survenu le 22 janvier 2004 et en particulier aux sociétés CAAT et ALGÉRIE TÉLÉCOM ; que ce fonds de limitation a été régulièrement constitué ; qu'il échet donc de rejeter le moyen tiré de ce chef» (jugement, p. 8 et 9) ;

ALORS QUE, premièrement, les dispositions d'un traité internationale priment celles de droit interne lorsque l'une et l'autre ont le même objet ; que l'article 11 de la convention de Londres du 19 novembre 1976, qui désigne

comme compétent le juge de l'Etat dans lequel une action est engagée pour des créances soumises à limitation, et l'article 59 du décret n° 67-967 du 27 octobre 1967, en tant qu'il désigne le juge du port d'attache du navire, ou le juge du port français où l'accident s'est produit ou du premier port français atteint après l'accident, ou encore le juge du lieu de la première saisie ou de la première sûreté, ont l'un et l'autre le même objet, à savoir identifier le juge compétent pour constituer ou constater l'existence du fonds de limitation ; qu'en écartant l'application de l'article 11 de la convention au profit de l'article 59 du décret, les juges du fond ont violé l'article 55 de la Constitution du 4 octobre 1958, ensemble l'article 11 de la convention de Londres du 19 novembre 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes ;

ET ALORS QUE, deuxièmement, à supposer même que l'article 59 du décret ait été applicable, le lieu du siège social de l'auteur de la requête ne figure pas au nombre des critères fondant la compétence du juge saisi ; qu'en mentionnant cette circonstance pour justifier de leur compétence, les juges du fond ont violé l'article 59 du décret n° 67-967 du 27 octobre 1967 ;

ALORS QUE, troisièmement, à supposer encore que l'article 59 du décret ait bien été applicable, l'événement tenant dans l'émission d'une lettre de réclamation préalable à l'introduction d'une action en justice était également étranger aux cas de compétence prévus par cet article ; qu'en fondant leur compétence sur une lettre de réclamation émise à l'adresse de la société CMA-CGM, les juges du fond ont à nouveau violé l'article 59 du décret n° 67-967 du 27 octobre 1967 ;

ET ALORS QUE, quatrièmement, la compétence du juge s'apprécie à la date d'introduction de l'instance ; qu'en décidant en l'espèce de prendre en compte, pour fonder sa compétence, une garantie constituée le 29 novembre 2004 quand la requête aux fins de constitution du fonds avait été présentée le 4 novembre 2004 et que la décision avait été rendue le 5 novembre 2004, les juges du fond ont une nouvelle fois violé l'article 59 du décret n° 67-967 du 27 octobre 1967, ensemble le principe suivant lequel la compétence s'apprécie à la date d'introduction de l'instance.

DEUXIEME MOYEN DE CASSATION

L'arrêt attaqué encourt la censure ;

EN CE QUE, confirmant le jugement entrepris de ce chef, il a décidé que le fonds de limitation constitué par la société CMA-CGM était opposable aux sociétés CAAT et ALGÉRIE TELECOM, et a débouté ces dernières de leurs demandes visant à faire constater l'exclusion de leurs créances de ce fonds de limitation ;

AUX MOTIFS PROPRES QUE «le fonds de limitation de responsabilité qui a été constitué le 5 novembre 2004 l'a bien été à l'égard de «créances soumises à limitation», notamment celle, visée dans l'ordonnance de constitution, de 1a société Lucifer Magic Création pour des dommages causés à des marchandises transportées ; qu'en outre la créance alléguée par la société Algérie Télécom et la société Compagnie Algérienne des Assurances est une créance entrant dans les prévisions de l'article 2 c) de la Convention et est soumise à la limitation ; que sa créance alléguée est une créance de remboursement d'une «avance» (475.000 \$ U.S.), que la société Compagnie Algérienne des Assurances a faite à la société de sauvetage - Wijsmuller Salvage - pour obtenir la mainlevée de la saisie des marchandises transportées ; qu'il s'agit bien «d'une créance pour d'autres préjudices résultant de l'atteinte à tous droits de source extracontractuelle, et survenus en relation directe... avec des opérations d'assistance ou de sauvetage» ; que la créance du chef d'assistance et de sauvetage exclue de la limitation est celle de l'entreprise de sauvetage qui, elle, ne peut se voir opposer le fonds de limitation de responsabilité» (arrêt, p. 6-7) ;

ALORS QUE, premièrement, aux termes de l'article 3 (a) de la convention de Londres du 19 novembre 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes, les créances liées à la prestation de sauvetage sont exclues du fonds de limitation ; qu'en l'espèce, la CAAT a payé entre les mains du tiers, qui avait assuré le sauvetage du navire et de la cargaison, le coût de la prestation de sauvetage ; qu'en incluant cette créance dans le fonds de limitation bien qu'elle fût afférente à la prestation de sauvetage dont elle constituait la contrepartie, les juges du fond ont violé l'article 3 de la convention de Londres du 19 novembre 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes ;

ALORS QUE, deuxièmement, si aux termes de l'article 2.1 (c) de la convention de Londres du 19 novembre 1976, les créances indemnitaires résultant de dommages causés à des tiers lors des opérations de sauvetage entrent bien dans le champ de la limitation, il en va différemment, en application de l'article 3 (a), des créances contractuelles représentant le coût de l'opération de sauvetage, qui sont exclues du fonds de limitation ; qu'en incluant dans le fonds de limitation la créance détenue par la CAAT comme représentant le prix du sauvetage dont elle a acquitté le paiement entre les mains du tiers qui l'avait réalisé, les juges du fond ont violé l'article 2.1 (c) de la convention de Londres du 19 novembre 1976, par fausse application, et l'article 3 (a) de cette convention, par refus d'application ;

ET ALORS QUE, troisièmement, et en tout cas, les juges du fond ne pouvaient statuer comme ils l'ont fait sans rechercher au préalable si, la CAAT ayant payé le prix du sauvetage, celle-ci n'était pas subrogée dans les droits de l'entreprise ayant assuré le sauvetage ; qu'en s'en abstenant, les juges du fond ont à tout le moins privé leur décision de base légale au regard

des articles 2.1 (c) et 3 (a) de la convention de Londres du 19 novembre 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes.

TROISIEME MOYEN DE CASSATION

L'arrêt attaqué encourt la censure ;

EN CE QUE, confirmant le jugement entrepris de ce chef, il a décidé que le fonds de limitation constitué par la société CMA-CGM était opposable aux sociétés CAAT et ALGÉRIE TELECOM, et a débouté ces dernières de leurs demandes visant à faire constater l'exclusion leurs créances de ce fonds de limitation ;

AUX MOTIFS RÉPUTÉS ADOPTÉS QUE «sur la demande de rejet de la bonification en avarie commune de l'échouement du navire CMA CGM, il échet de rappeler que la contribution en avarie commune n'a pas été versée à la société CMA CGM qui n'est pas l'armateur du navire mais qui a la qualité d'affréteur et de transporteur ; qu'en conséquence, il échet de débouter les sociétés CAAT et ALGÉRIE TELECOM de ce chef de demande» (jugement, p. 10, al. 2) ;

ALORS QUE, premièrement, en l'absence de motif propre de l'arrêt confirmatif attaqué, celui-ci est réputé s'être approprié les motifs des premiers juges ; que pour débouter la société CAAT de sa demande, réitérée en cause d'appel (concl. 18 janvier 2011, p. 4 et 12), visant à faire constater l'existence d'une créance de contribution en avarie commune à l'encontre de la société CMA-CGM, les juges du fond se sont bornés à relever que la société CMA-CGM n'est pas l'armateur du navire mais seulement son affréteur et son transporteur ; qu'en statuant ainsi, sans indiquer la règle de droit dont ils entendaient faire application par ces constatations, les juges du fond n'ont précisé le fondement juridique de leur décision, en violation de l'article 12 du code de procédure civile ;

ET ALORS QUE, deuxièmement, si les juges du fond avaient recherché la règle de droit applicable comme ils y étaient tenus, ils auraient constaté que les articles 28 et 29 de la loi du 7 juillet 1967 relative aux événements de mer, applicables en l'espèce, prévoient que les avaries communes et les dépenses réalisées pour les éviter sont supportées non seulement par le propriétaire du navire et le propriétaire de la cargaison, mais également par l'affréteur du navire ; qu'en écartant la créance bonifiée de contribution en avarie commune de la société CAAT contre la société CMA-CGM au motif que cette dernière n'a que la qualité d'affréteur et de transporteur, les juges du fond ont violé les articles 28 et 29 de la loi n° 67-545 du 7 juillet 1967, ensemble l'article 3 (a) de la convention de Londres du 19 novembre 1976.

QUATRIEME MOYEN DE CASSATION

L'arrêt attaqué encourt la censure ;

EN CE QU'il a dit que la CMA-CGM ne peut encourir aucune responsabilité dans l'échouement du navire Maghreb survenu le 22 janvier 2004, et débouté les sociétés CAAT et ALGÉRIE TÉLÉCOM de leurs demandes ;

AUX MOTIFS PROPRES QUE «la S.A. CMA/CGM est en droit de se prévaloir du cas excepté tiré de l'article 4-2. a) de la Convention de BRUXELLES du 25 août 1924, amendée, applicable au transport considéré, qui prévoit que «le transporteur ne sera pas responsable pour perte ou dommage résultant ou provenant des actes, négligences ou défaut du capitaine, marin, pilote ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire» ; que la faute nautique du capitaine du navire «CMA/CGM MAGHREB» est avérée au vu des documents produits au débat ; qu'ainsi, le rapport du capitaine du port de Lattaquié met en évidence la faute de navigation du capitaine du navire «CMA/CGM MAGHREB» en ce qu'il a beaucoup trop tardé, vers 20 heures 30, à quitter la zone de mouillage où il était arrivé vers 13 heures alors que les conditions météorologiques se dégradaient et qu'un avertissement de quitter la zone de mouillage avait été donné à 18 heures à tous les navires en attente d'entrer au port qui était fermé ; que pour le capitaine du port de Lattaquié la responsabilité de l'échouement du navire incombe au seul capitaine du navire qui n'a pas éloigné le navire «en dépit des avertissements», qui a donné une vitesse de moteur insuffisante lors de sa tentative tardive de se dégager de la zone de mouillage, ce qui a soumis la chaîne d'ancrage à une forte pression qui l'a finalement rompue, et qui n'a su manoeuvrer utilement entre le moment où il a tenté de quitter la zone de mouillage et la position d'échouement pourtant distante de 2,5 miles (4 miles selon le rapport de mer) ; que ce rapport de mer fait le 9 février 2004 par le capitaine du navire «CMA/CGM MAGHREB» devant un juge syrien ne contredit pas le rapport du capitaine du port de Lattaquié, le capitaine du navire indiquant qu'il a été impossible de lever la chaîne d'ancrage tendue sur laquelle une forte pression due au vent s'exerçait, lorsqu'il a pris, à 20 heures 15, la décision de quitter la zone de mouillage ; que le cas excepté tiré de la faute nautique (fautes de navigation et dans l'administration du navire) qui a contribué à l'échouement du navire peut être «neutralisée» par la preuve apportée par le chargeur que la faute du transporteur maritime a également contribué à la survenance du dommage ou de la perte ; que le transporteur maritime ne peut se prévaloir de la faute nautique dès lors que le dommage provient totalement ou partiellement de sa faute dite « commerciale » ; que la société Algérie Telecom et la société Compagnie Algérienne des Assurances ne démontrent pas l'existence de fautes dites «commerciales» imputables à la S.A. CMA/CGM ; que les simples allégations que le navire «CMA/CGM MAGHREB» connaîtrait des pannes récurrentes et que le «maillon du câble

de l'ancre» était affecté d'un «problème technique» sont inopérantes dès lors que le navire était pourvu des certifications et documents de navigabilité exigés et qu'aucun élément technique ne vient démontrer une faiblesse ou une insuffisance de la chaîne d'ancrage» (arrêt, p. 7) ;

ET AUX MOTIFS ÉVENTUELLEMENT ADOPTÉS QUE «les Sociétés CAAT et ALGERIE TELECOM démontrent suffisamment, à l'aide de documents divers, que l'échouement est le résultat d'une faute nautique ; que les règles applicables au présent transport sont celles qui résultent de la Convention de Bruxelles de 1924 qui précisent à l'article 4.2 : «Ni le transporteur, ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant : a) des actes, négligences ou défaut de capitaine, marin, pilote ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire» ; que d'autre part le mauvais état technique du navire soutenu par les défenderesses n'est pas démontré ; que si cela était, il ne pourrait s'agir que de vices cachés puisque aucun des certificateurs ou classificateurs ne signale un quelconque défaut qui rendrait le navire impropre à la navigation, mais en tout état de cause, le même article de la Convention de Bruxelles, écarte également la responsabilité du transporteur maritime dans le cas (2 p) «de vices cachés échappant à la diligence raisonnable» ; qu'il convient donc de déclarer que la société CMA-CGM n'a commis aucune faute dans la survenance du sinistre ou sa gestion, et ne peut voir sa responsabilité engagée à ce titre» (jugement, p. 9-10) ;

ALORS QUE, contrairement à ce qu'ont énoncé les juges du fond dans le cadre de l'examen de la faute commerciale, l'existence de pannes récurrentes révélant l'état défectueux du navire ne prenait pas la forme de simples allégations ; que l'argumentaire que développaient à cet égard la société CAAT et la société ALGÉRIE TÉLÉCOM renvoyait expressément aux constatations effectuées par la Bureau maritime international (conclusions du 18 janvier 2011, p.14, et pièce 16 du bordereau de communication de pièces) ; qu'en estimant qu'ils étaient en présence d'une simple allégation, les exonérant d'apporter une réponse, quant ils se trouvaient en réalité en présence d'un moyen corroboré par un élément de preuve, les juges du fond ont violé l'article 455 du code de procédure civile.