

COMM.

FB

COUR DE CASSATION

Audience publique du 9 septembre 2020

Cassation partielle

Mme MOUILLARD, président

Arrêt n° 408 F-D

Pourvoi n° A 17-11.522

R É P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION, CHAMBRE COMMERCIALE, FINANCIÈRE ET ÉCONOMIQUE, DU 9 SEPTEMBRE 2020

La société Bellville Rodair International Srl, société civile immobilière, dont le siège est [...] (Roumanie), a formé le pourvoi n° A 17-11.522 contre l'arrêt rendu le 1er juin 2016 par la cour d'appel de Paris (pôle 5, chambre 4), dans le litige l'opposant :

1°/ à la société Ortakoy, dont le siège est [...] (Turquie),

2°/ à la société Upi Trans Tasimacilik Ve Ticaret Ltd, dont le siège est [...] (Turquie),

3°/ à la société Anadolu Anonim Turk Sigorta A.S., dont le siège est [...] (Turquie),

4°/ à la société BBL transport, société par actions simplifiée, dont le siège est [...] ,

5°/ à la société Generali assurances, société anonyme, dont le siège est [...] ,

6°/ à la société Thales Air Systems, société par actions simplifiée, dont le siège est [...],

7°/ à la société Netra International Transport Shipping and Trading, dont le siège est [...] (Turquie),

défenderesses à la cassation.

La société BBL transport a formé un pourvoi incident provoqué contre le même arrêt.

Les sociétés Generali assurances et Thales Air Systems ont formé un pourvoi incident contre le même arrêt.

La demanderesse au pourvoi principal invoque, à l'appui de son recours, les deux moyens de cassation annexés au présent arrêt.

La demanderesse au pourvoi incident invoque, à l'appui de son recours, les deux moyens de cassation annexés au présent arrêt.

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

Le dossier a été communiqué au procureur général.

Sur le rapport de Mme Fontaine, conseiller, les observations de la SARL Cabinet Briard, avocat de la société Bellville Rodair International, de la SCP Matuchansky, Poupot et Valdelièvre, avocat de la société Anadolu Anonim Turk Sigorta A.S., de la SCP Rocheteau et Uzan-Sarano, avocat des sociétés Generali assurances et Thales Air Systems, de la SCP Waquet, Farge et Hazan, avocat de la société BBL transport, après débats en l'audience publique du 3 juin 2020 où étaient présents Mme Mouillard, président, Mme Fontaine, conseiller rapporteur, M. Rémy, conseiller doyen, et Mme Labat, greffier de chambre,

la chambre commerciale, financière et économique de la Cour de cassation, composée des président et conseillers précités, après en avoir délibéré conformément à la loi, a rendu le présent arrêt.

Faits et procédure

1. Selon l'arrêt attaqué (Paris, 1er juin 2016), la société Thales ATM, aux droits de laquelle se trouve la société Thales Air Systems (la société Thales), a vendu à la société de droit ouzbek Uzaeronavigatsia (la société Uza) un radar aéronautique pour le prix de 500 000 euros. Elle a confié à la société Thales Geodis Freight & Logistics (la société Geodis) l'organisation de l'emballage et du transport de ce matériel depuis Aubervoye (France) jusqu'à Tachkent (Ouzbekistan).

2. La société Geodis a confié l'emballage des matériels à la société Sofembal, qui les a conditionnés dans deux caisses, et l'organisation du transport des deux colis à la société Balkans Bosphore logistique (la société BBL), commissionnaire de transport.

Mandatée par cette dernière, la société de droit roumain Bellville Rodair International (la société Bellville) a attribué l'exécution du contrat de transport à la société de droit turc Upi Trans Tasimacilik VE Ticaret LTD (la société Upitrans), pour le trajet jusqu'à Istanbul, et à la société de droit turc Ortakoy pour la dernière partie du transport, depuis Istanbul jusqu'à Tachkent. La marchandise a été remise le 4 janvier 2007.

3. Une partie du matériel ayant été endommagée en raison du mauvais arrimage d'une caisse au plancher de la remorque, les sociétés Thales et Uza ont, le 28 décembre 2007, assigné les sociétés BBL et Sofembal en indemnisation.

Par des actes datés du 4 janvier 2008, la société BBL a assigné en garantie la société Bellville en qualité « d'intermédiaire » et les sociétés Upitrans et Ortakoy en qualité de voituriers. Le 11 juillet 2008, la société Bellville a assigné en garantie les

sociétés Netra International transport Shipping and Trading Co LTD (la société Netatrans), Upitrans, Ortakoy et l'assureur de celle-ci, la société de droit turc Anadolu AnonimTurk Sigorta Sikerti (la société Anadolu).

Le 27 octobre 2009, la société Generali IARD, assureur de la société Thales, est intervenue volontairement à l'instance.

Les sociétés Thales, Uza et Generali IARD se sont désistées de toute instance et action à l'égard de la société Sofembal puis la société Uza s'est également désistée de toute instance et action au motif qu'elle avait été indemnisée de son préjudice.

Examen des moyens

Sur le second moyen, pris en sa première branche, du pourvoi principal formé par la société Bellville et le second moyen du pourvoi incident relevé par la société BBL

4. En application de l'article 1014, alinéa 2, du code de procédure civile, il n'y a pas lieu de statuer par une décision spécialement motivée sur ces moyens, qui ne sont manifestement pas de nature à entraîner la cassation.

Mais sur le premier moyen du pourvoi principal

Enoncé du moyen

5. La société Bellville fait grief à l'arrêt de rejeter l'exception d'incompétence des juridictions françaises soulevée par elle sur l'appel en garantie de la société BBL transport, alors « que, selon l'article 23 paragraphe 1 du règlement (CE) 44/2001, est valable et opposable entre les parties la clause attributive de juridiction conclue "c) dans le commerce international, sous une forme qui soit conforme à un usage dont les parties avaient connaissance et qui est largement connu et régulièrement observé par les parties dans les contrats de même type, dans la branche commerciale considérée" ; que cette disposition n'exige ni l'existence d'un courant d'affaires entre les parties avant le contrat litigieux, ni l'acceptation spéciale de la clause ou des conditions générales dans lesquelles elle figure ; qu'en statuant par les motifs précités, qui sont inopérants, le renvoi à des conditions d'assurance ne contredisant pas le renvoi à une clause attributive, sans rechercher, comme elle y était invitée, s'il n'est pas d'usage, pour les opérateurs du transport international, de faire référence à des conditions générales comprenant une clause attributive de compétence, la cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard de l'article 23.1 c) du règlement (CE) 44/2001 du 22 décembre 2001. »

Réponse de la Cour

Vu l'article 23.1 c) du règlement (CE) 44/2001 du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale :

6. Aux termes de ce texte, si les parties, dont l'une au moins a son domicile sur le territoire d'un Etat membre, sont convenues d'un tribunal ou de tribunaux d'un Etat membre pour connaître des différends nés ou à naître à l'occasion d'un rapport de droit déterminé, ce tribunal ou les tribunaux de cet Etat membre sont compétents. Cette compétence est exclusive, sauf convention contraire des parties. Cette convention attributive de juridiction est conclue :

a) par écrit ou verbalement avec confirmation écrite,

ou b) sous une forme qui soit conforme aux habitudes que les parties ont établies entre elles,

ou c) dans le commerce international, sous une forme qui soit conforme à un usage dont les parties avaient connaissance ou étaient censées avoir connaissance et qui est largement connu et régulièrement observé dans ce type de commerce par les parties à des contrats du même type dans la branche commerciale considérée.

7. Pour statuer sur la demande formée par la société BBL contre la société Bellville, l'arrêt constate qu'il n'existait, avant le transport du radar, aucun courant d'affaires entre les deux sociétés. Il retient ensuite qu'à l'occasion du transport

litigieux plusieurs courriers électroniques ont été échangés entre les parties, la société Bellville terminant les siens par la mention « toutes les opérations sont soumises aux conditions générales de l'Association Britannique Internationale de Transport (la BIFA) » et la société BBL visant, pour les conditions d'assurance de la cargaison, l'application de la Convention de Genève du 19 mai 1956 relative au contrat de transport international de marchandises par route, dite CMR. Il en déduit que la société Bellville ne rapporte pas la preuve, lui incombant, que la société BBL avait accepté les conditions BIFA.

8. En se déterminant ainsi, au regard des seuls cas prévus par les paragraphes 1. a) et 1. b) de l'article 23 du règlement (CE) 44/2001, sans rechercher si les conditions de l'article 23 paragraphe 1. c) étaient remplies, quand la société Bellville se prévalait de l'usage, pour les opérateurs du transport international, de faire référence à des conditions générales nationales comprenant une clause attributive de compétence, la cour d'appel a privé sa décision de base légale.

Sur le second moyen, pris en sa deuxième branche, du même pourvoi

Énoncé du moyen

9. La société Bellville fait grief à l'arrêt de déclarer irrecevable sa demande dirigée contre la société Anadolu, alors « que dans ses dernières conclusions signifiées le 31 décembre 2015, la société Bellville Rodair international ne soutenait pas que l'assignation de la société BBL transport lui avait été délivrée le dernier jour du délai de prescription soit le 4 janvier 2008 (ni le 4 février 2008), mais que cette assignation, certes datée du 4 janvier 2008, dernier jour de la prescription annale, ne lui avait pas été délivrée du tout, et qu'elle n'avait eu connaissance de l'action exercée à son encontre qu'en recevant un avis d'audience pour le 22 mai 2008, de sorte qu'elle était dans l'ignorance de cette action et de l'action exercée à son encontre, et se trouvait dans l'impossibilité d'agir en garantie avant cette date ; qu'en déclarant que la société Bellville exposait que l'assignation lui avait été délivrée le 4 janvier 2008 (ou 4 février 2008), la cour d'appel a dénaturé les conclusions de la société Bellville et a ainsi violé l'article 4 du code de procédure civile. »

Réponse de la Cour

Vu l'obligation pour le juge de ne pas dénaturer l'écrit qui lui est soumis :

10. Pour déclarer prescrit l'appel en garantie formé par la société Bellville contre la société Anadolu, l'arrêt retient que l'empêchement d'agir dont fait état la société "BBL" (lire Bellville) en exposant que l'assignation lui avait été délivrée le dernier jour du délai de prescription, « soit le 4 février 2008 », ne résulte ni de la loi, ni de la convention, ni de la force majeure, et relève que l'assignation délivrée à la société Bellville n'est même pas versée aux débats.

11. En statuant ainsi, alors que, dans ses conclusions d'appel, la société Bellville excipait d'une impossibilité d'agir en garantie contre l'assureur du transporteur Ortakoy avant le mois d'avril 2008, non au motif mentionné par l'arrêt, mais parce qu'elle n'avait pas reçu l'assignation datée du 4 janvier 2008 et n'avait eu connaissance de l'action diligentée à son encontre par la société BBL que par la réception d'un avis, daté du 18 avril 2008, en vue de l'audience du 22 mai 2008, la cour d'appel a violé le principe susvisé.

Sur le premier moyen, pris en sa première branche, du pourvoi incident provoqué relevé par la société BBL

Énoncé du moyen

12. La société BBL fait grief à l'arrêt de la condamner à payer à la société Thales la somme de 30 000 euros et à la société Generali la somme de 73 412,03 euros, outre les intérêts légaux à compter du 28 décembre 2007, et de dire que les intérêts seront capitalisés dans les conditions de l'article 1154 du code civil, alors « que le commissionnaire de transport n'engage sa responsabilité pour son fait personnel que lorsque celui-ci est à l'origine des avaries ou pertes de marchandises ; que, pour retenir la responsabilité personnelle de la société BBL, la cour d'appel a énoncé qu'elle n'avait pas assuré ses obligations de commissionnaire, soit connaître les conditions d'exécution du transport de la marchandise

qui lui a été confiée, savoir exactement où se trouve la marchandise, d'en assurer le suivi jusqu'à destination, d'informer son mandant ; qu'en statuant ainsi, par des motifs d'où il ne résulte pas que les manquements qu'elle lui imputait entretenaient un lieu de causalité avec le défaut d'arrimage de la marchandise, à l'origine du dommage, suivant ses propres constatations, la cour d'appel a violé l'article 1147 du code civil, dans sa rédaction antérieure à celle issue de l'ordonnance du 10 février 2016. »

Réponse de la Cour

Vu les articles L. 132-4 et L. 132-5 du code de commerce et l'article 1147 du code civil, dans sa rédaction antérieure à celle issue de l'ordonnance du 10 février 2016 :

13. Il résulte de la combinaison de ces textes que le commissionnaire de transport n'engage sa responsabilité de son fait personnel que si celui-ci est à l'origine des avaries ou des pertes de marchandises.

14. Pour condamner la société BBL à payer certaines sommes aux sociétés Thales et Generali, l'arrêt constate d'abord qu'elle a confié à la société Bellville, sous-commissionnaire, le soin de réaliser le transport entre la France et l'Ouzbékistan, qu'elle ignorait quelle société en définitive serait chargée de la réalisation du transport, qu'elle n'a pas été en mesure d'établir un rapport sur le déroulement du transport entre ces deux pays et a indiqué, le 11 janvier 2007, à la société Thales qu'elle attendait des explications de la part du transporteur sur ce qui avait pu arriver en route. Il retient que l'une des obligations essentielles du commissionnaire est de connaître les conditions d'exécution du transport de la marchandise qui lui a été confiée, de savoir exactement où elle se trouve, d'en assurer le suivi jusqu'à destination et d'informer son mandant et en déduit qu'en l'espèce ces obligations n'ont pas été assurées.

15. En se déterminant ainsi, sans dire en quoi les manquements retenus contre la société BBL étaient à l'origine du dommage, lequel résultait d'un mauvais arrimage de la caisse, la cour d'appel a privé sa décision de base légale.

Sur le même moyen, pris en sa seconde branche

Énoncé du moyen

16. La société BBL fait le même grief à l'arrêt alors « que le transporteur n'a pas le droit de se prévaloir des dispositions qui excluent ou limitent sa responsabilité ou qui renversent le fardeau de la preuve, si le dommage provient de son dol ou d'une faute qui lui est imputable et qui, d'après la loi de la juridiction saisie, est considérée comme équivalente au dol ; que, suivant la loi française, applicable au litige à la date de réalisation du transport litigieux, constitue une faute lourde la négligence d'une extrême gravité confinant au dol et dénotant l'inaptitude du transporteur à l'accomplissement de la mission contractuelle qu'il a acceptée ; que, pour décider qu'aucune limitation de responsabilité n'était possible, la cour d'appel a énoncé que le transporteur avait réalisé un arrimage totalement inefficace, ce qui est d'autant plus inexcusable que la mention « fragile » portée sur les caisses, la longueur du trajet et l'état des routes des pays devant être traversés imposant un soin particulier à l'assujettissement des caisses au camion ; qu'en statuant ainsi, par des motifs impropres à caractériser que le transporteur final aurait commis une faute lourde, la cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard de l'article 29-1 de la Convention CMR, relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) et conclue à Genève le 19 mai 1956, ensemble l'article 1150 du code civil, dans sa rédaction antérieure à celle issue de l'ordonnance du 10 février 2016.»

Réponse de la Cour

Vu les articles L. 132-4 et L. 132-5 du code de commerce et l'article 29-1 de la CMR :

17. Il résulte de la combinaison de ces textes que le commissionnaire de transport est responsable du fait du transporteur substitué dans la limite de l'indemnisation prévue par la CMR, sauf, en l'état du droit applicable avant la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009, faute lourde de ce dernier. Ne constitue une telle faute qu'une négligence grossière

confinant au dol et dénotant l'inaptitude du transporteur à accomplir la mission qu'il a contractuellement acceptée.

18. Pour condamner la société BBL en tant que garante de ses substitués, l'arrêt retient que la société Ortakoy, transporteur professionnel, qui a pris en charge la marchandise sans émettre de réserves et qui connaissait l'état des routes de la partie asiatique du transport, a réalisé, lors du transbordement à Istanbul, un arrimage totalement inefficace, ce qui est d'autant plus inexcusable que la mention « fragile » portée sur les caisses, la longueur du trajet et l'état des routes imposaient un soin particulier pour assujettir les caisses au camion. Il en déduit que, la société Ortakoy ayant ainsi commis une faute lourde équivalente au dol selon la CMR, son garant, la société BBL, ne peut elle-même, en tant que garante de son substitué, limiter sa responsabilité.

19. En se déterminant par de tels motifs, impropres à caractériser la faute lourde de la société Ortakoy, la cour d'appel a privé sa décision de base légale.

Et sur le moyen unique, pris en ses deux branches, du pourvoi incident relevé par les sociétés Thales et Generali

Enoncé du moyen

20. Les sociétés Thales et Generali font grief à l'arrêt de condamner la société BBL à payer à la société Thales la somme de 30 000 euros et à la société Generali celle de 73 412,03 euros, outre les intérêts légaux à compter du 28 décembre 2007, et de dire que les intérêts seront capitalisés dans les conditions de l'article 1154 du code civil, alors :

« 1°/ que le commissionnaire de transport est garant du transporteur qu'il s'est substitué ; que l'ayant droit peut demander les intérêts de l'indemnité calculés à raison de 5 % l'an du jour de la réclamation adressée par écrit au transporteur ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice ; qu'en l'espèce, la cour d'appel a constaté d'une part, que la responsabilité de la société BBL - commissionnaire de transport - était engagée en sa qualité de garant des transporteurs et d'autre part, que la responsabilité des transporteurs, Upitrans et Ortakoy, était engagée sur le fondement de la convention de Genève du 19 mai 1956 dite CMR ; qu'en fixant au taux légal les intérêts des sommes allouées aux sociétés Thales et Generali, quand la société BBL était condamnée en sa qualité de commissionnaire garant du fait de ses substitués, et les sociétés R. H Upitrans et Ortakoy en leur qualité de transporteurs, la cour d'appel a violé l'article L. 132-6 du code de commerce, ensemble l'article 27, § 1 de la CMR ;

2°/ que le juge ne peut méconnaître le sens clair et précis des conclusions des parties ; que dans leurs conclusions d'appel (récapitulatives n° 7, signifiées le 22 février 2016, p. 23-25), les sociétés Thales et Generali demandaient que la société BBL soit condamnée à leur payer diverses sommes, dont un intérêt de 5 %, en sa qualité de commissionnaire de transport garant des transporteurs substitués, sur le fondement combiné des textes de droit français qui prévoient le principe de cette responsabilité, et des dispositions de la Convention de Genève du 19 mai 1956 relative au contrat de transport international des marchandises par route, dite CMR qui définissent l'étendue de cette responsabilité ; qu'en opposant, pour refuser de condamner la société BBL au paiement de l'intérêt de 5 % prévu par l'article 27 de la CMR, que les sociétés Thales et Generali "formaient des demandes contre BBL non en application de la CMR mais en application des textes du droit français relatifs aux commissionnaires de transport", la cour d'appel a dénaturé leurs conclusions, en violation de l'article 4 du code de procédure civile. »

Réponse de la Cour

Vu les articles L. 132-4, L. 132-5 et L. 132-6 du code de commerce, 27, § 1 de la CMR, et l'obligation pour le juge de ne pas dénaturer l'écrit qui lui est soumis :

21. Selon les trois premiers de ces textes, le commissionnaire de transport, qui est garant des avaries ou pertes de marchandises et effets, s'il n'y a stipulation contraire dans la lettre de voiture ou force majeure, est garant des faits du commissionnaire intermédiaire auquel il adresse les marchandises comme du voiturier qui effectue le transport.

Selon le dernier texte, les intérêts de l'indemnité que peut demander l'ayant droit sont calculés au taux de 5 % l'an.

22. Pour condamner la société BBL à payer aux sociétés Thales et Generali certaines sommes avec intérêts légaux à compter du 28 décembre 2007, l'arrêt retient que celles-ci ne peuvent bénéficier des intérêts au taux de 5 % prévu par l'article 27 de la CMR, dès lors qu'elles forment leurs demandes contre la société BBL, non en application de ladite Convention, mais en application des textes du droit français relatifs aux commissionnaires de transport.

23. En statuant ainsi, alors que les sociétés Thales et Generali demandaient la confirmation du jugement en ce qu'il avait fait application des intérêts au taux de 5 % prévu par l'article 27 de la CMR et que la société BBL avait été condamnée en sa qualité de commissionnaire garant du fait de son substitué, la société Ortakoy, transporteur international soumis aux dispositions de la CMR, la cour d'appel, qui a dénaturé les conclusions des sociétés Thales et Generali, a violé les textes et le principe susvisés.

Portée et conséquences de la cassation

24. La cassation du chef de dispositif relatif à la recevabilité de l'appel en garantie formé par la société BBL contre la société Bellville entraîne celle du chef de dispositif condamnant cette société à garantir la société BBL, qui s'y rattache par un lien de dépendance nécessaire.

PAR CES MOTIFS, et sans qu'il y ait lieu de statuer sur le dernier grief, la Cour :

CASSE ET ANNULE, mais seulement en ce que, confirmant le jugement, il rejette l'exception d'incompétence soulevée par la société Bellville Rodair International sur l'appel en garantie formé à son encontre par la société Balkans Bosphore logistique et, statuant à nouveau, il déclare recevable la demande de la société Balkans Bosphore logistique à l'égard de la société Bellville Rodair International, déclare irrecevable la demande de la société Bellville Rodair International contre la société Anadolu AnonimTurk Sigorta Sikerti, condamne la société Balkans Bosphore logistique à payer aux sociétés Thales Air systems et Generali les sommes de 30 000 et 73 412,03 euros avec intérêts légaux à compter du 28 décembre 2007, et dit que les intérêts seront capitalisés dans les conditions de l'article 1154 du code civil, condamne la société Bellville Rodair international à garantir la société Balkans Bosphore logistique, condamne celle-ci à payer la somme de 12 000 euros aux sociétés Thales et Generali en application de l'article 700 du code de procédure civile, condamne la société Bellville Rodair international à l'égard de la société Balkans Bosphore logistique en application de ce même texte, condamne les sociétés Balkans Bosphore logistique et Bellville Rodair International aux dépens, l'arrêt rendu le 1er juin 2016, entre les parties, par la cour d'appel de Paris ;

Remet, sur ces points, l'affaire et les parties dans l'état où elles se trouvaient avant cet arrêt et les renvoie devant la cour d'appel de Paris autrement composée ;

Condamne les sociétés Upi Trans Tasimacilik VE Ticaret LTD, Ortakoy et Anadolu AnonimTurk Sigorta A.S. aux dépens ;

En application de 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 neuf septembre deux mille vingt.

MOYENS ANNEXES au présent arrêt

Moyens produits au pourvoi principal par la SARL Cabinet Briard, avocat aux Conseils, pour la société Bellville Rodair International.

PREMIER MOYEN DE CASSATION

Il est reproché à l'arrêt attaqué d'avoir rejeté l'exception d'incompétence des juridictions françaises soulevée par la société Bellville sur l'appel en garantie de la société BBL Transport,

Aux motifs que la société Bellville invoque la clause de compétence insérée dans les conditions générales de la British International Freight Association (BIFA) auxquelles les rapports entre BBL et Bellville étaient, selon cette dernière, soumis et qui prévoyaient la compétence exclusive des tribunaux anglais en cas de litige ; que BBL est mal fondée à prétendre ne pas avoir eu connaissance des conditions de la BIFA, car il est d'usage en matière de transport international de faire référence à des conditions générales nationales comprenant une clause attributive de compétence ; que l'article 333 du code de procédure civile n'est pas applicable en matière internationale ; qu'elle n'a jamais renoncé à se prévaloir de la clause attributive de compétence, quand bien même elle aurait saisi les tribunaux de Brasova pour le paiement de son fret et qu'elle a bien, dans le cadre de cette instance ultérieure, soulevé l'exception d'incompétence in limine litis devant le tribunal de commerce de Bobigny ; () (arrêt attaqué p. 11-12)

mais que le règlement CE 44/2001 précise en son article 23.1 : « si les parties dont l'une au moins a son domicile sur le territoire d'un Etat membre pour connaître des différends nés à l'occasion d'un rapport de droit déterminé, ce tribunal () est compétent. Cette compétence est exclusive, sauf convention contraire des parties ; cette convention attributive de juridiction est conclue (

) c) dans le commerce international, sous une forme qui soit conforme à un usage dont les parties avaient connaissance et qui est largement connue et régulièrement observée par les parties dans les contrats de même type, dans la branche commerciale considérée » ; qu'en espèce, il apparaît qu'il n'existait, avant le transport du radar, aucun courant d'affaire entre les deux sociétés ; qu'à l'occasion du transport litigieux, plusieurs courriels ont été échangés entre les parties, la société Bellville terminant ses courriels par « toutes les opérations sont soumises à la dernière édition des conditions générales de l'Association Britannique Internationale de Transport, dont la copie peut vous être envoyée sur votre demandes » et que la société BBL répliquait en mentionnant l'application de la CMR pour condition d'assurance de la cargaison ; qu'il incombe alors à la société Bellville de rapporter la preuve que BBL avait néanmoins accepté les conditions BIFA ; qu'en l'espèce la cour estime que cette preuve n'est pas faite. (arrêt attaqué, p. 13 alinéa 4) Alors que selon l'article 23 paragraphe 1 du règlement CE 44/2001, est valable et opposable entre les parties la clause attributive de juridiction conclue « c) dans le commerce international, sous une forme qui soit conforme à un usage dont les parties avaient connaissance et qui est largement connu et régulièrement observé par les parties dans les contrats de même type, dans la branche commerciale considérée » ; que cette disposition n'exige ni l'existence d'un courant d'affaires entre les parties avant le contrat litigieux, ni l'acceptation spéciale de la clause ou des conditions générales dans lesquelles elle figure ; qu'en statuant par les motifs précités, qui sont inopérants, le renvoi des conditions d'assurance ne contredisant le renvoi à une clause attributive, sans rechercher, comme elle y était invitée, s'il n'est pas d'usage, pour les opérateurs du transport international, de faire référence à des conditions générales comprenant une clause attributive de compétence, la cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard de l'article 23.1 c) du règlement (CE) 44/2001 du 22 décembre 2001 ;

SECOND MOYEN DE CASSATION

Il est reproché à l'arrêt attaqué d'avoir déclaré irrecevable la demande de la société Bellville contre la société Anadolu,

Aux motifs que la société Anadolu fait valoir que l'action engagée contre elle est prescrite, dans ce sens que Bellville avait une année à compter de la livraison de la marchandise, soit le 4 janvier 2007, pour agir contre la société Ortakoy, alors qu'elle a été assignée le 11 juillet 2008, que l'article 32.1 de la CMR applicable à l'espèce (et non le droit roumain selon lequel le délai de prescription part à compter de la condamnation) prévoit un délai d'une année ; que si la CMR ne s'appliquait pas, il y aurait lieu d'appliquer la loi turque, l'article 855 du code de commerce turc, qui prévoit une prescription annale, que la société Bellville n'a nullement été empêchée d'agir ;

Que la société Bellville invoque l'application de la loi roumaine sur la prescription, puis indique qu'elle n'a pu agir dans les délais, en étant empêchée, en raison de l'assignation qui lui a été délivrée le dernier jour du délai ; (arrêt attaqué p.

12)

Mais que la CMR a vocation à s'appliquer à l'action du commissionnaire engagée contre le transporteur et son assureur, que la société Bellville n'explique pas les motifs pour lesquels la loi roumaine serait en l'espèce applicable ; que cette action se prescrit par un an à compter de la remise des marchandises à leur destinataire, selon l'article 32.1 de la CMR ; que selon l'article 32.3, la suspension de la prescription régie par la loi de la juridiction saisie, qu'il en va de même de l'interruption de la prescription ; que l'empêchement d'agir dont fait état BBL [lire Belleville] en exposant que l'assignation lui avait été délivrée le dernier jour du délai de prescription, soit le 4 février 2008 [lire 4 janvier 2008] ne résulte ni de la loi, ni de la convention, ni de la force majeure, étant au surplus observé que l'assignation délivrée à Bellville n'est même pas versée aux débats ; que par ailleurs, la cour observe que BBL [lire Belleville] n'invoque pas le dol du transporteur qui aurait pour effet de rallonger le délai de prescription ; que par conséquent en l'espèce, assignant en garantie la compagnie d'assurances Anadolu le 11 juillet 2008, alors que la marchandise avait été livrée le 4 janvier 2007, l'action de BBL [lire Belleville] était manifestement prescrite ; qu'aucune garantie n'était ainsi due par Anadolu au profit de Bellville ; (arrêt attaqué p. 13 1er alinéa)

Alors, d'une part, que selon l'article 32.1 de la CMR, la prescription de l'action contre le transporteur est de trois ans en cas de dol ou de faute équivalente ; que l'action de la victime contre l'assureur de responsabilité, qui trouve son fondement dans le droit de la victime à réparation de son préjudice, se prescrit par le même délai que son action contre le responsable ; qu'en l'espèce, la cour d'appel a reconnu la responsabilité de la société Ortakoy, assurée de la société Anadolu, et accueilli en conséquence le recours de la société Bellville contre la société Ortakoy après avoir expressément caractérisé à la charge de celle-ci une faute équivalente au dol, selon la CMR, ; qu'ayant ainsi écarté la prescription annale pour juger recevable et fondé le recours de Bellville contre la société Ortakoy, la cour d'appel ne pouvait déclarer irrecevable comme formée plus d'un an après la réception des marchandises intervenue le 4 janvier 2007, l'action contre la société Anadolu, assureur de la société Ortakoy, engagée par une assignation du 11 juillet 2008 ; qu'en statuant comme elle l'a fait, la cour d'appel a violé les articles L.114-1 et L.124-3 du code des assurances, ensemble l'article 32.1 de la convention relative au contrat de transport international des marchandises par route (CMR).

Alors d'autre part que dans ses dernières conclusions signifiées le 31 décembre 2015, la société Bellville Rodair International ne soutenait pas que l'assignation de la société BBL Transport lui avait été délivrée le dernier jour du délai de prescription soit le 4 janvier 2008 (ni le 4 février 2008), mais que cette assignation, certes datée du 4 janvier 2008, dernier jour de la prescription annale, ne lui avait pas été délivrée du tout, et qu'elle n'avait eu connaissance de l'action exercée à son encontre qu'en recevant un avis d'audience pour le 22 mai 2008, de sorte qu'elle était dans l'ignorance de cette action et de l'action exercée à son encontre, et se trouvait dans l'impossibilité d'agir en garantie avant cette date ; qu'en déclarant que la société Bellville exposait que l'assignation lui avait été délivrée le 4 janvier 2008 (ou 4 février 2008), la cour d'appel a dénaturé les conclusions de la société Bellville et a ainsi violé l'article 4 du code de procédure civile ;

Alors enfin, que selon l'article 32 alinéa 3 de la convention CMR, la suspension de la prescription est régie par la loi de la juridiction saisie ; qu'il est de principe en droit français, y compris sous le régime antérieur à la loi du 17 juin 2008, que la prescription ne court pas en cas d'impossibilité d'agir ; qu'en s'abstenant de rechercher, comme elle y était invitée, si et, dans l'affirmative, à quelle date la société Bellville avait effectivement reçu à son siège en Roumanie ou de toute façon l'assignation datée du 4 janvier 2008 par la société BBL, et si elle ne se trouvait pas dans l'impossibilité d'agir en garantie avant d'avoir reçu l'avis du greffe l'informant de l'audience du 22 mai 2008, la cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard du principe suivant lequel la prescription ne court pas contre la partie qui se trouve dans l'impossibilité d'agir ; Moyens produits au pourvoi incident provoqué par la SCP Waquet, Farge et Hazan, avocat aux Conseils, pour la société BBL transport.

PREMIER MOYEN DE CASSATION

IL EST FAIT GRIEF à l'arrêt attaqué D'AVOIR condamné la société BBL à payer à la société Thales la somme de 30 000 euros et à la société Generali la somme de 73 412,03 euros outre les intérêts légaux à compter du 28 décembre 2007 et dit que les intérêts seront capitalisés dans les conditions de l'article 1154 du code civil,

AUX MOTIFS QU' « il résulte des éléments des rapports d'expertise versés aux débats que lors du transbordement prévu

à Istanbul, aucune réserve n'a été faite sur l'état des caisses en provenance de France ; que selon le rapport DPS établi après trois inspections en présence de Thales, Uzaeronavigastsia et BBL, la caisse qui contenait le mécanisme d'entraînement de l'antenne avec des joints tournants était « placée librement sur le plancher de la remorque du camion et était seulement arrimée aux côtés du camion par deux sangles synthétiques bleues », que « l'ensemble du mécanisme d'entraînement était enveloppé dans un film hermétique de protection double couche avec une résistance à la température à 200 degrés en 2 secondes avec une marge de 2kg/cm », que « les parties du mécanisme ayant une valeur étaient en outre enveloppées dans un film à bulles rétrécissable », que « le mécanisme reposait sur 2 supports de transport en acier (jaunes) dont la partie supérieure était attachée au plateau porteur de charge (rouge) du mécanisme d'entraînement et la partie inférieure reposait sur 2 supports en bois faits de 5 planches, lesquelles étaient fixées à la palette par des vis à travers les ouvertures des supports jaunes », que l'inspection a permis de constater les dommages sur l'emballage, sur les cadres latéraux de la caisse contenant le mécanisme d'entraînement, sur le milieu de palette qui comportait un trou, qu'un des plateaux supérieurs des supports jaunes était cassé, que les autres supports jaunes étaient endommagés ; que le rapport indique en point 9 « Causes des dommages » : « Sur la base des informations obtenues, les caisses de marchandises n'étaient pas bloquées/assujetties au plancher du camion (elles étaient juste sanglées sur les côtés) et un mouvement relativement libre de la caisse à l'intérieur du camion peut avoir provoqué un mouvement de la marchandise à l'intérieur des caisses, causant les dommages décrits » ; que le rapport DFA conclut « Nous ne pouvons émettre que des hypothèses sur les causes et circonstances du sinistre car BBL affrété par TGFL n'a pas fourni de rapport sur le déroulement du transport entre Aubevoye et Tachkent » ; qu'il résulte de ces éléments que rien ne permet de dire que l'emballage réalisé était inadapté mais il peut être estimé qu'en raison d'un arrimage des caisses défectueux, inadapté à la longueur du trajet et à l'état des routes empruntées voire également à un choc violent qui pourrait être survenu en heurtant la pile d'un pont comme il a été évoqué, l'emballage n'a pu résister aux conditions de transport des caisses non arrimées ; que quand bien même les expertises ne se prononcent pas, la cour peut dire qu'un assujettissement parfaitement inefficace des caisses au camion est à l'origine des dommages causés aux marchandises ; que la société BBL intervient en qualité de commissionnaire, peu important qu'elle soit ou non le commissionnaire principal, qu'elle peut donc être atraite directement par la société Thales en responsabilité ; qu'elle répond de ses fautes personnelles et de celles de ses substitués ; que, pour ce qui concerne sa responsabilité personnelle, il apparaît que BBL qui fait état d'instructions précises sur la réalisation du transport de la part de Thales sans les justifier, a confié à la société Bellville, sous commissionnaire, le soin de réaliser le transport du matériel entre la France et l'Ouzbékistan ; que BBL ignorait quelle société en définitive chargée de la réalisation du transport après en avoir confié la réalisation à Bellville, que BBL n'a pas été en mesure d'établir un rapport sur le déroulement du transport entre la France et l'Ouzbékistan, et indiquait le 11 janvier 2007 par courriel à Thales qu'elle « attendait des explications de la part du transporteur sur ce qui a pu arriver en cours de route » ; que l'une des obligations essentielles du commissionnaire est de connaître les conditions d'exécution du transport de la marchandise qui lui a été confiée, de savoir exactement où se trouve la marchandise, d'en assurer le suivi jusqu'à destination, d'informer son mandant ; qu'en l'espèce, ces obligations n'ont pas été assurées ; que la société BBL est également garante de ses substitués selon les termes de l'article L. 132-5 du code de commerce, qu'elle ne peut être exonérée en invoquant une cause d'exonération du transporteur par application de l'article 17-4 b CMR en raison d'un défaut d'emballage pour les motifs ci-dessus exposés, étant au surplus observé qu'elle-même n'a jamais cru bon devoir mettre en cause la société Sofembal pour la qualité de l'emballage réalisé ; que le sinistre résulte du défaut manifeste d'arrimage des caisses dans le camion dans des conditions adaptées à la nature de la cargaison et à l'état des routes des pays traversés ; que la société Bellville, société de droit roumain, a été chargée par BBL de réaliser le transport depuis Aubevoye jusqu'à Tachkent et a établi une facture à l'intention de BBL pour le transport depuis la France jusqu'à l'Ouzbékistan ; que l'article 1 de la Convention de La Haye du 14 mars 1978 détermine la loi applicable aux relations à caractère international se formant lorsqu'une personne, l'intermédiaire, a le pouvoir d'agir, agit ou prétend agir avec un tiers pour le compte d'une autre personne, le représenté ; que selon l'article 5 aliéna 2, le choix de la loi pour régir le rapport de représentation doit être exprès ou résulter avec une certitude raisonnable des dispositions du contrat et des circonstances de la cause ; que l'article 6 précise que dans le cas où elle n'a pas été choisie dans les conditions de l'article 5, la loi applicable est la loi interne de l'Etat dans lequel, au moment de la formation du rapport de représentation, l'intermédiaire a son établissement professionnel ou à défaut, sa résidence habituelle ; qu'en l'espèce, Bellville est intervenue en qualité de commissionnaire chargé de l'organisation du transport par BBL, a choisi Upitrans et Ortakoy pour la réalisation du transport, le premier entre Aubevoye et Istanbul, le second entre Istanbul et Tashkent ; que BBL et Bellville n'ont pas choisi quelle loi serait applicable dans leurs relations et rien dans les circonstances de la cause ne permet de la déterminer avec une certitude raisonnable ; que la société Bellville a son établissement professionnel à Bracov (Roumanie), de sorte qu'il y a lieu

d'appliquer la loi roumaine ; que selon la consultation fournie par les avocats et conseils Leanu & Asociatii, la loi roumaine précise que le commissionnaire est responsable pour la(les) négligence(s) commise par ses sous-contractants et dispose d'un recours contre eux ; que Bellville est responsable envers BBL des transporteurs qu'elle a choisis pour les motifs qui suivent ; que la responsabilité de la société Upitrans est soumise aux dispositions de l'article 34 CMR selon lesquelles, si un contrat de transport unique est exécuté par des transporteurs routiers successifs, chacun de ceux-ci assume la responsabilité du transport total ; que la société Upitrans a émis le premier décembre 2007 une lettre de voiture pour l'intégralité du transport depuis Aubevoye jusqu' à Tachkent ; qu'ainsi, elle assume la responsabilité de l'intégralité du transport et répond des avaries tout comme les autres transporteurs et dans les mêmes conditions ; que la société Ortakoy, transporteur est un professionnel de la route ; qu'elle a émis une lettre de voiture le 18 décembre 2007, pris en charge la marchandise à Istanbul sans émettre de réserve, a effectué la partie asiatique du transport en connaissance de l'état des routes et des tracés auxquels elle serait soumise jusqu'à Tachkent et a déclaré le sinistre à son assureur, la société Anadolu le 18 janvier 2007, que lors du transbordement à Istanbul, la société Ortakoy a réalisé un arrimage totalement inefficace, ce qui est d'autant plus inexcusable que la mention « fragile » portée sur les caisses, la longueur du trajet et l'état des routes des pays devant être traversés imposaient un soin particulier à l'assujettissement des caisses au camion ; qu'elle a commis une faute équivalente au dol selon la CMR et à tout le moins une « négligence » selon la loi roumaine ; que par conséquent que les sociétés BBL, Bellville, Upitrans et Ortakoy répondront de leurs fautes, BBL en raison de ses fautes personnelles et en qualité de garant de ses substitués, Bellville en qualité de garant de ses préposés, Upitrans et Ortakoy en raison de leur faute inexcusable ; qu'aucune limitation de responsabilité n'est ainsi possible » ;

1°) ALORS QUE le commissionnaire de transport n'engage sa responsabilité pour son fait personnel que lorsque celui-ci est à l'origine des avaries ou pertes de marchandises ; que, pour retenir la responsabilité personnelle de la société BBL, la cour d'appel a énoncé qu'elle n'avait pas assuré ses obligations de commissionnaire, soit connaître les conditions d'exécution du transport de la marchandise qui lui a été confiée, savoir exactement où se trouve la marchandise, d'en assurer le suivi jusqu'à destination, d'informer son mandant ; qu'en statuant ainsi, par des motifs d'où il ne résulte pas que les manquements qu'elle lui imputait entretenaient un lien de causalité avec le défaut d'arrimage de la marchandise, à l'origine du dommage, suivant ses propres constatations, la cour d'appel a violé l'article 1147 du code civil, dans sa rédaction antérieure à celle issue de l'ordonnance du 10 février 2016 ;

2°) ALORS QUE le transporteur n'a pas le droit de se prévaloir des dispositions qui excluent ou limitent sa responsabilité ou qui renversent le fardeau de la preuve, si le dommage provient de son dol ou d'une faute qui lui est imputable et qui, d'après la loi de la juridiction saisie, est considérée comme équivalente au dol ; que, suivant la loi française, applicable au litige à la date de réalisation du transport litigieux, constitue une faute lourde la négligence d'une extrême gravité confinant au dol et dénotant l'inaptitude du transporteur à l'accomplissement de la mission contractuelle qu'il a acceptée ; que, pour décider qu'aucune limitation de responsabilité n'était possible, la cour d'appel a énoncé que le transporteur avait réalisé un arrimage totalement inefficace, ce qui est d'autant plus inexcusable que la mention « fragile » portée sur les caisses, la longueur du trajet et l'état des routes des pays devant être traversés imposant un soin particulier à l'assujettissement des caisses au camion ; qu'en statuant ainsi, par des motifs impropres à caractériser que le transporteur final aurait commis une faute lourde, la cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard de l'article 29-1 de la Convention CMR, relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) et conclue à Genève le 19 mai 1956, ensemble l'article 1150 du code civil, dans sa rédaction antérieure à celle issue de l'ordonnance du 10 février 2016.

SECOND MOYEN DE CASSATION

IL EST FAIT GRIEF à l'arrêt attaqué d'AVOIR condamné les sociétés Bellville, Ortakoy et Upitrans à garantir la société BBL des condamnations mises à sa charge,

ALORS QUE la contradiction entre les motifs et le dispositif équivaut à une contradiction de motifs ; qu'en l'espèce, dans ses motifs la Cour d'appel a dit « que BBL a un recours contre Bellville qui a concouru par ses fautes à la réalisation entier(e) du dommage » et que la société Bellville « la garantira intégralement des condamnations prononcées contre elle » (arrêt attaqué p. 17) ; qu'en prononçant néanmoins une condamnation conjointe des sociétés Bellville, Ortakoy et Upitrans à garantir la société BBL des condamnations mises à sa charge, la Cour d'appel qui s'est contredite a violé les

dispositions de l'article 455 du code de procédure civile. Moyen produit au pourvoi incident par la SCP Rocheteau et Uzan-Sarano, avocat aux Conseils, pour les sociétés Generali assurances et Thales Air Systems.

Il est fait grief à l'arrêt infirmatif attaqué d'AVOIR condamné BBL à payer à Thales la somme de 30.000 euros et à Generali la somme de 73.412,03 euros, outre les intérêts légaux à compter du 28 décembre 2007 et dit que les intérêts seront capitalisés dans les conditions de l'article 1154 du code civil ;

AUX MOTIFS QU'il sera fait droit aux demandes sociétés Generali à hauteur de 73.412,03 euros et de Thales à hauteur de 30.000 euros. Generali et Thales demandent le bénéfice de l'article 27 CMR qui dispose que l'ayant droit peut demander les intérêts de l'indemnité, calculés à raison de 5% l'an, courant à compter de la réclamation adressée par écrit au transporteur ou s'il n'y a pas de réclamation, à compter de la demande en justice ; qu'il apparaît toutefois que le bénéfice de ces dispositions à leur profit n'est pas justifié par les intéressés qui forment des demandes contre BBL non en application de la CMR, mais en application des textes du droit français relatifs aux commissionnaires de transport ; que les intérêts au taux légal courent à compter de la demande en justice, soit le 28 décembre 2007 ;

1) ALORS QUE le commissionnaire de transport est garant du transporteur qu'il s'est substitué ; que l'ayant droit peut demander les intérêts de l'indemnité calculés à raison de 5% l'an du jour de la réclamation adressée par écrit au transporteur ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice ; qu'en l'espèce, la cour d'appel a constaté d'une part, que la responsabilité de la société BBL -commissionnaire de transport- était engagée en sa qualité de garant des transporteurs et d'autre part, que la responsabilité des transporteurs, Upitrans et Ortakoy, était engagée sur le fondement de la convention de Genève du 19 mai 1956 dite CMR ; qu'en fixant au taux légal les intérêts des sommes allouées aux sociétés Thales et Generali, quand la société BBL était condamnée en sa qualité de commissionnaire garant du fait de ses substitués, et les sociétés R. H Upitrans et Ortakoy en leur qualité de transporteurs, la cour d'appel a violé l'article L. 132-6 du code de commerce, ensemble l'article 27, §1 de la convention de Genève du 19 mai 1956 relative au contrat de transport international des marchandises par route, dite CMR ;

2) ALORS QUE le juge ne peut méconnaître le sens clair et précis des conclusions des parties ; que dans leurs conclusions d'appel (récapitulatives n°7, signifiées le 22 février 2016, p. 23-25), les sociétés Thales et Generali demandaient que la société BBL soit condamnée à leur payer diverses sommes, dont un intérêt de 5%, en sa qualité de commissionnaire de transport garant des transporteurs substitués, sur le fondement combiné des textes de droit français qui prévoient le principe de cette responsabilité, et des dispositions de la Convention de Genève du 19 mai 1956 relative au contrat de transport international des marchandises par route, dite CMR qui définissent l'étendue de cette responsabilité ; qu'en opposant, pour refuser de condamner la société BBL au paiement de l'intérêt de 5% prévu par l'article 27 de la CMR, que les sociétés Thales et Generali « formaient des demandes contre BBL non en application de la CMR mais en application des textes du droit français relatifs aux commissionnaires de transport », la cour d'appel a dénaturé leurs conclusions, en violation de l'article 4 du code de procédure civile.