

COMM.

CH.B

COUR DE CASSATION

Audience publique du 7 février 2018

Cassation partielle

Mme MOUILLARD, président

Arrêt n° 92 F-D

Pourvois n° Y 16-18.140
et G 16-19.368 JONCTION

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 :

I - Statuant sur le pourvoi n° Y 16-18.140 formé par la société Geodis Wilson France, société par actions simplifiée, dont le siège est [...]

contre un arrêt rendu le 22 mars 2016 par la cour d'appel de Fort-de-France (chambre civile), dans le litige l'opposant :

1°/ à la société Simat bâtiment, société par actions simplifiée, dont le siège est [...]

2°/ à la société SCT Martinique, société à responsabilité limitée, dont le siège est [...]

3°/ à la société Hoegh Autoliners, société par actions simplifiée, dont le siège est [...]

4°/ à la société de droit norvégien Hoegh Autoliners AS, dont le siège est [...]

défenderesses à la cassation ;

II - Statuant sur le pourvoi n° G 16-19.368 formé par la société SCT Martinique,

contre le même arrêt rendu, dans le litige l'opposant :

1°/ à la société Simat bâtiment,

2°/ à la société Geodis Wilson France ,

3°/ à la société Hoegh Autoliners,

4°/ à la société de droit norvégien Hoegh Autoliners AS,

défenderesses à la cassation ;

La société Hoegh Autoliners et la société de droit norvégien Hoegh Autoliners, défenderesses aux pourvois, ont formé un pourvoi incident contre le même arrêt ;

La demanderesse au pourvoi n° Y 16-18.140 invoque, à l'appui de son recours, les sept moyens de cassation annexés au présent arrêt ;

La demanderesse au pourvoi n° G 16-19.368 invoque, à l'appui de son recours, les quatre moyens de cassation annexés au présent arrêt ;

Les demanderesses aux pourvois incidents invoquent, à l'appui de leurs recours, les cinq moyens identiques de cassation annexés au présent arrêt ;

Vu la communication faite au procureur général ;

LA COUR, en l'audience publique du 12 décembre 2017, où étaient présents : Mme Mouillard, président, Mme Fontaine, conseiller rapporteur, M. Rémy, conseiller doyen, Mme Arnoux, greffier de chambre ;

Sur le rapport de Mme Fontaine, conseiller, les observations de la SCP Foussard et Froger, avocat de la société SCT Martinique, de la SCP Waquet, Farge et Hazan, avocat de la société Geodis Wilson France, de Me Balat, avocat de la société Hoegh Autoliners et de la société de droit norvégien Hoegh Autoliners AS, de la SCP Meier-Bourdeau et Lécuyer, avocat de la société Simat bâtiment, et après en avoir délibéré conformément à la loi ;

Attendu, selon l'arrêt attaqué, que le 27 décembre 2007 la société Manitowoc Crane Group a vendu une grue à la société Simat bâtiment (la Simat), en se réservant la propriété de l'appareil jusqu'à son complet paiement ; que la société Geodis Wilson France (la société Geodis) a accepté de procéder à l'enlèvement de la grue et à son transport jusqu'au port de Fort-de-France pour le compte de la Simat, en s'engageant à ne pas la dédouaner ni la remettre à l'acquéreur tant que le prix de vente ne serait pas entièrement réglé ; que la société de droit norvégien Hoegh Autoliners AS (la société Hoegh Norvège), ayant pour agent maritime la société de droit français Hoegh Autoliners SAS (la société Hoegh France), a chargé la grue au port du Havre et l'a transportée sur le navire Hoegh Trotter jusqu'à celui de Fort-de-France ; que la société SCT Martinique (la SCT), manutentionnaire, a procédé au déchargement de la grue et constaté l'existence d'avaries ; que la grue est restée à quai du 29 janvier au 18 novembre 2008 ; que le 19 novembre 2008, la Simat a fait procéder à l'enlèvement de la grue et a constaté divers dommages ; qu'une expertise a été ordonnée en référé ; que la Simat a assigné en réparation de son préjudice la société Hoegh France et la société Geodis, laquelle a appelé en garantie

la société Hoegh Norvège et la SCT ;

Sur le deuxième moyen, pris en ses troisième et quatrième branches, le troisième moyen, pris en sa première branche, les cinquième et septième moyens du pourvoi principal n° Y 16-18.140, le premier moyen, pris en ses première, troisième, cinquième, sixième, septième et neuvième branches, le deuxième moyen, pris en ses deuxième et quatrième branches, du pourvoi n° G 16-19.368, les premiers et deuxième moyens, ainsi que les troisième moyens, pris en leurs premières branches, des pourvois incidents, qui sont rédigés en termes identiques :

Attendu qu'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 ;

Sur les troisième moyens, pris en leurs secondes branches, des pourvois incidents, rédigés en termes identiques réunis, qui sont préalables :

Attendu que les sociétés Hoegh France et Hoegh Norvège font grief à l'arrêt d'écarter l'exception tirée de l'incompétence de la juridiction française pour connaître du litige, y compris dans les rapports entre les sociétés Geodis Wilson France et Hoegh Autoliners alors, selon le moyen, que la clause attributive de compétence produit ses effets à l'égard de ses signataires ; qu'en constatant qu'une « clause attributive de compétence à une juridiction norvégienne est stipulée dans le connaissance liant la SAS Hoegh Autoliners à la SA Geodis Wilson France », qui n'est « susceptible de jouer que dans les rapports entre la SA Geodis Wilson France et les sociétés Hoegh Autoliners », puis en s'estimant compétente pour statuer sur les rapports entre la société Geodis Wilson France et les sociétés Hoegh Autoliners aux motifs que « l'opération de transport a concerné une marchandise et des entreprises françaises », qu'il « n'est certainement pas d'une bonne administration de la justice de disjoindre la procédure opposant les deux sociétés » et qu'il « est important de considérer l'opération de transport dans sa globalité », la cour d'appel a violé l'article 1134 du code civil dans sa rédaction antérieure à l'ordonnance n° 2016-131 du 10 février 2016 et l'article 48 du code de procédure civile ;

Mais attendu que l'arrêt retient, par motifs adoptés, qu'il n'est pas prouvé que la société Geodis ait accepté la clause de compétence litigieuse, laquelle n'est pas, non plus, spécifiée de manière suffisamment apparente dans la convention liant la société Geodis et les sociétés Hoegh France et Hoegh Norvège ; que par ces motifs, abstraction faite de ceux, propres, critiqués, la cour d'appel a pu retenir que ces parties n'étaient pas convenues d'une clause de compétence conformément aux dispositions de l'article 48 du code de procédure civile, texte dont les sociétés Hoegh France et Hoegh Norvège se bornent à invoquer la violation ; qu'en l'état du moyen, celui-ci n'est pas fondé ;

Sur le premier moyen, pris en ses première et deuxième branches, du pourvoi principal n° Y 16-18.140 :

Attendu que la société Geodis fait grief à l'arrêt de retenir l'existence à sa charge d'une faute personnelle alors, selon le moyen :

1°/ que, sauf spécification contractuelle, le commissionnaire de transport n'a pas l'obligation de vérifier l'arrimage et le calage de la marchandise réalisés par ses substitués ; qu'en retenant cependant que le commissionnaire de transport avait commis une faute personnelle en s'abstenant de vérifier l'arrimage et le calage effectués par le transporteur maritime, la cour d'appel a violé les articles L. 132-4 et L. 132-5 du code de commerce ;

2°/ qu'à supposer que la cour d'appel ait retenu que la convention de commission de transport prévoyait une obligation spécifique de vérification de l'arrimage et du calage des marchandises par le commissionnaire de transport, elle aurait alors dénaturé la lettre de la société Geodis à la société Manitowoc du 2 janvier 2008 qui ne contenait aucune mention en ce sens, violant ainsi l'article 1134 du code civil ;

Mais attendu qu'en dépit d'une motivation maladroite relative à l'obligation qu'aurait eue la société Geodis de veiller au bon arrimage et calage de la grue, la cour d'appel, en indiquant que ces deux opérations incombaient au transporteur maritime et que le commissionnaire de transport avait manqué à son obligation générale d'assurer le transport « sain et sauf » de l'appareil, n'a pas retenu l'existence d'une faute personnelle du commissionnaire, mais l'a déclaré, conformément aux dispositions des articles L. 132-5 et L. 132-6 du code de commerce, qu'elle cite, garant des dommages survenus pendant le transport du fait de son substitué ; que le moyen manque en fait en sa première branche et est inopérant en sa seconde ;

Sur le deuxième moyen, pris en ses première et deuxième branches, du même pourvoi :

Attendu que la société Geodis fait grief à l'arrêt de la condamner, in solidum avec la société SCT Martinique, à payer à la société Simat bâtiment la somme de 76 038,08 euros HT en indemnisation du préjudice résultant de l'absence d'information de celle-ci sur les dommages affectant le bien transporté alors, selon le moyen :

1°/ que le commissionnaire de transport ne peut être tenu pour responsable de ne pas avoir averti le destinataire de dommages survenus en cours de transport dont il n'avait pas connaissance pour n'en avoir pas été informé ; qu'en l'espèce, la cour d'appel a relevé que le manutentionnaire, qui avait procédé au débarquement de la grue au port d'arrivée et à son entreposage dans l'attente de la livraison au destinataire, avait manqué à son obligation d'informer le commissionnaire de transport des dommages qu'il avait constatés ; qu'en retenant cependant la faute du commissionnaire de transport pour ne pas avoir averti le destinataire de ces dommages, la cour d'appel a violé l'article L. 132-5 du code de commerce ;

2°/ qu'elle faisait valoir qu'elle n'avait pas été informée de l'existence de dommages lors du débarquement de la grue au port de destination, ce fait étant attesté tant par le rapport d'expertise judiciaire que par l'aveu de la société SCT Martinique ; qu'elle en déduisait qu'aucune faute ne pouvait être retenue à son encontre dès lors qu'il ne pouvait lui être reproché de ne pas avoir répercuté une information dont elle n'avait pas connaissance ; qu'en s'abstenant de répondre à ces conclusions, la cour d'appel a violé l'article 455 du code de procédure civile ;

Mais attendu que, les obligations du commissionnaire de transport à l'égard de son commettant ne cessant, en principe, qu'à la livraison, le seul fait que la grue ait été débarquée par le manutentionnaire, sans que celui-ci ne l'informe de l'existence de dégâts, n'est pas de nature à l'exonérer de sa responsabilité pour s'être désintéressé du sort de la grue après déchargement et entreposage sur le quai, lesquels ne suffisent pas à établir la livraison ; que le moyen, qui procède d'un postulat erroné, n'est pas fondé ;

Mais, sur les quatrième moyens des pourvois incidents, rédigés en termes identiques, réunis, qui sont recevables :

Vu les articles 1134 et 1147 du code civil, dans leur rédaction antérieure à celle issue de l'ordonnance n° 2016-131 du 10 février 2016 ;

Attendu que pour condamner la société Hoegh Autoliners SAS (France) à payer à la société Simat bâtiment la somme de 133 293,45 euros HT en indemnisation des différents préjudices subis du fait des dommages occasionnés à la grue au cours du transport, l'arrêt retient que les avaries ont eu lieu pendant la traversée de l'océan Atlantique, lorsque la grue se trouvait sur le navire de « la SAS Hoegh Autoliners », et que « les » sociétés Hoegh Autoliners doivent répondre des avaries survenues au matériel transporté sur « son » navire, se trouvant, en « leur » qualité de transporteur, tenues d'assurer l'arrimage et le calage efficaces de l'engin ;

Qu'en se déterminant par de tels motifs, impropres, en ce qu'ils confondent la situation des deux sociétés Hoegh France et Hoegh Norvège, à établir que la société Hoegh France, qui faisait valoir qu'elle était agent maritime ou transitaire, avait aussi la qualité de transporteur maritime qu'elle lui a ainsi nécessairement attribuée, la cour d'appel n'a pas donné de base légale à sa décision ;

Sur le premier moyen, pris en ses troisième et quatrième branches, et le troisième moyen, pris en sa seconde branche, du pourvoi principal n° Y 16-18.140, et les cinquièmes moyens des pourvois incidents, rédigés en termes identiques, réunis :

Vu l'article 28 de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes, devenu les articles L. 5422-13 et L. 5422-14 du code des transports ;

Attendu que, pour considérer que la société Geodis Wilson France a commis une faute inexcusable à l'égard de la Simat, écarter en conséquence la limitation de responsabilité et la condamner, in solidum avec la société Hoegh France, à payer à la Simat la somme de 133 293,45 euros HT en indemnisation des différents préjudices subis du fait des dommages occasionnés à la grue au cours du transport, l'arrêt relève d'abord que la chute de la grue est intervenue à la suite de l'insuffisance des dispositifs de calage et d'arrimage, tandis que le transporteur maritime était dans l'obligation d'y procéder de façon appropriée et soigneuse, et que cette faute doit être appréciée au regard de la qualité qu'elle revendique de professionnel spécialiste du transport maritime de ce type d'engins, puis que ce transporteur ne pouvait ignorer que le trajet à effectuer supposait la traversée de l'océan Atlantique et ne pouvait donc davantage ignorer que la marchandise serait confrontée à des vents et courants violents ; qu'il retient ensuite, de ce fait, une désinvolture certaine s'agissant d'opérations élémentaires de calage de la part de professionnels spécialisés ;

Qu'en se déterminant par de tels motifs, impropres à établir que le transporteur maritime avait agi, non pas avec désinvolture, mais témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement, la cour d'appel a privé sa décision de base légale ;

Sur le quatrième moyen du pourvoi principal n° Y 16-18.140 :

Vu l'article 455 du code de procédure civile ;

Attendu que l'arrêt condamne la société Geodis à payer, in solidum avec la SCT, une somme de 76 038,08 euros HT au titre du préjudice subi par la Simat du fait de leur carence dans l'information de celle-ci sur les dommages causés au bien transporté ;

Qu'en statuant ainsi, sans répondre aux conclusions de la société Geodis qui se prévalait d'une limitation personnelle de responsabilité stipulée dans les conditions générales du contrat conclu avec sa cliente en cas de faute personnelle mise à sa charge, la cour d'appel n'a pas satisfait aux exigences du texte susvisé ;

Sur le premier moyen, pris en ses deuxième et quatrième branches, et le deuxième moyen, pris en sa troisième branche, du pourvoi principal n° G 16-19.368, réunis :

Vu les articles 52 de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966, devenu l'article L. 5422-20 du code des transports, et L. 132-8 du code de commerce ;

Attendu que l'entrepreneur de manutention opère pour le compte de la personne qui a requis ses services et sa responsabilité n'est engagée qu'envers cette personne qui seule peut agir contre lui ;

Attendu que pour déclarer recevables l'action diligentée par la Simat à l'encontre de la SCT et l'appel en garantie formé contre cette dernière par la société Geodis, l'arrêt retient que, si la SCT allègue être le mandataire de la société Hogeh et n'avoir aucun lien contractuel avec les sociétés Simat et Geodis, il est cependant démontré, au regard des dispositions de l'article L. 132-8 du code de commerce, que la SCT est partie à la convention de transport liant l'ensemble des parties, s'étant chargée de la manutention sur le port de Fort-de-France et du stationnement à quai de la grue ;

Qu'en statuant ainsi, alors que le fait que la SCT avait été chargée de la manutention de la grue au port de Fort-de-

France ne suffisait pas à établir que ses services avaient été requis par la Simat ou la société Geodis, seul cas où ces sociétés pouvaient agir contractuellement contre elle, et qu'elle ne pouvait davantage déduire cette possibilité de l'article L. 132-8 du code de commerce, en l'interprétant faussement comme conférant à l'entrepreneur de manutention la qualité de partie au contrat de transport maritime, la cour d'appel a violé les textes susvisés ;

Sur les troisième et quatrième moyens du même pourvoi :

Vu l'article 624 du code de procédure civile ;

Attendu que la cassation prononcée sur le premier moyen, pris en ses deuxième et quatrième branches, de ce pourvoi entraîne la cassation, par voie de conséquence, des chefs de dispositif de l'arrêt qui condamnent la SCT à payer 76 000 euros à la Simat et rejette les appels en garantie formés par la SCT contre les sociétés Geodis et Hoegh ;

Et, sur le sixième moyen du pourvoi principal n° Y 16-18.140 :

Vu l'article 624 du code de procédure civile ;

Attendu que la cassation prononcée sur le deuxième moyen, pris en sa première branche, du pourvoi n° G 16-19.368 entraîne la cassation, par voie de conséquence, du chef de dispositif de l'arrêt qui rejette l'appel en garantie de la société Geodis contre la SCT ;

PAR CES MOTIFS, et sans qu'il y ait lieu de statuer sur les autres griefs :

CASSE ET ANNULE, sauf en ce qu'il rejette l'exception d'incompétence formulée par les sociétés Hoegh Autoliners (France) et Hoegh Autoliners (Norvège), retient la compétence de la juridiction pour statuer sur le litige, rejette les différentes fins de non-recevoir opposées par les parties défenderesses, déclare recevable l'action de la société Simat bâtiment contre les sociétés Geodis Wilson France et Hoegh (France), déclare recevable l'action en intervention forcée de la société Geodis Wilson France contre les sociétés Hoegh Autoliners (France) et Hoegh Autoliners (Norvège), l'arrêt rendu le 22 mars 2016, entre les parties, par la cour d'appel de Fort-de- France ; remet, en conséquence, sur les autres 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 Basse-Terre ;

Dit n'y avoir lieu à mettre hors de cause les sociétés SCT Martinique, Simat bâtiment et Geodis Wilson France, dont la présence devant la cour de renvoi est nécessaire à la solution du litige ;

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 sept février deux mille dix-huit.

MOYENS ANNEXES au présent arrêt.

Moyens produits AU POURVOI PRINCIPAL n° Y 16-18.140 par la SCP Waquet, Farge et Hazan, avocat aux Conseils, pour la société Geodis Wilson France.

PREMIER MOYEN DE CASSATION

IL EST FAIT GRIEF à l'arrêt attaqué d'avoir considéré que les sociétés Sas Hoegh autoliners et Geodis Wilson France ont

commis une faute inexcusable à l'égard de la société Simat bâtiment, d'avoir écarté en conséquence la limitation de responsabilité et d'avoir condamné la société Geodis Wilson France, in solidum avec la société Sas Hoegh autoliners (France), à payer à la société Simat bâtiment la somme de 133.293,45 euros HT en indemnisation des différents préjudices subis du fait des dommages occasionnés à la grue au cours du transport ;

AUX MOTIFS que « sur les responsabilités : Vu les dispositions des articles L 132-1 et suivants du code de commerce, En particulier, selon les termes de l'article 132-5, le commissionnaire de transport 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. La SA Geodis Wilson France s'est vu confier, par la SAS Simat Bâtiment, le transport de la grue litigieuse, depuis son lieu d'achat jusqu'au port de Fort de France. Il ressort des documents produits aux débats que la société Geodis a agi, en qualité d'intermédiaire, libre du choix des voies et des moyens et concluant la convention de transport en son nom propre, ayant toute latitude pour organiser le transport de la grue de bout en bout. Il est incontestable que les avaries ont eu lieu pendant la traversée de l'océan atlantique, alors que la grue se trouvait sur le navire de la SAS Hoegh Autoliners. Les dégâts ont été relevés par la SARL SCT Martinique, dans le bon de réserve dressé le 24 novembre 2008, à savoir « châssis tordu, tendeur tordu, prises électriques coupées, manque main d'air, manque anémomètre et feu ». Les constatations amiables ont été confirmées par le rapport d'expertise judiciaire, lequel a mentionné, entre autres, l'existence d'une importante déformation du châssis et un décalage anormal du mât inférieur. L'expert a constaté que le calage en bois a été cassé, que la grue a touché le pont du navire et que, compte tenu du poids de la machine, une chute de la hauteur des bois de calage a suffi à provoquer les désordres constatés. En réponse aux questions posées par le juge des référés quant aux responsabilités éventuelles dans la survenue du dommage, M. A... a considéré que la compagnie maritime avait la charge de l'arrimage et du saisissage du matériel transporté et que ce transport n'avait rien d'exceptionnel. [

] Au regard des relations nouées par les différentes parties à la convention de transport, il est évident que la SA Geodis Wilson France a engagé sa responsabilité contractuelle à l'égard de la SAS Simat Bâtiment en manquant à son obligation d'assurer le transport sain et sauf de la grue qui lui a été confiée. En application de la convention passée, il lui appartenait en effet de veiller au bon arrimage et calage du matériel sur le navire de son transporteur [

]. En application des dispositions des articles L 132-5 et L 132-6 du code de commerce, la société est, en effet, responsable non seulement de ses propres fautes que de celles des transporteurs qu'elle s'est substituée. Elle a manqué à ses obligations et doit, en conséquence, être condamnée à réparer le préjudice subi par l'expéditeur de la grue. Les sociétés Hoegh Autoliners doivent également répondre des avaries survenues au matériel transporté sur [leur] navire, se trouvant au premier chef et en leur qualité de transporteur, tenues d'assurer l'arrimage et le calage efficace de la grue. [

] Les premiers juges ont donc parfaitement analysé les différentes responsabilités engagées dans le transport de la grue et les différentes conséquences des avaries subies par le matériel transporté. Sur le jeu de la clause limitative de responsabilité et la faute inexcusable : Vu les dispositions de l'article 28 de la loi du 18 juin 1966, selon lesquelles la responsabilité du transporteur peut être contractuellement limitée, pour les pertes ou dommages subis par les marchandises, à des montants fixés par l'article 4 de la convention internationale de Bruxelles du 25 août 1924, modifié par un protocole de Bruxelles du 21 décembre 1979, sauf si le désordre résulte de son fait ou de son omission personnels commis avec l'intention de provoquer le dommage ou commis de façon téméraire avec la conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement. Aux termes de l'article L 133-8 du code de commerce, seule est équipollente au dol la faute inexcusable du voiturier ou du commissionnaire de transport. Est inexcusable la faute délibérée qui implique la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire sans raison valable. Toute clause contraire est réputée non écrite.

Comme relevé par le tribunal, est susceptible de s'appliquer en l'espèce la clause limitative de responsabilité, cantonnant l'indemnisation des dommages occasionnés à la grue à la somme de 68 228 DTS ou son équivalent en euros. Cependant, les premiers juges ont également justement considéré que la faute dans le calage et l'arrimage de l'engin commise par le transporteur s'apparente à une faute inexcusable, s'agissant de l'obligation première de ce transporteur maritime professionnel et d'un transport dont il est rappelé, par l'expert judiciaire, qu'il est en rien exceptionnel. La désinvolture avec laquelle la grue a été prise en charge par la société Hoegh Autoliners et l'acceptation téméraire de la probabilité du dommage, sans aucune raison valable, implique que soit écartée la limitation de responsabilité, tant à l'égard du transporteur, que du commissionnaire de transport. »

ET AUX MOTIFS ADOPTES que « s'agissant de la survenance des dommages et des responsabilités afférentes : [

] qu'aux termes des articles 1134 et 1147 du Code civil, les conventions légalement formées tiennent lieu de loi à ceux qui les ont faites, le débiteur défaillant étant condamné, s'il y a lieu, au paiement de dommages et intérêts, soit à raison

de l'inexécution de l'obligation, soit à raison du retard dans l'exécution ; [] tout particulièrement, s'agissant de la preuve des obligations et de leur exécution, que l'article 1315 du Code civil fait obligation à celui qui réclame l'exécution d'une obligation de prouver l'existence de celle-ci, et réciproquement, à celui qui s'en prétend libéré, de prouver le paiement ou le fait qui a produit l'extinction de l'obligation ; [] qu'il résulte de la procédure et de l'expertise judiciaire, sans aucun doute possible, que les dommages causés à la grue et sources des désordres allégués sont intervenus pendant la traversée, alors que la grue était confiée à la garde du navire le Hoegh Trotter ; qu'il n'est ni contestable, ni contesté par les parties que la grue a subi lesdits dommages du fait d'une chute de ses calages à bord du navire ; qu'il n'est pas davantage contesté par les parties défenderesses leur qualité respective de commissionnaire de transport et de transporteur maritime substitué ; [] qu'il résulte des articles L. 132-5 et L. 132-6 du Code de commerce que le commissionnaire 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 ; qu'il est également garant des faits du commissionnaire intermédiaire auquel il adresse les marchandises ; [] dès lors que le commissionnaire de transport est tenu de répondre de l'ensemble des dommages causés à l'occasion de la chaîne de transport, y compris du fait du transporteur, et que le transporteur maritime est responsable des pertes ou dommages subis par la marchandise depuis la prise en charge jusqu'à la livraison ; que la société Simat Bâtiment est donc susceptible d'engager la responsabilité in solidum de la société Geodis Wilson France ès qualité de commissionnaire et de la société SAS Hoegh Autoliners ès qualité de transporteur substitué ; [] que du fait de la présomption de responsabilité édictée par l'article 27 de la loi du 18 juin 1966, il appartient à la société SAS Hoegh Autoliners de rapporter la preuve de ce que les dommages ont été causés par le fait d'un tiers ; que la société SAS Hoegh Autoliners ne saurait voir sa responsabilité écartée au seul motif qu'elle n'aurait pas été informée des modalités d'arrimage de la grue ; qu'en effet, la société SAS Hoegh Autoliners est indubitablement un professionnel du transport maritime, ayant eu en charge le transport de nombreux appareils similaires, et se prévaut d'une spécialité toute particulière dans le transport de ce type d'engins ; que dès lors, le transport de la grue litigieuse ne présentait aucun caractère inhabituel ou spécifique qui aurait justifié un traitement adapté et une information particulière, comme le souligne l'expert judiciaire ; que de surcroît, les dispositions de l'article 38 du décret du 31 décembre 1966 faisant obligation au transporteur de procéder de façon appropriée et soigneuse au chargement et à l'arrimage de la marchandise, et les opérations de calage étant une opération d'arrimage, il appartenait à la société SAS Hoegh Autoliners de s'assurer du bon déroulement des opérations de calage de la grue litigieuse ; [] que la société SAS Hoegh Autoliners ne saurait davantage s'exonérer de sa responsabilité au motif que la société Simat Bâtiment ne lui aurait pas notifié les réserves au plus tard à la livraison, comme il lui en était fait obligation par l'article 57 du décret du 31 décembre 1966 ; qu'en effet, il résulte de la procédure que la société SCT Martinique, en charge de la réception et du déchargement, a émis le jour même les réserves nécessaires et suffisantes auprès du capitaine du navire Le Hoegh Trotter, qui les a contresignées ; que ces mêmes réserves ont été réitérées par la société Simat Bâtiment lors de la livraison entre ses mains de la marchandise ; [] eu égard à l'ensemble de ces éléments, qu'il convient de considérer que la société Geodis Wilson France et la société SAS Hoegh Autoliners (France) ont engagé leur responsabilité à l'égard de la société Simat Bâtiment du fait des désordres survenus sur la grue faisant l'objet des différentes conventions liant les parties, en application des [articles] 1134, 1315 et 1147 du Code civil, et L. 132-5 et L. 132-6 du Code de commerce ; [] s'agissant de la limitation de garantie et de la faute inexcusable : [] qu'il résulte de l'article 28 de la loi du 14 juin 1966 que la responsabilité du transporteur est susceptible d'être limitée, pour les pertes ou dommages subis par les marchandises, aux montants fixés par l'article 4 de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance signée à Bruxelles le 25 août 1924, modifiée par le protocole signé à Bruxelles le 21 décembre 1979, sous réserve que le dommage ne résulte pas de son fait ou de son omission personnels commis avec l'intention de provoquer le dommage, ou commis de façon téméraire avec la conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement ; [] qu'en l'espèce, il n'est contesté par aucune des parties que si la limitation de garantie devait être retenue, elle cantonnerait l'indemnisation des dommages occasionnés à la grue transportée à la somme de 68.228 DTS, ou de son équivalent en euros ; [] que la société Simat Bâtiment sollicite que soit écartée la limitation de garantie, et fait grief à la société SAS Hoegh Autoliners d'avoir commis une faute de nature inexcusable ; [] qu'au vu du rapport d'expertise, il est manifeste que la chute de la grue est intervenue suite à l'insuffisance des dispositifs de calage et d'arrimage du véhicule ; que la société Geodis Wilson France avait pour obligation de s'assurer du suivi du déroulement du transport du chargement jusqu'à la livraison, et avait ainsi pour obligation de contrôler le bon

arrimage et calage de la marchandise, a minima quant à la qualité et à la solidité des matériaux utilisés et quant à la fermeté des entraves ; que la société SAS Hoegh Autoliners était quant à elle dans l'obligation de procéder de façon appropriée et soigneuse au chargement et à l'arrimage de la marchandise, et les opérations de calage étant une opération d'arrimage, de s'assurer du bon déroulement des opérations de calage de la grue litigieuse ; que la faute de la société SAS Hoegh Autoliners doit être appréciée au regard de la qualité qu'elle revendique de professionnel spécialiste du transport maritime de ce type d'engins ; que tant la société Geodis Wilson France que la société SAS Hoegh Autoliners ne pouvaient ignorer que le trajet à effectuer supposait la traversée de l'océan Atlantique, et ne pouvaient donc davantage ignorer que la marchandise serait confrontée à des vents et courants violents ; qu'il résulte de l'ensemble de ces éléments une désinvolture certaine s'agissant d'opérations élémentaires de calage de la part de deux professionnels spécialisés ; que dès lors, il en résulte une faute inexcusable de la part de la société Geodis Wilson France et de la société SAS Hoegh Autoliners, laquelle faute est en lien direct de causalité avec les dommages causés à la grue ; que par conséquent, la limitation de responsabilité doit être écartée conformément à l'article 28 de la loi du 18 juin 1966, tant à l'égard du transporteur que du commissionnaire de transport »

1°) ALORS QUE, sauf spécification contractuelle, le commissionnaire de transport n'a pas l'obligation de vérifier l'arrimage et le calage de la marchandise réalisés par ses substitués ; qu'en retenant cependant que le commissionnaire de transport avait commis une faute personnelle en s'abstenant de vérifier l'arrimage et le calage effectués par le transporteur maritime, la cour d'appel a violé les articles L. 132-4 et L. 132-5 du code de commerce ;

2°) ALORS QU'à supposer que la cour d'appel ait retenu que la convention de commission de transport prévoyait une obligation spécifique de vérification de l'arrimage et du calage des marchandises par le commissionnaire de transport, elle aurait alors dénaturé la lettre de la société Geodis à la société Manitowoc du 2 janvier 2008 qui ne contenait aucune mention en ce sens, violant ainsi l'article 1134 du code civil ;

3°) ALORS QUE le transporteur maritime n'est privé du bénéfice du plafond d'indemnisation établi par la convention de Bruxelles du 25 août 1924, auquel renvoie l'article 28 de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966, que s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur qui a eu lieu soit avec l'intention de provoquer le dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement ; que pour décider que le transporteur maritime avait commis une faute inexcusable, la cour d'appel a retenu, par motifs propres et adoptés, que la chute de la grue résultait de l'insuffisance des dispositifs de calage et d'arrimage, que le transporteur maritime devait assurer un arrimage et un calage efficaces de la grue, ce qui constituait son obligation première, que ce transporteur revendiquait sa qualité de spécialiste du transport de ce type d'engin, qu'il savait que la marchandise, compte tenu de la traversée de l'océan atlantique, serait confrontée à des vents et courants violents, que le transport n'était en rien exceptionnel et que le transporteur avait donc agi avec désinvolture ; qu'en se prononçant par de tels motifs, insuffisants à établir que le transporteur avait agi témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement, la cour d'appel n'a pas donné de base légale à sa décision au regard de l'article 28 de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes, devenu les articles L. 5422-13 et L. 5422-14 du code des transports, ensemble l'article 4 § 5 de la convention de Bruxelles du 25 août 1924, modifiée par le protocole du 21 décembre 1979 ;

4°) ALORS QUE, pour décider que le transporteur maritime avait commis une faute inexcusable, la cour d'appel a retenu que les dispositifs de calage et d'arrimage étaient insuffisants ; qu'en statuant ainsi sans préciser ni les défauts de ces dispositifs ni les mesures qui auraient dû être prises pour y remédier, la cour d'appel a statué par des motifs insuffisants pour apprécier la gravité de la faute reprochée au transporteur, privant ainsi sa décision de base légale au regard de l'article 28 de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes, devenu les articles L. 5422-13 et L. 5422-14 du code des transports, ensemble l'article 4 § a de la convention de Bruxelles du 25 août 1924, modifiée par le protocole du 21 décembre 1979.

DEUXIEME MOYEN DE CASSATION

IL EST FAIT GRIEF à l'arrêt attaqué d'avoir condamné la société Geodis Wilson France, in solidum avec la société SCT Martinique, à payer à la société Simat bâtiment la somme de 76.038,08 euros HT en indemnisation du préjudice subi du fait de la carence des défenderesses dans l'information de la demanderesse des dommages affectant le bien transporté ;

AUX MOTIFS QUE « sur les responsabilités : Vu les dispositions des articles L 132-1 et suivants du code de commerce, En particulier, selon les termes de l'article 132-5, le commissionnaire de transport 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. La SA Geodis Wilson France s'est vu confier, par la SAS Simat Bâtiment, le transport de la grue litigieuse, depuis son lieu d'achat jusqu'au port de Fort de France. Il ressort des documents produits aux débats que la société Geodis a agi, en qualité d'intermédiaire, libre du choix des voies et des moyens et concluant la convention de transport en son nom propre, ayant toute latitude pour organiser le transport de la grue de bout en bout. [

] En réponse aux questions posées par le juge des référés quant aux responsabilités éventuelles dans la survenue du dommage, M. A... a [

] souligné que les conséquences financières dues à la déclaration tardive de l'avarie par la Sarl SCT Martinique sont importantes, car la SAS Simat Bâtiment a été dans l'obligation de fournir une grue de remplacement à son client, la société NFI, jusqu'à la réparation de la grue accidentée. Au regard des relations nouées par les différentes parties à la convention de transport, il est évident que la SA Geodis Wilson France a engagé sa responsabilité contractuelle à l'égard de la SAS Simat Bâtiment en manquant à son obligation d'assurer le transport sain et sauf de la grue qui lui a été confiée. En application de la convention passée, il lui appartenait en effet [

] d'avertir la SAS Simat Bâtiment au plus tôt des dégâts subis par la machine à son arrivée au port de Fort de France. En application des dispositions des articles L 132-5 et L 132-6 du code de commerce, la société est, en effet, responsable non seulement de ses propres fautes que de celles des transporteurs qu'elle s'est substituée. Elle a manqué à ses obligations et doit, en conséquence, être condamnée à réparer le préjudice subi par l'expéditeur de la grue. [

] Enfin, il est évident, comme l'a justement souligné l'expert judiciaire, que la société de manutention martiniquaise avait l'obligation, à l'arrivée de la grue, de signaler immédiatement l'existence des dégâts, évitant ainsi une perte de temps dans la prise en charge de l'engin pour sa réparation et limitant la durée de location d'une grue de remplacement. Il est incontestable qu'elle a manqué à son obligation d'informer le commissionnaire de transport et le destinataire de l'appareil. Les premiers juges ont donc parfaitement analysé les différentes responsabilités engagées dans le transport de la grue et les différentes conséquences des avaries subies par le matériel transporté. »

ET AUX MOTIFS, A LES SUPPOSER ADOPTES, QUE « s'agissant du défaut d'information de la société Simat Bâtiment et du préjudice consistant en la location d'une grue de remplacement : [

] que la société Simat Bâtiment justifie avoir été dans l'obligation de louer une grue de remplacement dans l'optique du chantier devant débiter impérativement courant novembre 2008, pour un coût total de 76.038,08 euros HT ; [

] que les sociétés défenderesses contestent le bien-fondé de la demande de remboursement du coût de location de la grue de substitution, en considérant que la société Simat Bâtiment a excessivement tardé à prendre livraison de la grue endommagée ; mais [

] que la société Geodis Wilson France avait également pour obligation en qualité de commissionnaire de transport d'en suivre le déroulement jusqu'à la livraison ; que dès lors, ayant été informée des dommages occasionnés à la grue pendant le transport, et devant rendre compte à son client des éventuels incidents, la société Geodis Wilson France se devait d'en informer la société Simat Bâtiment dans les meilleurs délais ; qu'il n'est nullement établi qu'il en a été ainsi en l'espèce ; que la société Simat Bâtiment a donc laissé la grue stationnée sur le port sans avoir connaissance de son état ; que l'expert a relevé que le fait de stationner de manière prolongée sur le port n'avait eu aucune incidence sur la survenance ou l'aggravation des désordres résultant du transport ; qu'ainsi, seule la faute de la société Geodis Wilson France est à l'origine de ce que la société Simat Bâtiment a tardé à prendre connaissance du caractère inutilisable de la grue, et de ce que la société Simat Bâtiment n'a pas été en mesure de prendre les mesures nécessaires pour livrer la grue à son acquéreur en temps utile et suffisant pour le commencement du chantier ; que dès lors, les frais de location de la grue de substitution sont entièrement imputables à la carence fautive de la société Geodis Wilson France ; [

] s'agissant de la faute imputée à la société SCT Martinique, que celle-ci est intervenue en qualité d'aconier et de consignataire du navire de la société SAS Hoegh Autoliners ; que néanmoins, la société Simat Bâtiment ne fait pas grief à la société SCT Martinique d'avoir failli dans les opérations de débarquement, mais de ne pas lui avoir adressé un avis d'arrivage ainsi qu'il en était pratiqué habituellement ; que la société SCT Martinique a facturé directement ses services à la société Simat Bâtiment, établissant ainsi un lien contractuel entre le réceptionnaire et le consignataire ; que dès lors, la société Simat Bâtiment est fondée à reprocher à la société SCT Martinique son abstention fautive à l'informer des avaries constatées ; [

] eu égard à l'ensemble de ces éléments, qu'il convient de condamner in solidum la société Geodis Wilson France et la société SCT Martinique à payer à la société Simat Bâtiment la somme de 76,038,08 euros HT, en indemnisation du

préjudice subi du fait de la carence des défenderesses dans l'information de la demanderesse des dommages affectant le bien transporté »

1°) ALORS QUE le commissionnaire de transport ne peut être tenu pour responsable de ne pas avoir averti le destinataire de dommages survenus en cours de transport dont il n'avait pas connaissance pour n'en avoir pas été informé ; qu'en l'espèce, la cour d'appel a relevé que le manutentionnaire, qui avait procédé au débarquement de la grue au port d'arrivée et à son entreposage dans l'attente de la livraison au destinataire, avait manqué à son obligation d'informer le commissionnaire de transport des dommages qu'il avait constatés ; qu'en retenant cependant la faute du commissionnaire de transport pour ne pas avoir averti le destinataire de ces dommages, la cour d'appel a violé l'article L. 132-5 du code de commerce ;

2°) ALORS QUE la société Geodis faisait valoir qu'elle n'avait pas été informée de l'existence de dommages lors du débarquement de la grue au port de destination, ce fait étant attesté tant par le rapport d'expertise judiciaire que par l'aveu de la société SCT Martinique ; qu'elle en déduisait qu'aucune faute ne pouvait être retenue à son encontre dès lors qu'il ne pouvait lui être reproché de ne pas avoir répercuté une information dont elle n'avait pas connaissance (conclusions de la société Geodis, p. 33 et 34) ; qu'en s'abstenant de répondre à ces conclusions, la cour d'appel a violé l'article 455 du code de procédure civile ;

3°) ALORS QU'à supposer que la cour d'appel ait adopté les motifs des premiers juges, en retenant d'une part que le commissionnaire de transport avait été informé des dommages subis par la grue pendant le transport et d'autre part que le manutentionnaire n'avait pas informé le commissionnaire de ces dommages, la cour se serait contredite, violant l'article 455 du code de procédure civile ;

4°) ALORS QUE la société Geodis faisait valoir que sa responsabilité ne pouvait être engagée en qualité de garante d'un entrepreneur qu'elle n'avait pas choisi et qui était intervenu pour le compte du destinataire, ce qui était le cas de la société SCT Martinique, agissant directement pour le compte de la société Simat (conclusions de la société Geodis, p. 34) ; qu'à supposer que la cour d'appel ait retenu la responsabilité de la société Geodis en sa qualité de garante de la société SCT Martinique, en s'abstenant de répondre à ces conclusions, elle aurait alors violé l'article 455 du code de procédure civile.

TROISIEME MOYEN DE CASSATION (subsidaire par rapport au premier moyen)

IL EST FAIT GRIEF à l'arrêt attaqué d'avoir considéré que la société Geodis Wilson France a commis une faute inexcusable à l'égard de la société Simat bâtiment, d'avoir écarté en conséquence la limitation de responsabilité et d'avoir condamné la société Geodis Wilson France, in solidum avec la société Sas Hoegh autoliners (France), à payer à la société Simat bâtiment la somme de 133.293,45 euros HT en indemnisation des différents préjudices subis du fait des dommages occasionnés à la grue au cours du transport ;

AUX MOTIFS QUE « sur les responsabilités : Vu les dispositions des articles L 132-1 et suivants du code de commerce, En particulier, selon les termes de l'article 132-5, le commissionnaire de transport 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. La Sa Geodis Wilson France s'est vu confier, par la SAS Simat Bâtiment, le transport de la grue litigieuse, depuis son lieu d'achat jusqu'au port de Fort de France. Il ressort des documents produits aux débats que la société Geodis a agi, en qualité d'intermédiaire, libre du choix des voies et des moyens et concluant la convention de transport en son nom propre, ayant toute latitude pour organiser le transport de la grue de bout en bout. Il est incontestable que les avaries ont eu lieu pendant la traversée de l'océan atlantique, alors que la grue se trouvait sur le navire de la SAS Hoegh Autoliners . Les dégâts ont été relevés par la SARL SCT Martinique, dans le bon de réserve dressé le 24 novembre 2008, à savoir « châssis tordu, tendeur tordu, prises électriques coupées, manque main d'air, manque anémomètre et feu ». Les constatations amiables ont été confirmées par le rapport d'expertise judiciaire, lequel a mentionné, entre autres, l'existence d'une importante déformation du châssis et un décalage anormal du mât inférieur. L'expert a constaté que le calage en bois a été cassé, que la grue a touché le pont du navire et que, compte tenu du poids de la machine, une chute de la hauteur des bois de calage a suffi à provoquer les désordres constatés. En réponse aux questions posées par le juge des référés quant aux

responsabilités éventuelles dans la survenue du dommage, M. A... a considéré que la compagnie maritime avait la charge de l'arrimage et du saisissage du matériel transporté et que ce transport n'avait rien d'exceptionnel. [] Au regard des relations nouées par les différentes parties à la convention de transport, il est évident que la Sa Geodis Wilson France a engagé sa responsabilité contractuelle à l'égard de la SAS Simat Bâtiment en manquant à son obligation d'assurer le transport sain et sauf de la grue qui lui a été confiée. En application de la convention passée, il lui appartenait en effet de veiller au bon arrimage et calage du matériel sur le navire de son transporteur []. En application des dispositions des articles L 132-5 et L 132-6 du code de commerce, la société est, en effet, responsable non seulement de ses propres fautes que de celles des transporteurs qu'elle s'est substituée. Elle a manqué à ses obligations et doit, en conséquence, être condamnée à réparer le préjudice subi par l'expéditeur de la grue. Les sociétés Hoegh Autoliner doivent également répondre des avaries survenues au matériel transporté sur [leur] navire, se trouvant au premier chef et en leur qualité de transporteur, tenues d'assurer l'arrimage et le calage efficace de la grue. [] Les premiers juges ont donc parfaitement analysé les différentes responsabilités engagées dans le transport de la grue et les différentes conséquences des avaries subies par le matériel transporté. Sur le jeu de la clause limitative de responsabilité et la faute inexcusable : Vu les dispositions de l'article 28 de la loi du 18 juin 1966, selon lesquelles la responsabilité du transporteur peut être contractuellement limitée, pour les pertes ou dommages subis par les marchandises, à des montants fixés par l'article 4 de la convention internationale de Bruxelles du 25 août 1924, modifié par un protocole de Bruxelles du 21 décembre 1979, sauf si le désordre résulte de son fait ou de son omission personnels commis avec l'intention de provoquer le dommage ou commis de façon téméraire avec la conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement. Aux termes de l'article L 133-8 du code de commerce, seule est équipollente au dol la faute inexcusable du voiturier ou du commissionnaire de transport. Est inexcusable la faute délibérée qui implique la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire sans raison valable. Toute clause contraire est réputée non écrite.

Comme relevé par le tribunal, est susceptible de s'appliquer en l'espèce la clause limitative de responsabilité, cantonnant l'indemnisation des dommages occasionnés à la grue à la somme de 68 228 DTS ou son équivalent en euros. Cependant, les premiers juges ont également justement considéré que la faute dans le calage et l'arrimage de l'engin commise par le transporteur s'apparente à une faute inexcusable, s'agissant de l'obligation première de ce transporteur maritime professionnel et d'un transport dont il est rappelé, par l'expert judiciaire, qu'il est en rien exceptionnel. La désinvolture avec laquelle la grue a été prise en charge par la société Hoegh Autoliners et l'acceptation téméraire de la probabilité du dommage, sans aucune raison valable, implique que soit écartée la limitation de responsabilité, tant à l'égard du transporteur, que du commissionnaire de transport. »

ET AUX MOTIFS ADOPTES QUE « s'agissant de la survenance des dommages et des responsabilités afférentes : [] qu'aux termes des articles 1134 et 1147 du Code civil, les conventions légalement formées tiennent lieu de loi à ceux qui les ont faites, le débiteur défaillant étant condamné, s'il y a lieu, au paiement de dommages et intérêts, soit à raison de l'inexécution de l'obligation, soit à raison du retard dans l'exécution ; [] tout particulièrement, s'agissant de la preuve des obligations et de leur exécution, que l'article 1315 du Code civil fait obligation à celui qui réclame l'exécution d'une obligation de prouver l'existence de celle-ci, et réciproquement, à celui qui s'en prétend libéré, de prouver le paiement ou le fait qui a produit l'extinction de l'obligation ; [] qu'il résulte de la procédure et de l'expertise judiciaire, sans aucun doute possible, que les dommages causés à la grue et sources des désordres allégués sont intervenus pendant la traversée, alors que la grue était confiée à la garde du navire le Hoegh Trotter ; qu'il n'est ni contestable, ni contesté par les parties que la grue a subi lesdits dommages du fait d'une chute de ses calages à bord du navire ; qu'il n'est pas davantage contesté par les parties défenderesses leur qualité respective de commissionnaire de transport et de transporteur maritime substitué ; [] qu'il résulte des articles L. 132-5 et L. 132-6 du Code du commerce que le commissionnaire 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 ; qu'il est également garant des faits du commissionnaire intermédiaire auquel il adresse les marchandises ; [] dès lors que le commissionnaire de transport est tenu de répondre de l'ensemble des dommages causés à l'occasion de la chaîne de transport, y compris du fait du transporteur, et que le transporteur maritime est responsable des pertes ou dommages subis par la marchandise depuis la prise en charge jusqu'à la livraison ; que la société Simat Bâtiment est donc susceptible d'engager la responsabilité in solidum de la société Geodis Wilson France ès qualité de commissionnaire et de la société SAS Hoegh Autoliners ès qualité de transporteur substitué ; [] que du fait de la présomption de responsabilité édictée par l'article 27 de la loi du 18 juin 1966, il appartient à la société SAS Hoegh Autoliners de rapporter la preuve de ce que les dommages ont été causés par le fait d'un tiers ; que la société

SAS Hoegh Autoliners ne saurait voir sa responsabilité écartée au seul motif qu'elle n'aurait pas été informée des modalités d'arrimage de la grue ; qu'en effet, la société SAS Hoegh Autoliners est indubitablement un professionnel du transport maritime, ayant eu en charge le transport de nombreux appareils similaires, et se prévaut d'une spécialité toute particulière dans le transport de ce type d'engins ; que dès lors, le transport de la grue litigieuse ne présentait aucun caractère inhabituel ou spécifique qui aurait justifié un traitement adapté et une information particulière, comme le souligne l'expert judiciaire ; que de surcroît, les dispositions de l'article 38 du décret du 31 décembre 1966 faisant obligation au transporteur de procéder de façon appropriée et soigneuse au chargement et à l'arrimage de la marchandise, et les opérations de calage étant une opération d'arrimage, il appartenait à la société SAS Hoegh Autoliners de s'assurer du bon déroulement des opérations de calage de la grue litigieuse ; [

] que la société SAS Hoegh Autoliners ne saurait davantage s'exonérer de sa responsabilité au motif que la société Simat Bâtiment ne lui aurait pas notifié les réserves au plus tard à la livraison, comme il lui en était fait obligation par l'article 57 du décret du 31 décembre 1966 ; qu'en effet, il résulte de la procédure que la société SCT Martinique, en charge de la réception et du déchargement, a émis le jour même les réserves nécessaires et suffisantes auprès du capitaine du navire Le Hoegh Trotter, qui les a contresignées ; que ces mêmes réserves ont été réitérées par la société Simat Bâtiment lors de la livraison entre ses mains de la marchandise ; [

] eu égard à l'ensemble de ces éléments, qu'il convient de considérer que la société Geodis Wilson France et la société SAS Hoegh Autoliners (France) ont engagé leur responsabilité à l'égard de la société Simat Bâtiment du fait des désordres survenus sur la grue faisant l'objet des différentes conventions liant les parties, en application des [articles] 1134, 1315 et 1147 du Code civil, et L. 132-5 et L. 132-6 du Code de commerce ; [

] s'agissant de la limitation de garantie et de la faute inexcusable : [

] qu'il résulte de l'article 28 de la loi du 14 juin 1966 que la responsabilité du transporteur est susceptible d'être limitée, pour les pertes ou dommages subis par les marchandises, aux montants fixés par l'article 4 de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement signée à Bruxelles le 25 août 1924, modifiée par le protocole signé à Bruxelles le 21 décembre 1979, sous réserve que le dommage ne résulte pas de son fait ou de son omission personnels commis avec l'intention de provoquer le dommage, ou commis de façon téméraire avec la conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement ; [

] qu'en l'espèce, il n'est contesté par aucune des parties que si la limitation de garantie devait être retenue, elle cantonnerait l'indemnisation des dommages occasionnés à la grue transportée à la somme de 68.228 DTS, ou de son équivalent en euros ; [

] que la société Simat Bâtiment sollicite que soit écartée la limitation de garantie, et fait grief à la société SAS Hoegh Autoliners d'avoir commis une faute de nature inexcusable ; [

] qu'au vu du rapport d'expertise, il est manifeste que la chute de la grue est intervenue suite à l'insuffisance des dispositifs de calage et d'arrimage du véhicule ; que la société Geodis Wilson France avait pour obligation de s'assurer du suivi du déroulement du transport du chargement jusqu'à la livraison, et avait ainsi pour obligation de contrôler le bon arrimage et calage de la marchandise, a minima quant à la qualité et à la solidité des matériaux utilisés et quant à la fermeté des entraves ; que la société SAS Hoegh Autoliners était quant à elle dans l'obligation de procéder de façon appropriée et soigneuse au chargement et à l'arrimage de la marchandise, et les opérations de calage étant une opération d'arrimage, de s'assurer du bon déroulement des opérations de calage de la grue litigieuse ; que la faute de la société SAS Hoegh Autoliners doit être appréciée au regard de la qualité qu'elle revendique de professionnel spécialiste du transport maritime de ce type d'engins ; que tant la société Geodis Wilson France que la société SAS Hoegh Autoliners ne pouvaient ignorer que le trajet à effectuer supposait la traversée de l'océan Atlantique, et ne pouvaient donc davantage ignorer que la marchandise serait confrontée à des vents et courants violents ; qu'il résulte de l'ensemble de ces éléments une désinvolture certaine s'agissant d'opérations élémentaires de calage de la part de deux professionnels spécialisés ; que dès lors, il en résulte une faute inexcusable de la part de la société Geodis Wilson France et de la société SAS Hoegh Autoliners, laquelle faute est en lien direct de causalité avec les dommages causés à la grue ; que par conséquent, la limitation de responsabilité doit être écartée conformément à l'article 28 de la loi du 18 juin 1966, tant à l'égard du transporteur que du commissionnaire de transport »

1°) ALORS QUE la société Geodis se prévalait d'une limitation personnelle de responsabilité stipulée dans les conditions générales du contrat conclu avec la société Simat (conclusions de la société Geodis, p. 21 à 23) ; qu'en s'abstenant de répondre à ce moyen de nature à réduire les sommes mises à sa charge, la cour d'appel a violé l'article 455 du code de procédure civile ;

2°) ALORS QU'est inexcusable la faute délibérée qui implique la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire sans raison valable ; que, pour décider que le commissionnaire de transport avait commis une faute inexcusable, la cour d'appel a retenu, par motifs adoptés, que la chute de la grue résultait de l'insuffisance des dispositifs de calage et d'arrimage, que le commissionnaire de transport devait contrôler le bon arrimage et calage de la marchandise, a minima quant à la qualité et à la solidité des matériaux utilisés et quant à la fermeté des entraves, qu'il savait que la marchandise, compte tenu de la traversée de l'océan atlantique, serait confrontée à des vents et courants violents et qu'il résulte de ces éléments qu'il a agi avec désinvolture ; qu'en se prononçant par de tels motifs, insuffisants à établir que le commissionnaire de transport avait agi témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement, la cour d'appel n'a pas donné de base légale à sa décision au regard de l'article 1150 du code civil.

QUATRIEME MOYEN DE CASSATION (subsidaire par rapport au deuxième moyen)

IL EST FAIT GRIEF à l'arrêt attaqué d'avoir condamné la société Geodis Wilson France, in solidum avec la société SCT Martinique, à payer à la société Simat bâtiment la somme de 76.038,08 euros HT en indemnisation du préjudice subi du fait de la carence des défenderesses dans l'information de la demanderesse des dommages affectant le bien transporté ;

AUX MOTIFS QUE « sur les responsabilités : Vu les dispositions des articles L 132-1 et suivants du code de commerce, En particulier, selon les termes de l'article 132-5, le commissionnaire de transport 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. La SA Geodis Wilson France s'est vu confier, par la SAS Simat Bâtiment, le transport de la grue litigieuse, depuis son lieu d'achat jusqu'au port de Fort de France. Il ressort des documents produits aux débats que la société Geodis a agi, en qualité d'intermédiaire, libre du choix des voies et des moyens et concluant la convention de transport en son nom propre, ayant toute latitude pour organiser le transport de la grue de bout en bout. [

] En réponse aux questions posées par le juge des référés quant aux responsabilités éventuelles dans la survenue du dommage, M. A... a [

] souligné que les conséquences financières dues à la déclaration tardive de l'avarie par la Sarl SCT Martinique sont importantes, car la SAS Simat Bâtiment a été dans l'obligation de fournir une grue de remplacement à son client, la société NFI, jusqu'à la réparation de la grue accidentée. Au regard des relations nouées par les différentes parties à la convention de transport, il est évident que la SA Geodis Wilson France a engagé sa responsabilité contractuelle à l'égard de la SAS Simat Bâtiment en manquant à son obligation d'assurer le transport sain et sauf de la grue qui lui a été confiée. En application de la convention passée, il lui appartenait en effet [

] d'avertir la SAS Simat Bâtiment au plus tôt des dégâts subis par la machine à son arrivée au port de Fort de France. En application des dispositions des articles L 132-5 et L 132-6 du code de commerce, la société est, en effet, responsable non seulement de ses propres fautes que de celles des transporteurs qu'elle s'est substituée. Elle a manqué à ses obligations et doit, en conséquence, être condamnée à réparer le préjudice subi par l'expéditeur de la grue. [

] Enfin, il est évident, comme l'a justement souligné l'expert judiciaire, que la société de manutention martiniquaise avait l'obligation, à l'arrivée de la grue, de signaler immédiatement l'existence des dégâts, évitant ainsi une perte de temps dans la prise en charge de l'engin pour sa réparation et limitant la durée de location d'une grue de remplacement. Il est incontestable qu'elle a manqué à son obligation d'informer le commissionnaire de transport et le destinataire de l'appareil. Les premiers juges ont donc parfaitement analysé les différentes responsabilités engagées dans le transport de la grue et les différentes conséquences des avaries subies par le matériel transporté. »

ET AUX MOTIFS, A LES SUPPOSER ADOPTES, QUE « s'agissant du défaut d'information de la société Simat Bâtiment et du préjudice consistant en la location d'une grue de remplacement : [

] que la société Simat Bâtiment justifie avoir été dans l'obligation de louer une grue de remplacement dans l'optique du chantier devant débiter impérativement courant novembre 2008, pour un coût total de 76.038,08 euros HT ; [

] que les sociétés défenderesses contestent le bien-fondé de la demande de remboursement du coût de location de la grue de substitution, en considérant que la société Simat Bâtiment a excessivement tardé à prendre livraison de la grue endommagée ; mais [

] que la société Geodis Wilson France avait également pour obligation en qualité de commissionnaire de transport d'en suivre le déroulement jusqu'à la livraison ; que dès lors, ayant été informée des dommages occasionnés à la grue pendant le transport, et devant rendre compte à son client des éventuels incidents, la société Geodis Wilson France se devait d'en informer la société Simat Bâtiment dans les meilleurs délais ; qu'il n'est nullement établi qu'il en a été ainsi en

l'espèce ; que la société Simat Bâtiment a donc laissé la grue stationnée sur le port sans avoir connaissance de son état ; que l'expert a relevé que le fait de stationner de manière prolongée sur le port n'avait eu aucune incidence sur la survenance ou l'aggravation des désordres résultant du transport ; qu'ainsi, seule la faute de la société Geodis Wilson France est à l'origine de ce que la société Simat Bâtiment a tardé à prendre connaissance du caractère inutilisable de la grue, et de ce que la société Simat Bâtiment n'a pas été en mesure de prendre les mesures nécessaires pour livrer la grue à son acquéreur en temps utile et suffisant pour le commencement du chantier ; que dès lors, les frais de location de la grue de substitution sont entièrement imputables à la carence fautive de la société Geodis Wilson France ; [] s'agissant de la faute imputée à la société SCT Martinique, que celle-ci est intervenue en qualité d'aconier et de consignataire du navire de la société SAS Hoegh Autoliners ; que néanmoins, la société Simat Bâtiment ne fait pas grief à la société SCT Martinique d'avoir failli dans les opérations de débarquement, mais de ne pas lui avoir adressé un avis d'arrivage ainsi qu'il en était pratiqué habituellement ; que la société SCT Martinique a facturé directement ses services à la société Simat Bâtiment, établissant ainsi un lien contractuel entre le réceptionnaire et le consignataire ; que dès lors, la société Simat Bâtiment est fondée à reprocher à la société SCT Martinique son abstention fautive à l'informer des avaries constatées ; [] eu égard à l'ensemble de ces éléments, qu'il convient de condamner in solidum la société Geodis Wilson France et la société SCT Martinique à payer à la société Simat Bâtiment la somme de 76,038,08 euros HT, en indemnisation du préjudice subi du fait de la carence des défenderesses dans l'information de la demanderesse des dommages affectant le bien transporté »

ALORS QUE la société Geodis se prévalait d'une limitation personnelle de responsabilité stipulée dans les conditions générales du contrat conclu avec la société Simat (conclusions de la société Geodis, p. 21 à 23) ; qu'en s'abstenant de répondre à ce moyen de nature à réduire les sommes mises à sa charge, la cour d'appel a violé l'article 455 du code de procédure civile.

CINQUIEME MOYEN DE CASSATION

IL EST FAIT GRIEF à l'arrêt attaqué d'avoir débouté la société Geodis Wilson France de son appel en garantie à l'encontre de la société SAS Hoegh Autoliners ;

AUX MOTIFS QUE « sur les appels en garantie : les appels en garantie formés par la SA Geodis Wilson France à l'encontre des sociétés Hoegh Autoliners et la SARL SCT Martinique, ceux sollicités par cette dernière à l'égard des deux premières sont rejetés, eu égard aux condamnations in solidum prononcées »

ET AUX MOTIFS, A LES SUPPOSER ADOPTES, QU' « eu égard à l'ensemble de ces éléments, et au rôle partagé des défenderesses dans la survenance du dommage, il n'y a pas lieu de condamner la société SAS Hoegh Autoliners à garantir la société Geodis Wilson France de l'ensemble des sommes susceptibles d'être relevées à son encontre au titre des dommages causés à la grue »

ALORS QUE le juge qui a condamné in solidum les coresponsables d'un préjudice, est tenu, lorsqu'il est saisi d'un recours en garantie, de déterminer, dans leurs rapports entre eux, la contribution de chacun des coauteurs dans la réparation du dommage ; qu'en l'espèce, pour rejeter l'appel en garantie formé par le commissionnaire de transport à l'encontre du transporteur, la cour d'appel s'est fondée sur le caractère in solidum des condamnations prononcées et le rôle partagé des coauteurs dans la survenance du dommage ; qu'en statuant ainsi, elle a violé l'article 1213 du code civil, ensemble les principes régissant l'obligation in solidum.

SIXIEME MOYEN DE CASSATION

IL EST FAIT GRIEF à l'arrêt attaqué d'avoir débouté la société Geodis Wilson France de son appel en garantie à l'encontre de la société SCT Martinique ;

AUX MOTIFS QUE « sur les appels en garantie : les appels en garantie formés par la SA Geodis Wilson France à l'encontre des sociétés Hoegh Autoliners et la SARL SCT Martinique, ceux sollicités par cette dernière à l'égard des deux premières sont rejetés, eu égard aux condamnations in solidum prononcées »

ET AUX MOTIFS, A LES SUPPOSER ADOPTES, QU' « eu égard à l'absence de lien contractuel direct entre la société Geodis Wilson France et la société SCT Martinique, et au rôle partagé de ces deux sociétés dans la survenance du dommage, [] il n'y a pas lieu de les condamner à se garantir, dans un sens ou dans l'autre, des sommes dues auprès de la société Simat Bâtiment »

ALORS QUE le juge qui a condamné in solidum les coresponsables d'un préjudice, est tenu, lorsqu'il est saisi d'un recours en garantie, de déterminer, dans leurs rapports entre eux, la contribution de chacun des coauteurs dans la réparation du dommage ; qu'en l'espèce, pour rejeter l'appel en garantie formé par le commissionnaire de transport à l'encontre du manutentionnaire, la cour d'appel s'est fondée sur le caractère in solidum des condamnations prononcées, l'absence de lien contractuel direct entre les coauteurs et leur rôle partagé dans la survenance du dommage ; qu'en statuant ainsi, elle a violé l'article 1213 du code civil, ensemble les principes régissant l'obligation in solidum.

SEPTIEME MOYEN DE CASSATION

IL EST FAIT GRIEF à l'arrêt attaqué d'avoir condamné la société Geodis Wilson France à payer à la société Simat bâtiment d'une part, in solidum avec la société SAS Hoegh Autoliners (France), la somme de 133.293,45 euros HT en indemnisation des différents préjudices subis du fait des dommages occasionnés à la grue au cours du transport et d'autre part, in solidum avec la société SCT Martinique, la somme de 76.038,08 euros HT en indemnisation du préjudice subi du fait de la carence des défenderesses dans l'information de la demanderesse des dommages affectant le bien transporté ;

AUX MOTIFS QUE « sur les préjudices subis : au regard des factures et éléments chiffrés fournis par la SAS Simat Bâtiment et des évaluations réalisées par l'expert judiciaire, la cour ne peut que confirmer le jugement attaqué en ce qu'il a condamné, d'une part, in solidum la SA Geodis Wilson France et les sociétés Hoegh Autoliners à verser à la SAS Simat Bâtiment la somme de 133 293,45 euros HT, au titre de l'indemnisation des préjudices nés des avaries occasionnées à la grue au cours du transport et, d'autre part, in solidum la SA Geodis Wilson France et la SARL SCT Martinique à verser à la SAS Simat Bâtiment la somme de 76 038,08 euros HT, au titre de la réparation due à la carence d'informations sur les dégâts subis par l'engin »

ET AUX MOTIFS, A LES SUPPOSER ADOPTES, QUE « la société Geodis Wilson France fait état de ce que les frais de transport de la grue aller/retour ne lui ont jamais été acquittés par la société Simat Bâtiment ; qu'elle ne sollicite pas toutefois la condamnation de la société Simat Bâtiment à lui payer les sommes correspondantes ; qu'en tout état de cause, la société Geodis Wilson France est fondée à en demander le recouvrement à tout instant ; qu'il conviendra donc le cas échéant le moment venu de procéder à la compensation de la somme de 46.450,12 euros due par la société Simat Bâtiment à la société Geodis Wilson France au titre du transport des condamnations exécutées par la société Geodis Wilson France »

ALORS QUE la société Geodis invoquait une compensation entre la somme au paiement de laquelle elle pourrait être condamnée à l'égard de la société Simat et la somme de 46.450,12 euros qui lui était due par cette dernière société en règlement du transport aller/retour réalisé (conclusions de la société Geodis, p. 35 à 37) ; qu'en s'abstenant de répondre à ce moyen, la cour d'appel a violé l'article 455 du code de procédure civile.

Moyens produits AU POURVOI PRINCIPAL n° G 16-19.368 par la SCP Foussard et Froger, avocat aux Conseils, pour la société SCT Martinique.

PREMIER MOYEN DE CASSATION

L'arrêt attaqué encourt la censure

EN CE QU'il a, confirmant le jugement, déclaré recevables les demandes formées par la société SIMAT bâtiment à l'encontre de la société SCT Martinique, puis condamné la société SCT Martinique à payer la somme de 76 038,08 euros HT à la société SIMAT bâtiment ;

AUX MOTIFS QUE « sur la recevabilité de l'action de la SAS SIMAT bâtiment et de la SA Geodis Wilson France à l'encontre de la SARL SCT Martinique, au soutien de ses conclusions d'irrecevabilité, la SARL SCT Martinique allègue être le mandataire de la SAS Hoegh Autoliners et n'avoir aucun lien contractuel avec la SAS SIMAT bâtiment et la SA Geodis Wilson France ; que cependant, au regard des dispositions de l'article L 132-8 du code de commerce sus-rappelées, il est démontré que la société martiniquaise est partie à la convention de transport liant l'ensemble des parties, s'étant chargée de la manutention sur le port de Fort-de-France et du stationnement à quai de la grue ; que de plus, il est évident que la SA Geodis Wilson France est titulaire d'une action directe à l'encontre de la SARL SCT Martinique, le manquement contractuel de cette dernière à l'égard de son mandant pouvant être parfaitement invoqué par le commissionnaire de transport dès lors que ce manquement lui a causé un dommage ; que le jugement déféré sera donc confirmé en ce qu'il a rejeté les différentes fins de non-recevoir soulevées » (arrêt, pp. 8-9) ;

AUX MOTIFS ÉVENTUELLEMENT ADOPTÉS QUE « la société SCT Martinique soulève également l'irrecevabilité des demandes formulées à son encontre au motif que : - les dommages allégués sont survenus exclusivement pendant le transport maritime ; - la société SIMAT bâtiment serait dépourvue de droit d'action, ne justifiant d'aucun préjudice actuel, réel et sérieux au sens de l'article 31 du code de procédure civile, du fait que la grue litigieuse n'appartiendrait pas à la demanderesse mais à un tiers ; - la société SCT Martinique ayant agi en qualité d'acconier pour le compte de la société Hoegh Autoliners, en application de l'article 52 de la loi du 18 juin 1966, la responsabilité de l'entreprise de manutention n'est engagée qu'envers celui qui a requis ses services, qui a seul une action contre elle ; qu'aux termes de l'article 31 du code de procédure civile, l'action est ouverte à tous ceux qui ont un intérêt légitime au succès d'une prétention ; qu'en l'espèce, la société SIMAT bâtiment a vendu la grue faisant l'objet du litige ; que nonobstant l'existence d'une clause de réserve de propriété, il est indéniable que la société SIMAT bâtiment a perdu la qualité de propriétaire le jour même où elle l'a acquise ; que néanmoins, dans la mesure où la société SIMAT bâtiment a cédé un bien en qualité de propriétaire, elle est susceptible d'être tenue à l'égard de l'acquéreur des défauts, non-conformités et vices cachés affectant le bien vendu ; que lesdits défauts et non-conformités sont avérés et ont eu pour conséquence de nécessiter la location d'une grue de remplacement afin de limiter les perturbations du chantier, et de procéder à des travaux de réparation sur la grue endommagée ; qu'il en résulte indubitablement pour la société SIMAT bâtiment un intérêt à agir pour obtenir réparation du préjudice subi, ainsi que d'un droit à agir ; que la seule existence d'une possibilité de recours pour la société nord France international à l'encontre des sociétés défenderesses, à supposer celui-ci possible s'agissant d'un acquéreur tiers au contrat de transport, ne saurait priver la société SIMAT bâtiment de la possibilité d'agir de son propre chef ; que la société SIMAT bâtiment est liée contractuellement à la société Geodis Wilson France par un contrat de commission de transport ; que la société SIMAT bâtiment dispose dès lors d'un droit d'action à l'encontre du transporteur maritime ; qu'enfin, la société Geodis Wilson France a assigné la société SCT Martinique en garantie ; que dès lors, cette dernière est susceptible d'être condamnée à garantir la société Geodis Wilson France des sommes prononcées à son encontre, sur le fondement d'une action directe du commissionnaire de transport à l'encontre de l'acconier ; qu'eu égard à l'ensemble de ces éléments, il convient de rejeter l'ensemble des fins de non-recevoir soulevées par les parties au litige, en application des articles 31 et 122 du code de procédure civile » (jugement, pp. 7-8) ;

ALORS QUE, premièrement, pour conclure à la recevabilité de son action, la société SIMAT invoquait un contrat la liant à la société SCT Martinique portant sur des « prestations de reconnaissance, de garde et de délivrance de la marchandise, ainsi que les frais de stationnement supplémentaire » (conclusions de la société SIMAT, p. 47 alinéa 6) tandis que la société SCT démontrait qu'elle n'avait de relation contractuelle qu'avec la société Hoegh Autoliners, en tant que manutentionnaire et que consignataire (conclusions de la société SCT, pp. 14-15) ; que la cour d'appel de Fort-de-France a retenu que les parties étaient liées par le contrat de transport, alors qu'un lien contractuel de cette nature n'avait jamais été invoqué ou discuté ; que ce faisant, elle a statué sur un moyen qu'elle a relevé d'office, sans le soumettre préalablement au contradictoire des parties, violant ainsi l'article 6 du code de procédure civile ;

ALORS QUE, subsidiairement, le manutentionnaire n'est contractuellement lié qu'à son donneur d'ordre et n'engage sa responsabilité qu'à son égard ; que la société SCT Martinique démontrait que son donneur d'ordres était la société Hoegh Autoliners (conclusions de la société SCT Martinique, p. 15 alinéas 4 et s. et arrêt p. 8 in fine) ; qu'en déduisant que la société SCT Martinique et la société Geodis étaient toutes deux parties au contrat de transport au motif que la société SCT « [s'était] chargée de la manutention sur le port de Fort-de-France et du stationnement de la grue » (arrêt, p. 9 alinéa 1) quand seule importait l'identité de son donneur d'ordres, la cour d'appel de Fort-de-France a violé les articles 31 du code de procédure civile et

52 de la loi n° 66-420 du juin 1966, devenu article L 5422-20 du code des transports ;

ALORS QUE, subsidiairement, le consignataire n'est contractuellement lié qu'à son donneur d'ordre et n'engage sa responsabilité qu'à son égard ; que l'action d'un tiers contre la manutentionnaire est donc irrecevable ; que la société SCT Martinique démontrait que son donneur d'ordres était la société Hoegh Autoliners (conclusions de la société SCT Martinique, p. 15 alinéas 8 et s. et arrêt, p. 8 in fine) ; qu'en déduisant que la société SCT Martinique et la société Geodis étaient toutes deux parties au contrat de transport au motif que la société SCT « [s'était] chargée de la manutention sur le port de Fort-de-France et du stationnement de la grue » (arrêt, p. 9 alinéa 1) quand seule important l'identité du donneur d'ordres, la cour d'appel de Fort-de-France a violé les articles 31 du code de procédure civile et 13 de la loi n° 69-8 du 3 janvier 1969 devenu L 5413-2 du code des transports ;

ALORS QUE, subsidiairement, à supposer le manutentionnaire partie au contrat de transport, l'action en réparation des conséquences de ses fautes appartient au seul donneur d'ordre ; qu'en déclarant la société SIMAT recevable en ses demandes, quand elle retenait que la société SCT avait été requise par la société Hoegh Autoliners, la cour d'appel de Fort-de-France n'a pas tiré les conséquences légales de ses constatations, violant ainsi les articles 31 du code de procédure civile et 52 de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966, devenu article L 5422-20 du code des transports ;

ALORS QUE, subsidiairement, à supposer le consignataire partie au contrat de transport, l'action en réparation des conséquences de ses fautes appartient au seul donneur d'ordre ; qu'en déclarant la société SIMAT recevable en ses demandes, quand elle retenait que la société SCT avait été requise par la société Hoegh Autoliners, la cour d'appel de Fort-de-France n'a pas tiré les conséquences légales de ses constatations, violant ainsi les articles 31 du code de procédure civile et 13 de la loi n° 69-8 du 3 janvier 1969 devenu L 5413-2 du code des transports ;

ALORS QUE, subsidiairement, à supposer le manutentionnaire partie au contrat de transport, seul celui qui a requis les services d'un manutentionnaire a une action en responsabilité contre lui ; que l'action délictuelle du tiers est par exception recevable s'il ne dispose d'aucun recours à l'encontre du donneur d'ordres ; qu'ayant déclaré recevable l'action de la société SIMAT à l'encontre des sociétés Hoegh Autoliners et Geodis, puis ayant condamné cette dernière à réparer le préjudice pour lequel la société SCT Martinique était également recherchée, la cour d'appel de Fort-de-France a établi l'existence d'un recours à l'encontre du donneur d'ordres justifiant que l'action contre le manutentionnaire soit déclarée irrecevable ; qu'en déclarant néanmoins recevable l'action, contractuelle, contre la société SCT, la cour d'appel de Fort-de-France a violé les articles 31 du code de procédure civile et 52 de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966, devenu article L 5422-20 du code de commerce ;

ALORS QUE, subsidiairement, à supposer le consignataire partie au contrat de transport, seul celui qui a requis les services d'un consignataire a une action en responsabilité contre lui ; que l'action délictuelle du tiers est par exception recevable s'il ne dispose d'aucun recours à l'encontre du donneur d'ordres ; qu'ayant déclaré recevable l'action de la société SIMAT à l'encontre de la société Hoegh Autoliners et Geodis, puis ayant condamné cette dernière à réparer le préjudice pour lequel la société SCT Martinique était également recherchée, la cour d'appel de Fort-de-France a établi l'existence d'un recours à l'encontre du donneur d'ordres justifiant que l'action contre le consignataire soit déclarée irrecevable ; qu'en déclarant néanmoins recevable l'action, contractuelle, contre la société SCT, la cour d'appel de Fort-de-France a violé les articles 31 du code de procédure civile et 13 de la loi n° 69-8 du 3 janvier 1969 devenu L 5413-2 du code des transports ;

ALORS QUE, huitièmement, l'action en réparation du préjudice causé par un manutentionnaire est attitrée et appartient à son donneur d'ordres ; qu'en décidant de l'intérêt à agir de la société SIMAT au regard des dispositions de l'article 31 du code de procédure civile, quand celui-ci n'est pas applicable lorsque la loi attribue le droit d'agir à une personne qu'elle qualifie, les juges du premier degré ont violé l'article 31 du code de procédure civile par fausse application et l'article 52 de la loi n° 66-420 de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 par fausse application ;

ALORS QUE, neuvièmement, l'action en réparation du préjudice causé par un consignataire est attitrée et appartient à son donneur d'ordres ; qu'en décidant de l'intérêt à agir de la société SIMAT au regard des dispositions de l'article 31 du code de procédure civile, quand celui-ci n'est pas applicable lorsque la loi attribue le droit d'agir à une personne qu'elle qualifie, les juges du premier degré ont violé l'article 31 du code de procédure civile par fausse application et l'article 13

de la loi n° 69-8 du 3 janvier 1969 devenu L 5413-2 du code des transports.

DEUXIÈME MOYEN DE CASSATION (éventuel)

L'arrêt attaqué encourt la censure EN CE QU'il a, confirmant le jugement, déclaré recevables les demandes formées par la société Geodis à l'encontre de la société SCT Martinique ;

AUX MOTIFS QUE « sur la recevabilité de l'action de la SAS SIMAT bâtiment et de la SA Geodis Wilson France à l'encontre de la SARL SCT Martinique, au soutien de ses conclusions d'irrecevabilité, la SARL SCT Martinique allègue être le mandataire de la SAS Hoegh Autoliners et n'avoir aucun lien contractuel avec la SAS SIMAT bâtiment et la SA Geodis Wilson France ; que cependant, au regard des dispositions de l'article L 132-8 du code de commerce sus-rappelées, il est démontré que la société martiniquaise est partie à la convention de transport liant l'ensemble des parties, s'étant chargée de la manutention sur le port de Fort-de-France et du stationnement à quai de la grue ; que de plus il est évident que la SA Goedis Wilson France est titulaire d'une action directe à l'encontre de la SARL SCT Martinique, le manquement contractuel de cette dernière à l'égard de son mandant pouvant être parfaitement invoqué par le commissionnaire du transport dès lors que ce manquement lui a causé un dommage ; que le jugement déféré sera donc confirmé en ce qu'il a rejeté les différentes fins de non-recevoir soulevées » (arrêt, pp. 8-9) ;

AUX MOTIFS ÉVENTUELLEMENT ADOPTÉS QUE « la société SCT Martinique soulève également l'irrecevabilité des demandes formulées à son encontre au motif que : - les dommages allégués sont survenus exclusivement pendant le transport maritime ; - la société SIMAT bâtiment serait dépourvue de droit d'action, ne justifiant d'aucun préjudice actuel, réel et sérieux au sens de l'article 31 du code de procédure civile, du fait que la grue litigieuse n'appartiendrait pas à la demanderesse mais à un tiers ; - la société SCT Martinique ayant agi en qualité d'acconier pour le compte de la société Hoegh Autoliners, en application de l'article 52 de la loi du 18 juin 1966, la responsabilité de l'entreprise de manutention n'est engagée qu'envers celui qui a requis ses services, qui a seul une action contre elle ; qu'aux termes de l'article 31 du code de procédure civile, l'action est ouverte à tous ceux qui ont un intérêt légitime au succès d'une prétention ; qu'en l'espèce, la société SIMAT bâtiment a vendu la grue faisant l'objet du litige ; que nonobstant l'existence d'une clause de réserve de propriété, il est indéniable que la société SIMAT bâtiment a perdu la qualité de propriétaire le jour même où elle l'a acquise ; que néanmoins, dans la mesure où la société SIMAT bâtiment a cédé un bien en qualité de propriétaire, elle est susceptible d'être tenue à l'égard de l'acquéreur des défauts, non-conformités et vices cachés affectant le bien vendu ; que lesdits défauts et non-conformités sont avérés et ont eu pour conséquence de nécessiter la location d'une grue de remplacement afin de limiter les perturbations du chantier, et de procéder à des travaux de réparation sur la grue endommagée ; qu'il en résulte indubitablement pour la société SIMAT bâtiment un intérêt à agir pour obtenir réparation du préjudice subi, ainsi que d'un droit à agir ; que la seule existence d'une possibilité de recours pour la société nord France international à l'encontre des sociétés défenderesses, à supposer celui-ci possible s'agissant d'un acquéreur tiers au contrat de transport, ne saurait priver la société SIMAT bâtiment de la possibilité d'agir de son propre chef ; que la société SIMAT bâtiment est liée contractuellement à la société Geodis Wilson France par un contrat de commission de transport ; que la société SIMAT bâtiment dispose dès lors d'un droit d'action à l'encontre du transporteur maritime ; qu'enfin, la société Geodis Wilson France a assigné la société SCT Martinique en garantie ; que dès lors, cette dernière est susceptible d'être condamnée à garantir la société Geodis Wilson France des sommes prononcées à son encontre, sur le fondement d'une action directe du commissionnaire de transport à l'encontre de l'acconier ; qu'eu égard à l'ensemble de ces éléments, il convient de rejeter l'ensemble des fins de non-recevoir soulevées par les parties au litige, en application des articles 31 et 122 du code de procédure civile » (jugement, pp. 7-8) ;

ALORS QUE, premièrement, le manutentionnaire n'engage sa responsabilité qu'à l'égard de celui qui l'a requis ; qu'en décidant que le commissionnaire de transport pouvait invoquer à l'encontre de la SCT Martinique « le manquement contractuel de cette dernière à l'égard de son mandant [la société Hoegh Autoliners] » (arrêt, p. 9 alinéa 2) quand le manutentionnaire ne répond de sa faute qu'à l'égard de son mandant, les juges du fond ont violé les articles 31 du code de procédure civile et 52 de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 devenu article L 5422-20 du code des transports ;

ALORS QUE, deuxièmement, le consignataire n'engage sa responsabilité qu'à l'égard de celui qui l'a requis ; qu'en décidant que le commissionnaire de transport pouvait invoquer à l'encontre de la SCT Martinique « le manquement contractuel de cette dernière à l'égard de son mandant [la société Hoegh Autoliners] » (arrêt, p. 9 alinéa 2) quand le

consignataire ne répond de sa faute qu'à l'égard de son mandant, les juges du fond ont violé les articles 31 du code de procédure civile et 13 de la loi n° 69-8 du 3 janvier 1968 devenu article L 5413-2 du code des transports ;

ALORS QUE, troisièmement, l'action en réparation du préjudice causé par un manutentionnaire est attitrée et appartient à son donneur d'ordres ; qu'en décidant de l'intérêt à agir de la société Geodis au regard des dispositions de l'article 31 du code de procédure civile, quand celui-ci n'est pas applicable lorsque la loi attribue le droit d'agir à une personne qu'elle qualifie, les juges du premier degré ont violé l'article 31 du code de procédure civile par fausse application et l'article 52 de la loi n° 66-420 de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 par fausse application ;

ALORS QUE, quatrième, l'action en réparation du préjudice causé par un consignataire est attitrée et appartient à son donneur d'ordres ; qu'en décidant de l'intérêt à agir de la société Geodis au regard des dispositions de l'article 31 du code de procédure civile, quand celui-ci n'est pas applicable lorsque la loi attribue le droit d'agir à une personne qu'elle qualifie, les juges du premier degré ont violé l'article 31 du code de procédure civile par fausse application et l'article 13 de la loi n° 69-8 du 3 janvier 1969 devenu L 5413-2 du code des transports.

TROISIÈME MOYEN DE CASSATION (subsidaire par rapport au premier moyen)

L'arrêt attaqué encourt la censure

EN CE QU'il a, confirmant le jugement, déclaré recevables les demandes formées par la société SIMAT bâtiment à l'encontre de la société SCT Martinique, puis condamné la société SCT Martinique à payer la somme de 76 038,08 euros HT à la société SIMAT bâtiment ;

AUX MOTIFS QUE « au regard des dispositions de l'article L 132-8 du code de commerce sus-rappelées, il est démontré que la société martiniquaise est partie à la convention de transport liant l'ensemble des parties, s'étant chargée de la manutention sur le port de Fort-de-France et du stationnement à quai de la grue » (jugement, p. 9 alinéa 1) ;

AUX MOTIFS ÉGALEMENT QUE « en réponse aux questions posées par le juge des référés quant aux responsabilités éventuelles dans la survenue du dommage, M. A... a considéré que la compagnie maritime avait la charge de l'arrimage et du saisissage du matériel transporté et que ce transport n'avait rien d'exceptionnel ; qu'il a également souligné que les conséquences financières dues à la déclaration tardive de l'avarie par la SARL SCT Martinique sont importantes, car la SAS SIMAT bâtiment a été dans l'obligation de fournir une grue de remplacement à son client, la société NFI, jusqu'à la réparation de la grue accidentée » (arrêt, p. 10 in fine) ;

AUX MOTIFS ENCORE QUE « il est évident, comme l'a souligné l'expert judiciaire, que la société de manutention martiniquaise avait l'obligation, à l'arrivée de la grue, de signaler immédiatement l'existence des dégâts, évitant ainsi une perte de temps dans la prise en charge de l'engin pour sa réparation et limitant la durée de location d'une grue de remplacement ; qu'il est incontestable qu'elle a manqué à son obligation d'informer le commissionnaire de transport et le destinataire de l'appareil » (arrêt, p. 11 alinéa 3)

AUX MOTIFS ENFIN QUE « au regard des factures et éléments chiffrés fournis par la SAS SIMAT bâtiment et des évaluations réalisées par l'expert judiciaire, la cour ne peut que confirmer le jugement attaqué en ce qu'il a condamné, d'une part, in solidum la SA Geodis Wilson France et les sociétés Hoegh autoliners à verser à la SAS SIMAT bâtiment la somme de 133 293,45 euros HT, au titre de l'indemnisation des préjudices nés des avaries occasionnées à la grue au cours du transport et, d'autre part, in solidum, la SA Geodis Wilson France et la SARL SCT Martinique à verser à la SAS SIMAT bâtiment la somme de 76 038,08 euros HT, au titre de la réparation due à la carence d'informations sur les dégâts subis par l'engin » (arrêt, p. 12 in fine) ;

AUX MOTIFS ÉVENTUELLEMENT ADOPTÉS QUE « la société SIMAT bâtiment justifie avoir été dans l'obligation de louer une grue de remplacement dans l'optique du chantier devant débiter impérativement courant novembre 2008, pour un coût total de 76 038,08 euros HT ; que les sociétés défenderesses contestent le bien-fondé de la demande de remboursement du coût de location de la grue de substitution, en considérant que la société SIMAT bâtiment a excessivement tardé à prendre livraison de la grue commandée ; que la société Geodis Wilson France avait également

pour obligation en qualité de commissionnaire de transport de suivre le déroulement jusqu'à la livraison ; que dès lors, ayant été informée des dommages occasionnés à la grue pendant le transport, et devant rendre compte à son client des incidents éventuels, la société Geodis Wilson France se devait d'en informer la société SIMAT bâtiment dans les meilleurs délais ; qu'il n'est nullement établi qu'il en a été ainsi en l'espèce ; que la société SIMAT bâtiment a donc laissé la grue stationnée sur le port sans avoir connaissance de son état ; que l'expert a relevé que le fait de stationner de manière prolongée sur le port n'avait eu aucune incidence sur la survenance ou l'aggravation des désordres résultant du transport ; qu'ainsi, seule la faute de la société Geodis Wilson France est à l'origine de ce que la société SIMAT bâtiment a tardé à prendre connaissance du caractère inutilisable de la grue, et de ce que la société SIMAT bâtiment n'a pas été en mesure de prendre les mesures nécessaires pour livrer la grue à son acquéreur en temps utile et suffisant pour le commencement du chantier ; que dès lors, les frais de location de la grue de substitution sont entièrement imputables à la carence fautive de la société Geodis Wilson France ; que s'agissant de la faute imputée à la société SCT Martinique, celle-ci est intervenue en qualité d'aconier et de consignataire du navire de la société SAS Hoegh Autoliners ; que néanmoins, la société SIMAT bâtiment ne fait pas grief à la société SCT Martinique d'avoir failli dans les opérations de débarquement, mais de ne pas lui avoir adressé un avis d'arrivage ainsi qu'il en était pratiqué habituellement ; que la société SCT Martinique a facturé directement ses services à la société SIMAT bâtiment, établissant ainsi un lien contractuel entre le réceptionnaire et le consignataire ; que dès lors, la société SIMAT bâtiment est fondée à reprocher à la société SCT Martinique son abstention fautive à l'informer des avaries constatées ; qu'eu égard à l'ensemble de ces éléments, il convient de condamner in solidum la société Geodis Wilson France et la société SCT Martinique à payer à la société SIMAT bâtiment la somme de 76 038,08 euros HT en indemnisation du préjudice subi du fait de la carence des défenderesses dans l'information de la demanderesse des dommages affectant le bien transporté » (jugement, p. 11) ;

ALORS QUE, premièrement, le manquement contractuel s'apprécie au regard d'une obligation contractuelle dont l'existence doit être établie ; que la société SCT Martinique faisait valoir qu'elle n'avait à communiquer les constats d'avarie qu'à son donneur d'ordres Hoegh autoliners, à charge pour celui-ci de les transmettre au commissionnaire de transport ou au destinataire (conclusions de la société SCT Martinique, p. 19) ; qu'en décidant qu'il « est évident, comme l'a justement souligné l'expert judiciaire, que la société de manutention martiniquaise avait l'obligation, à l'arrivée de la grue, de signaler immédiatement l'existence des dégâts » (arrêt, p. 11 alinéa 3), la cour d'appel de Fort-de-France a statué par voie d'affirmation, violant ainsi l'article 455 du code de procédure civile ;

ALORS QUE, deuxièmement, la réparation d'un préjudice ne peut être ordonnée qu'à la condition d'établir l'existence d'un lien de causalité entre ledit préjudice et la faute imputée au défendeur ; qu'au cas d'espèce, la société SIMAT bâtiment n'a pris possession de la grue que dix mois après le délai qui lui a été imparti pour le faire, ce qui la privait de la possibilité de découvrir les avaries par elle-même ; que son abstention prive de caractère direct le lien entre son préjudice – la location d'une grue de remplacement – et la faute – à la supposer avérée – de la société SCT Martinique ; qu'en décidant le contraire, les juges du fond ont violé les articles 1137 et 1147 du code civil ;

ALORS QUE, troisièmement, la société SCT faisait valoir que dans l'hypothèse où sa responsabilité serait retenue, le montant de sa condamnation devait être plafonné ; que faute de s'expliquer sur ce moyen, les juges du fond ont privé leur décision de base légale au regard de l'article 54 de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 devenu article L 5422-23 du code des transports.

QUATRIÈME MOYEN DE CASSATION

L'arrêt attaqué encourt la censure

EN CE QU'il a, confirmant le jugement, débouté la société SCT Martinique de son appel en garantie contre les sociétés Hoegh autoliners et Geodis ;

AUX MOTIFS QUE « les appels en garantie formés par la SA Geodis Wilson France à l'encontre des sociétés Hoegh Autoliners et de la SARL SCT Martinique, ceux sollicités par cette dernière à l'égard des deux premières sont rejetés, eu égard aux condamnations in solidum prononcées » (arrêt, p. 12 avant-dernier alinéa) ;

AUX MOTIFS ÉVENTUELLEMENT ADOPTÉS QUE « eu égard à l'absence de lien contractuel direct entre la société Geodis

Wilson France et la société SCT Martinique, et au rôle partagé de ces deux sociétés dans la survenance du dommage, il n'y a pas lieu de les condamner à se garantir, dans un sens ou dans l'autre, des sommes dues auprès de la société SIMAT bâtiment » (jugement, p. 11 avant-dernier alinéa) ;

ALORS QUE saisi du recours en garantie d'un débiteur à la dette de réparation contre un autre avec qui il a été condamné in solidum, les juges du fond doivent se prononcer sur la contribution de chacun des débiteurs à la dette ; qu'en rejetant l'appel en garantie de la société SCT Martinique contre la société Geodis et la société Hoegh Autoliners au motif qu'elles avaient été condamnées in solidum, la cour d'appel de Fort-de-France a violé l'article 1213 ancien du code civil. Moyens identiques produits AUX POURVOIS INCIDENTS par Me Balat, avocat aux Conseils, pour la société Hoegh Autoliners et la société de droit norvégien Hoegh Autoliners AS.

PREMIER MOYEN DE CASSATION

Il est reproché à l'arrêt attaqué d'avoir déclaré recevable l'action de la société Simat Bâtiment à l'encontre des sociétés Hoegh Autoliners et Hoegh Autoliners AS ;

AUX MOTIFS QUE selon les termes de l'article L. 132-8 du code de commerce, la lettre de voiture forme un contrat entre l'expéditeur, le voiturier et le destinataire ou entre l'expéditeur, le destinataire, le commissionnaire et le voiturier ; que les sociétés Hoegh Autoliners France et Norvège prétendent que l'appelante ne prouve pas avoir subi un préjudice et lui dénie un intérêt à agir, faute d'avoir été la propriétaire de la grue sinistrée et d'être partie au contrat de transport ; qu'il est cependant établi que la société Simat Bâtiment a conclu avec la société Geodis Wilson France une convention de transport, par laquelle la SAS Hoegh Autoliners a été chargée du transport de la grue sur l'un de ses navires du port du Havre à celui de Fort de France ; que l'appelante est donc parfaitement recevable à agir contre le transporteur, lequel a concouru au transport, s'agissant d'une même opération de transport ; qu'au surplus, il est évident que la société Simat Bâtiment a été propriétaire de la grue pour l'avoir ensuite cédée à une autre société et a subi le désagrément de louer une grue de remplacement afin que le chantier puisse se dérouler et de payer les frais de réparation de l'appareil abîmé, ainsi que l'a justement rappelé le tribunal ;

ALORS QUE l'action n'est ouverte qu'à celui qui a un intérêt légitime au succès d'une prétention ; qu'en affirmant que la société Simat Bâtiment avait un intérêt légitime à agir à l'encontre des sociétés Hoegh Autoliners SAS et Hoegh Autoliners AS, aux motifs que la société Simat Bâtiment était partie au contrat de transport et qu'il « est évident que la SAS Simat Bâtiment a été propriétaire de la grue » endommagée (arrêt attaqué, p. 8, alinéa 1er), tout en constatant toutefois par ailleurs que « la société Manitowoc Crane Group a cédé à la SAS Simat Bâtiment une grue de type Potain GTMR 386B pour la somme de 220 000,00 euros et s'est réservée la propriété de l'appareil jusqu'à son complet paiement » (arrêt attaqué, p. 3, alinéa 2), la cour d'appel, qui n'a pas recherché si le prix de la grue avait été entièrement payé par la société Simat Bâtiment, seule circonstance susceptible de conférer à cette dernière un intérêt légitime dans le cadre du présent litige, a privé sa décision de base légale au regard de l'article 31 du code de procédure civile.

DEUXIEME MOYEN DE CASSATION

Il est reproché à l'arrêt attaqué d'avoir déclaré recevables les appels en garantie de la société Geodis Wilson France à l'encontre des sociétés Hoegh Autoliners SAS et Hoegh Autoliners AS ;

AUX MOTIFS QU' aux termes de l'article 133-6 du code de commerce, les actions pour avaries, pertes ou retards, auxquelles peut donner lieu contre le voiturier le contrat de transport, sont prescrites dans le délai d'un an, sans préjudice des cas de fraude ou d'infidélité ; que toutes les autres actions auxquelles ce contrat donne lieu, tant contre le voiturier ou le commissionnaire que contre l'expéditeur ou le destinataire aussi bien que celles qui naissent des dispositions de l'article 1269 du code de procédure civile sont prescrites dans le délai d'un an ; que le délai de ces prescriptions est compté, dans le cas de perte totale, du jour où la remise de la marchandise aurait dû être effectuée, et dans les autres cas, du jour où la marchandise aura été remise ou offerte au destinataire ; que les premiers juges ont

parfaitement démontré que, la remise de la grue étant intervenue le 29 janvier 2008, la société Simat Bâtiment a fait assigner les parties défenderesses, par acte d'huissier de justice du 28 janvier 2009, devant le juge des référés, ce qui est une cause d'interruption du délai de prescription ; qu'ils ont ensuite rappelé que, par ordonnance du 3 mars 2009, une expertise judiciaire a été ordonnée et que les sociétés Hoegh Autoliners ont ensuite été assignées les 25 et 26 novembre 2009 ; que dès lors, le tribunal a pu estimer que le délai de prescription a été valablement interrompu et n'est jamais arrivé à son terme que les appels en garantie délivrés à la demande de la société Geodis Wilson France à l'encontre des sociétés Hoegh Autoliners sont donc parfaitement recevables ;

ALORS QUE les actions pour avaries, pertes ou retards, auxquelles peut donner lieu contre le voiturier le contrat de transport, sont prescrites dans le délai d'un an ; que dans leurs conclusions d'appel (p. 15 in fine), les sociétés Hoegh Autoliners SAS et Hoegh Autoliners AS faisaient valoir que l'acte par lequel la société Simat Bâtiment avait saisi le juge des référés avait été notifié l'agent du transporteur maritime, la société Hoegh Autoliners SAS (France) mais pas au transporteur maritime, la société Hoegh Autoliners AS (Norvège), de sorte que cet acte n'était pas interruptif de prescription à l'égard du transporteur ; qu'en considérant que la prescription avait été interrompue y compris à l'égard de la société Hoegh Autoliners AS, transporteur, par la saisine du juge des référés, le 28 janvier 2009, à l'initiative de la société Simat Bâtiment, sans répondre aux conclusions des exposantes faisant valoir que la prescription n'avait été interrompue qu'à l'égard de l'agent maritime du transporteur, la société Hoegh Autoliners SAS, et non à l'égard du transporteur lui-même, la société Hoegh Autoliners AS, la cour d'appel a violé l'article 455 du code de procédure civile.

TROISIEME MOYEN DE CASSATION

Il est reproché à l'arrêt attaqué d'avoir écarté l'exception tirée de l'incompétence de la juridiction française pour connaître du litige, y compris dans les rapports entre les sociétés Geodis Wilson France et SAS Hoegh Autoliners ;

AUX MOTIFS QU' aux termes de l'article 48 du code de procédure civile, toute clause qui, directement ou indirectement, déroge aux règles de compétence territoriale est réputée non écrite à moins qu'elle n'ait été convenue entre des personnes ayant toutes contracté en qualité de commerçant et qu'elle n'ait été spécifiée de façon très apparente dans l'engagement de la partie à qui elle est opposée ; que les premiers juges ont souligné que la clause attributive de compétence à une juridiction norvégienne est stipulée dans le connaissance liant la SAS Hoegh Autoliners à la société Geodis Wilson France ; qu'une telle clause n'est certainement pas opposable à la société Simat Bâtiment, laquelle si elle a consenti à la convention de transport, n'a pas expressément accepté cette attribution de compétence incluse dans le contrat de transport ; qu'une telle clause ne fait pas partie de l'économie générale de l'opération de transport ; que cette clause conventionnelle n'est susceptible de jouer que dans les rapports entre la société Geodis Wilson France et les sociétés Hoegh Autoliners ; que comme l'a relevé le tribunal, l'opération de transport a concerné une marchandise et des entreprises françaises ; qu'il n'est certainement pas d'une bonne administration de la justice de disjoindre la procédure opposant les deux sociétés ; qu'il est important de considérer l'opération de transport dans sa globalité ; que l'exception d'incompétence soulevée est dès lors rejetée, à l'instar de la décision de première instance ;

ALORS, D'UNE PART, QUE la clause attributive de compétence insérée dans un connaissance est opposable au destinataire de la marchandise, tiers porteur du connaissance ; qu'en constatant qu'une « clause attributive de compétence à une juridiction norvégienne est stipulée dans le connaissance liant la SAS Hoegh Autoliners à la SA Geodis Wilson France » (arrêt attaqué, p. 9, alinéa 5), puis en considérant que cette clause n'était pas opposable à la société Simat Bâtiment, destinataire de la grue, au motif que « si elle a consenti à la convention de transport, (la société Simat Bâtiment) n'a pas expressément accepté cette attribution de compétence incluse dans le contrat de transport » et que de surcroît « une telle clause ne fait pas partie de l'économie générale de l'opération de transport » (arrêt attaqué, p. 9, alinéa 5), la cour d'appel a violé par fausse application l'article 48 du code de procédure civile ;

ALORS, D'AUTRE PART, QUE la clause attributive de compétence produit ses effets à l'égard de ses signataires ; qu'en constatant qu'une « clause attributive de compétence à une juridiction norvégienne est stipulée dans le connaissance liant la SAS Hoegh Autoliners à la SA Goedis Wilson France », qui n'est « susceptible de jouer que dans les rapports entre la SA Goedis Wilson France et les sociétés Hoegh Autoliners » (arrêt attaqué, p. 9, alinéas 5 et 6), puis en s'estimant compétente pour statuer sur les rapports entre la société Geodis Wilson France et les sociétés Hoegh Autoliners aux motifs que « l'opération de transport a concerné une marchandise et des entreprises françaises », qu'il « n'est

certainement pas d'une bonne administration de la justice de disjoindre la procédure opposant les deux sociétés » et qu'il « est important de considérer l'opération de transport dans sa globalité » (arrêt attaqué, p. 9, alinéa 6), la cour d'appel a violé l'article 1134 du code civil dans sa rédaction antérieure à l'ordonnance n° 2016-131 du 10 février 2016 et l'article 48 du code de procédure civile.

QUATRIEME MOYEN DE CASSATION

Il est reproché à l'arrêt attaqué condamné la société Hoegh Autoliners SAS (France), in solidum avec la société Geodis Wilson France, à verser la société Simat Bâtiment la somme de 133.293,45 € HT en indemnisation des différents préjudices subis du fait des dommages occasionnés à la grue au cours du transport ;

AUX MOTIFS QUE, sur les responsabilités, selon les termes de l'article 132-5 du code de commerce, le commissionnaire de transport 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 ; que la société Geodis Wilson France s'est vue confier, par la société Simat Bâtiment, le transport de la grue litigieuse, depuis son lieu d'achat jusqu'au port de Fort-de-France ; qu'il ressort des documents produits aux débats que la société Geodis a agi, en qualité d'intermédiaire, libre du choix des voies et des moyens et concluant la convention de transport en son nom propre, ayant toute latitude pour organiser le transport de la grue de bout en bout ; qu'il est incontestable que les avaries ont eu lieu pendant la traversée de l'océan atlantique, alors que la grue se trouvait sur le navire de la société Hoegh Autoliners ; que les dégâts ont été relevés par la société SCT Martinique, dans le bon de réserve dressé le 24 novembre 2008, à savoir « châssis tordu, tendeur tordu, prises électriques coupées, manque main d'air, manque anémomètre et feu » ; que les constatations amiables ont été confirmées par le rapport d'expertise judiciaire, lequel a mentionné, entre autres, l'existence d'une importante déformation du châssis et un décalage anormal du mât inférieur ; que l'expert a constaté que le calage en bois a été cassé, que la grue a touché le pont du navire et que, compte tenu du poids de la machine, une chute de la hauteur des bois de calage a suffi à provoquer les désordres constatés ; qu'en réponse aux questions posées par le juge des référés quant aux responsabilités éventuelles dans la survenue du dommage, M. A... a considéré que la compagnie maritime avait la charge de l'arrimage et du saisissage du matériel transporté et que ce transport n'avait rien d'exceptionnel ; qu'il a également souligné que les conséquences financières dues à la déclaration tardive de l'avarie par la société SCT Martinique sont importantes, car la société Simat Bâtiment a été dans l'obligation de fournir une grue de remplacement à son client, la société NFI, jusqu'à la réparation de la grue accidentée ; qu'au regard des relations nouées par les différentes parties à la convention de transport, il est évident que la société Geodis Wilson France a engagé sa responsabilité contractuelle à l'égard de la société Simat Bâtiment en manquant à son obligation d'assurer le transport sain et sauf de la grue qui lui a été confiée ; qu'en application de la convention passée, il lui appartenait en effet de veiller au bon arrimage et calage du matériel sur le navire de son transporteur et d'avertir la société Simat Bâtiment au plus tôt des dégâts subis par la machine à son arrivée au port de Fort-de-France ; qu'en application des dispositions des articles L. 132-5 et L. 132-6 du code de commerce, la société est, en effet, responsable non seulement de ses propres fautes que de celles des transporteurs qu'elle s'est substituée ; qu'elle a manqué à ces obligations et doit, en conséquence, être condamnée à réparer le préjudice subi par l'expéditeur de la grue ; que les sociétés Hoegh Autoliners doivent également répondre des avaries survenues au matériel transporté sur son navire, se trouvant, au premier chef et en leur qualité de transporteur, tenues d'assurer l'arrimage et le calage efficaces de la grue ; qu'enfin, il est évident, comme l'a justement souligné l'expert judiciaire, que la société de manutention martiniquaise avait l'obligation, à l'arrivée de la grue, de signaler immédiatement l'existence des dégâts, évitant ainsi une perte de temps dans la prise en charge de l'engin pour sa réparation et limitant la durée de location d'une grue de remplacement ; qu'il est incontestable qu'elle a manqué à son obligation d'informer le commissionnaire de transport et le destinataire de l'appareil ; que les premiers juges ont donc parfaitement analysé les différentes responsabilités engagées dans le transport de la grue et les différentes conséquences des avaries subies par le matériel transporté ;

ET AUX MOTIFS QUE, sur le jeu de la clause limitative de responsabilité et la faute inexcusable, les dispositions de l'article 28 de la loi du 18 juin 1966 disposent que la responsabilité du transporteur peut être contractuellement limitée, pour les pertes ou dommages subis par les marchandises, à des montants fixés par l'article 4 de la convention internationale de Bruxelles du 25 août 1924, modifié par un protocole de Bruxelles du 21 décembre 1979, sauf si le désordre résulte de son fait ou de son omission personnels commis avec l'intention de provoquer le dommage ou commis de façon téméraire avec la conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement ; qu'aux termes de l'article L. 133-8 du

code de commerce, seule est équipollente au dol la faute inexcusable du voiturier ou du commissionnaire de transport ; qu'est inexcusable la faute délibérée qui implique la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire sans raison valable ; que toute clause contraire est réputée non écrite ; que comme relevé par le tribunal, est susceptible de s'appliquer en l'espèce la clause limitative de responsabilité, cantonnant l'indemnisation des dommages occasionnés à la grue à la somme de 68 228 DTS ou son équivalent en euros ; que cependant, les premiers juges ont également justement considéré que la faute dans le calage et l'arrimage de l'engin commise par le transporteur s'apparente à une faute inexcusable, s'agissant de l'obligation première de ce transporteur maritime professionnel et d'un transport dont il est rappelé, par l'expert judiciaire, qu'il est en rien exceptionnel ; que la désinvolture avec laquelle la grue a été prise en charge par la société Hoegh Autoliners et l'acceptation téméraire de la probabilité du dommage, sans aucune raison valable, implique que soit écartée la limitation de responsabilité, tant à l'égard du transporteur, que du commissionnaire du transport ;

ALORS QUE l'agent maritime ne saurait en aucun cas être tenu pour responsable de la mauvaise exécution du contrat de transport, au titre d'une avarie survenue au cours du transport ; qu'en condamnant la société Hoegh Autoliners SAS (France), in solidum avec le commissionnaire de transport, la société Geodis Wilson France, à réparer les différents préjudices subis du fait des dommages occasionnés à la grue au cours du transport, cependant que la société Hoegh Autoliners SAS (France) n'était que l'agent maritime de la société Hoegh Autoliners AS (Norvège), qui était le transporteur, la cour d'appel a violé les articles 1134 et 1147 du code civil dans leur rédaction antérieure à l'ordonnance n° 2016-131 du 10 février 2016.

CINQUIEME MOYEN DE CASSATION

Il est reproché à l'arrêt attaqué d'avoir considéré que la société Hoegh Autoliners SAS avait commis une faute inexcusable à l'égard de la société Simat Bâtiment, écarté en conséquence la limitation de responsabilité et condamné la société Hoegh Autoliners SAS (France), in solidum avec la société Geodis Wilson France, à verser la société Simat Bâtiment la somme de 133.293,45 € HT en indemnisation des différents préjudices subis du fait des dommages occasionnés à la grue au cours du transport ;

AUX MOTIFS QUE, sur les responsabilités, selon les termes de l'article 132-5 du code de commerce, le commissionnaire de transport 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 ; que la société Geodis Wilson France s'est vue confier, par la société Simat Bâtiment, le transport de la grue litigieuse, depuis son lieu d'achat jusqu'au port de Fort-de-France ; qu'il ressort des documents produits aux débats que la société Geodis a agi, en qualité d'intermédiaire, libre du choix des voies et des moyens et concluant la convention de transport en son nom propre, ayant toute latitude pour organiser le transport de la grue de bout en bout ; qu'il est incontestable que les avaries ont eu lieu pendant la traversée de l'océan atlantique, alors que la grue se trouvait sur le navire de la société Hoegh Autoliners ; que les dégâts ont été relevés par la société SCT Martinique, dans le bon de réserve dressé le 24 novembre 2008, à savoir « châssis tordu, tendeur tordu, prises électriques coupées, manque main d'air, manque anémomètre et feu » ; que les constatations amiables ont été confirmées par le rapport d'expertise judiciaire, lequel a mentionné, entre autres, l'existence d'une importante déformation du châssis et un décalage anormal du mât inférieur ; que l'expert a constaté que le calage en bois a été cassé, que la grue a touché le pont du navire et que, compte tenu du poids de la machine, une chute de la hauteur des bois de calage a suffi à provoquer les désordres constatés ; qu'en réponse aux questions posées par le juge des référés quant aux responsabilités éventuelles dans la survenue du dommage, M. A... a considéré que la compagnie maritime avait la charge de l'arrimage et du saisissage du matériel transporté et que ce transport n'avait rien d'exceptionnel ; qu'il a également souligné que les conséquences financières dues à la déclaration tardive de l'avarie par la société SCT Martinique sont importantes, car la société Simat Bâtiment a été dans l'obligation de fournir une grue de remplacement à son client, la société NFI, jusqu'à la réparation de la grue accidentée ; qu'au regard des relations nouées par les différentes parties à la convention de transport, il est évident que la société Geodis Wilson France a engagé sa responsabilité contractuelle à l'égard de la société Simat Bâtiment en manquant à son obligation d'assurer le transport sain et sauf de la grue qui lui a été confiée ; qu'en application de la convention passée, il lui appartenait en effet de veiller au bon arrimage et calage du matériel sur le navire de son transporteur et d'avertir la société Simat Bâtiment au plus tôt des dégâts subis par la machine à son arrivée au port de Fort-de-France ; qu'en application des dispositions des articles L. 132-5 et L. 132-6 du

code de commerce, la société est, en effet, responsable non seulement de ses propres fautes que de celles des transporteurs qu'elle s'est substituée ; qu'elle a manqué à ces obligations et doit, en conséquence, être condamnée à réparer le préjudice subi par l'expéditeur de la grue ; que les sociétés Hoegh Autoliners doivent également répondre des avaries survenues au matériel transporté sur son navire, se trouvant, au premier chef et en leur qualité de transporteur, tenues d'assurer l'arrimage et le calage efficaces de la grue ; qu'enfin, il est évident, comme l'a justement souligné l'expert judiciaire, que la société de manutention martiniquaise avait l'obligation, à l'arrivée de la grue, de signaler immédiatement l'existence des dégâts, évitant ainsi une perte de temps dans la prise en charge de l'engin pour sa réparation et limitant la durée de location d'une grue de remplacement ; qu'il est incontestable qu'elle a manqué à son obligation d'informer le commissionnaire de transport et le destinataire de l'appareil ; que les premiers juges ont donc parfaitement analysé les différentes responsabilités engagées dans le transport de la grue et les différentes conséquences des avaries subies par le matériel transporté ;

ET AUX MOTIFS QUE, sur le jeu de la clause limitative de responsabilité et la faute inexcusable, les dispositions de l'article 28 de la loi du 18 juin 1966 disposent que la responsabilité du transporteur peut être contractuellement limitée, pour les pertes ou dommages subis par les marchandises, à des montants fixés par l'article 4 de la convention internationale de Bruxelles du 25 août 1924, modifié par un protocole de Bruxelles du 21 décembre 1979, sauf si le désordre résulte de son fait ou de son omission personnels commis avec l'intention de provoquer le dommage ou commis de façon téméraire avec la conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement ; qu'aux termes de l'article L. 133-8 du code de commerce, seule est équipollente au dol la faute inexcusable du voiturier ou du commissionnaire de transport ; qu'est inexcusable la faute délibérée qui implique la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire sans raison valable ; que toute clause contraire est réputée non écrite ; que comme relevé par le tribunal, est susceptible de s'appliquer en l'espèce la clause limitative de responsabilité, cantonnant l'indemnisation des dommages occasionnés à la grue à la somme de 68 228 DTS ou son équivalent en euros ; que cependant, les premiers juges ont également justement considéré que la faute dans le calage et l'arrimage de l'engin commise par le transporteur s'apparente à une faute inexcusable, s'agissant de l'obligation première de ce transporteur maritime professionnel et d'un transport dont il est rappelé, par l'expert judiciaire, qu'il est en rien exceptionnel ; que la désinvolture avec laquelle la grue a été prise en charge par la société Hoegh Autoliners et l'acceptation téméraire de la probabilité du dommage, sans aucune raison valable, implique que soit écartée la limitation de responsabilité, tant à l'égard du transporteur, que du commissionnaire du transport ;

ALORS, D'UNE PART, QUE le transporteur maritime n'est privé du bénéfice du plafond d'indemnisation établi par la convention de Bruxelles du 25 août 1924, auquel renvoie l'article 28 de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966, que s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur qui a eu lieu avec l'intention de provoquer le dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement ; que pour décider que le transporteur maritime avait commis une faute inexcusable le privant du bénéfice du plafond d'indemnisation, la cour d'appel a retenu qu'il devait assurer un arrimage et un calage efficaces de la grue, ce qui constituait son obligation première, qu'il revendiquait sa qualité de spécialiste du transport de ce type d'engin, qu'il savait que la marchandise compte tenu de la traversée de l'océan atlantique serait confrontée à des vents et courants violents, que le transport n'était en rien exceptionnel et qu'il avait en définitive agi avec désinvolture ; qu'en se prononçant par de tels motifs, insuffisants à établir que le transporteur avait agi téméairement et avec conscience qu'un dommage surviendrait probablement, la cour d'appel n'a pas donné de base légale à sa décision au regard de l'article 28 de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et des transports maritimes, devenu les articles L. 5422-13 et L. 5422-14 du code des transports, ensemble l'article 4 §5 de la convention de Bruxelles du 25 août 1924, modifiée par le protocole du 21 décembre 1979 ;

ALORS, D'AUTRE PART, QUE pour décider que le transporteur maritime avait commis une faute inexcusable, la cour d'appel a retenu que les dispositifs de calage et d'arrimage étaient insuffisants ; qu'en statuant ainsi sans préciser ni les défauts de ces dispositifs ni les mesures qui auraient dû être prises pour y remédier, la cour d'appel a statué par des motifs insuffisants pour apprécier la gravité de la faute reprochée au transporteur maritime, privant ainsi derechef sa décision de base légale au regard de l'article 28 de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes, devenu les articles L. 5422-13 et L. 5422-14 du code des transports, ensemble l'article 4 §5 a de la convention de Bruxelles du 25 août 1924, modifiée par le protocole du 21 décembre 1979.