

Texte de la décision

LA COUR DE CASSATION, PREMIÈRE CHAMBRE CIVILE, a rendu l'arrêt suivant :

Sur le premier moyen, pris en sa première branche :

Vu l'article 1458 du code de procédure civile, alors applicable ;

Attendu, selon l'arrêt attaqué, que la société Logistique Fret (la société Logfret), à laquelle avait été confiée l'organisation du transport, des Pays-Bas vers l'Australie, d'une machine, dont l'acheminement par voie maritime n'a pas été réalisé, a assigné, devant un tribunal de commerce, la société CP Ships France, aux droits de laquelle vient la société Hapag Lloyd (France), ainsi que la société CP Ships UK, en paiement d'une certaine somme, à titre de remboursement du prix de transport maritime et des frais du transport aérien de substitution ; que la société CP Ships UK a soulevé l'incompétence de la juridiction étatique en se prévalant de l'existence d'une clause compromissoire qui aurait été insérée dans ses conditions générales et rappelée au dos de ses connaissements ;

Attendu que, pour accueillir cette exception d'incompétence, après avoir constaté que sont produits aux débats le connaissement, en simple photocopie de son seul recto, ainsi que l'exemplaire des conditions générales, en photocopie et ne comportant aucun élément d'identification de son éditeur et de sa date, et en avoir déduit que la cour d'appel n'était pas en mesure de vérifier que la clause dont se prévalait la société CP Ships UK était celle effectivement applicable au transport litigieux, l'arrêt retient que l'impossibilité, au vu des seuls documents produits en l'état, de vérifier l'existence et le contenu de la clause d'arbitrage dont il est revendiqué le bénéfice, ne suffit pas à établir le caractère manifestement inapplicable de celle-ci ;

Qu'en statuant ainsi, sans tirer les conséquences légales de ses propres constatations, dont il résultait que l'existence même de la clause compromissoire dont il était revendiqué l'application n'était pas établie par les documents produits, la cour d'appel a violé le texte susvisé ;

PAR CES MOTIFS, sans qu'il y ait lieu de statuer sur le second moyen qui ne serait pas de nature à permettre l'admission du pourvoi :

CASSE ET ANNULE, mais seulement en ce qu'il s'est déclaré incompétent pour statuer sur la compétence du tribunal de commerce de Nanterre et de la cour d'appel pour connaître du litige opposant les sociétés Logistique Fret et CP Ships UK, à raison de la clause d'arbitrage dont se prévaut cette dernière, et a renvoyé ces sociétés à saisir les arbitres à Londres suivant les modalités prévues à la convention d'arbitrage, l'arrêt rendu le 6 janvier 2011, entre les parties, par la cour d'appel de Versailles ; remet, en conséquence, sur ces points, la cause et les parties dans l'état où elles se trouvaient avant ledit arrêt et, pour être fait droit, les renvoie devant la cour d'appel de Paris ;

Condamne les sociétés Hapag Lloyd (France) et CP Ships UK aux dépens ;

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

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, première chambre civile, et prononcé par le président en son audience publique du six novembre deux mille treize.

MOYENS ANNEXES au présent arrêt

Moyens produits par la SCP Célice, Blancpain et Soltner, avocat aux Conseils, pour la société Logistique Fret.

PREMIER MOYEN DE CASSATION

Il est fait grief à l'arrêt attaqué d'AVOIR décliné la compétence de la Cour pour statuer sur la compétence du Tribunal de commerce de NANTERRE et de la Cour pour connaître du litige opposant la SA LOGISTIQUE FRET à la société CP SHIPS UK LTD, à raison de la clause d'arbitrage dont s'est prévalu cette dernière et renvoyé les sociétés LOGISTIQUE FRET et/ou CP SHIPS UK LTD à saisir les arbitres de Londres suivant les modalités prévues par la convention d'arbitrage ;

AUX MOTIFS QUE « l'article 1458 du Code de procédure civile dispose que lorsqu'un litige dont un tribunal arbitral est saisi en vertu d'une convention d'arbitrage est porté devant une juridiction de l'Etat, celle-ci doit se déclarer incompétente à moins que la convention d'arbitrage ne soit manifestement nulle. Il ressort des pièces produites aux débats que les correspondances ayant abouti à la conclusion d'un accord le 13 décembre 2005 sur le transport maritime des Pays Bas à l'Australie ont été échangées entre LOGFRET et CP SHIPS FRANCE sans indication d'une quelconque intervention de CP SHIPS UK. LOGFRET a été destinataire le 15 décembre 2005 de la confirmation de réservation établie sous la dénomination CONTSHIP CONTAINERLINES, et le 23 décembre 2005 de l'information du chargement du container sur le navire « MAERSK DUNAFARE 5051 S » parti de ROTTERDAM le même jour, avec en annexe une matrice de BL pour accord ; il ne peut être contesté que ces documents émanaient bien de CP SHIPS FRANCE, LOGFRET ayant répondu à la demande d'accord sur le BL dans la continuité directe des échanges précédents. Le 23 décembre 2005 LOGFRET a pris connaissance du connaissance transmis par CP SHIPS FRANCE, qui a été émis au HAVRE le 23 décembre 2005 à en-tête de « CONTSHIP CONTAINERINES, a division of CP SHIPS (UK) LTD » et fait clairement mention de ce que CP SHIPS FRANCE « as agents of carrier », est agent du transporteur. En sa qualité de commissionnaire de transport familial de l'organisation de transports maritimes, LOGFRET ne peut prétendre avoir ignoré, à compter du 23 octobre sic 2005, que le transporteur était CP SHIPS UK, et que les conditions générales de cette dernière avaient vocation à s'appliquer aux transports exécutés par ses soins et sous sa responsabilité, quelle que soit l'identité du propriétaire du navire affrété. Les conditions dans lesquelles ces conditions générales peuvent être considérées comme connues et acceptées par LOGFRET, en considération de la date à laquelle cette dernière a pu en avoir communication pour l'organisation du transport litigieux, mais également le cas échéant d'éventuelles relations antérieures, se rapportent non pas à l'applicabilité des conditions générales, mais à leur opposabilité. CP SHIPS UK LTD se prévaut d'une clause d'arbitrage, contenue dans ses conditions générales et rappelée au dos de ses connaissances, aux termes de laquelle "shipment through and from ports outside the United States : unless the carrier otherwise agrees in writing, any claim shall be referred to arbitration in London before three arbitrators who shall be members of the London Maritime Arbitrators Association (LMAA) in accordance with the LMAA rules currently in force and subject to the provisions of the English arbitration act 1996 or any subsequent amendment thereto...", soit "Expédition à travers et à partir de ports en DEHORS des Etats-Unis : à moins que le transporteur n'en convienne autrement par écrit, toute réclamation doit être soumise à l'arbitrage à Londres devant trois arbitres qui doivent tous être membres de l'Association de Londres Arbitres Maritimes

(LMAA) en conformité avec les règles actuellement LMAA en vigueur et sous réserve des dispositions de la Loi sur l'arbitrage anglais 1996 ou toute modification ultérieure ». Sont produits aux débats le connaissance en simple photocopie de son seul recto, et l'exemplaire des conditions générales en photocopie ne comportant aucun élément d'identification de son éditeur et de sa date, de sorte que la Cour n'est pas en mesure de vérifier que la clause dont se prévaut CP SHIPS UK LTD est celle effectivement applicable au transport litigieux ; aucune conclusion ne peut être tirée de l'exemplaire de conditions générales produit aux débats par LOGFRET, s'agissant de conditions générales obtenues en 2008, établies par HAPAG ayant reçu transmission universelle du patrimoine de CP SHIPS FRANCE en 2006, alors que les seules conditions générales ayant vocation à s'appliquer sont celle de CP SHIPS UK telles qu'en vigueur en décembre 2005. La seule impossibilité, au vu des seuls documents produits en l'état, de vérifier l'existence et le contenu de la clause d'arbitrage dont CP SHIPS UK revendique le bénéfice, ne suffit pas à établir le caractère manifeste de l'inapplicabilité de la clause d'arbitrage, qui avec la nullité manifeste de celle-ci, serait seule de nature à faire obstacle à la compétence prioritaire de l'arbitre pour statuer sur sa propre compétence et conséquence sur l'existence, la validité, l'application et l'opposabilité de la convention d'arbitrage ; dès lors, sans qu'il y ait lieu à examiner l'inopposabilité de la clause alléguée de cette clause, il convient de se déclarer incompétent, pour statuer sur la compétence même du Tribunal de commerce au regard de cette clause. Le jugement entrepris sera en conséquence infirmé en ce que le Tribunal de commerce s'est déclaré compétent pour connaître de l'action engagée par LOGFRET à l'encontre de CP SHIPS UK LTD, et ces deux parties renvoyées à saisir les arbitres selon les modalités prévues par la convention d'arbitrage » ;

1°/ ALORS QUE l'application du principe dit « compétence compétence », selon lequel seul l'arbitre est compétent pour statuer sur sa propre compétence, suppose à tout le moins une apparence de clause d'arbitrage conclue entre les parties ; qu'en l'espèce, la Cour d'appel a expressément constaté que si la société CP SHIPS UK LTD revendiquait l'application d'une clause compromissoire censée figurer au dos de ses connaissances, elle ne produisait cependant pas ledit verso du connaissance émis pour les besoins de l'opération de transport litigieux, pas plus qu'un « exemplaire-type » de ses connaissances, et que les « conditions générales » qu'elle versait par ailleurs aux débats ne portaient aucun élément d'identification de leur éditeur et de leur date, en sorte qu'elles ne pouvaient avoir aucune valeur probatoire ; qu'en se déclarant néanmoins incompétente en raison d'une clause compromissoire dont l'existence n'était pas même apparente, la Cour d'appel a refusé de tirer les conséquences légales de ses propres constatations et violé en conséquence les articles 1458 et 1466 du Code de procédure civile ;

2°/ ALORS EN TOUT ETAT DE CAUSE QUE la nullité manifeste de la clause d'arbitrage fait obstacle à la compétence arbitrale pour statuer sur l'existence, la validité et l'étendue de la convention d'arbitrage ; que la clause compromissoire doit, à peine de nullité, être stipulée par écrit dans la convention principale ou dans un document auquel celle-ci se réfère ; qu'en se déclarant incompétente au regard d'une clause compromissoire dont elle constatait qu'elle ne figurait dans aucun des documents contractuels que versait la société CP SHIPS UK LTD aux débats, de sorte qu'elle était en tout état de cause manifestement nulle, la Cour d'appel a refusé de tirer les conséquences légales de ses propres constatations et violé les articles 1443, 1458 et 1466 du Code de procédure civile.

SECOND MOYEN DE CASSATION

Il est fait grief à l'arrêt attaqué d'AVOIR infirmé le jugement en ce qu'il avait retenu la responsabilité de la société HAPAG LLOYD FRANCE venant aux droits de CP SHIPS FRANCE ;

AUX MOTIFS QU' « il ressort des pièces produites aux débats que les correspondances ayant abouti à la conclusion d'un accord le 13 décembre 2005 sur le transport maritime des Pays Bas à l'Australie ont été échangées entre LOGFRET et CP SHIPS FRANCE sans indication d'une quelconque intervention de CP SHIPS UK. LOGFRET a été destinataire le 15 décembre 2005 de la confirmation de réservation établie sous la dénomination CONTSHIP CONTAINERLINES, et le 23 décembre 2005 de l'information du chargement du container sur le navire « MAERSK DUNAFARE 5051 S » parti de ROTTERDAM le même jour, avec en annexe une matrice de BL pour accord ; il ne peut être contesté que ces documents

émanaient bien de CP SHIPS FRANCE, LOGFRET ayant répondu à la demande d'accord sur le BL dans la continuité directe des échanges précédents. (2) HAPAG soutient que CP SHIPS FRANCE n'était que l'agent maritime de CP SHIPS UK transporteur maritime ayant émis le connaissement, peu important l'identité du propriétaire du navire, et collecteur de fret pour cette dernière, sans aucun pouvoir dans l'organisation de transport et n'a pris aucun engagement personnel, étant transparente dans le litige opposant LOGFRET à CP SHIPS UK. LOGFRET réplique que CP SHIPS FRANCE a dressé en son nom personnel deux offres de transport, LOGFRET s'étant bornée à lui donner des instructions d'ordre général, qu'elle a pris personnellement l'engagement d'assurer ce transport et a elle-même proposé le transport sur un navire MAERSK ; qu'elle a ainsi agi en qualité de sous-commissionnaire ; elle considère que CP SHIPS FRANCE a implicitement reconnu sa responsabilité dans le « laissé à terre », dans la mesure où la seule réponse qu'elle a pu apporter à LOGFRET a consisté à blâmer le sous-traitant manutentionnaire. Les termes des échanges des 5 et 6 décembre démontrent que CP SHIPS FRANCE s'est bornée à présenter des offres de prix et avis en fonction des instructions données et choix exprimés par LOGFRET à laquelle elle en référait, mais n'avait pas de pouvoir de direction dans l'organisation du transport maritime qui lui était commandé ; la circonstance que le transport a été prévu sur un navire Maersk est indifférente à la détermination de la qualité de CP SHIPS FRANCE, dès lors qu'en dépit de l'appartenance du navire à Maersk, il n'est nullement discuté que le transporteur était en tout état de cause CP SHIPS UK LTD ; le connaissement transmis par CP SHIPS FRANCE a été émis au HAVRE le 23 décembre 2005 à en-tête de « Contship Containerlines, a division of CP SHIPS (UK) LTD » et fait clairement mention de ce que CP SHIPS FRANCE « as agents for the carrier », est agent du transporteur ; par ailleurs, il n'est pas contesté que la prestation commandée par LOGFRET à CP SHIPS FRANCE a donné lieu à une unique facturation, émise par « Contship Containerlines a division of CP SHIPS UK Ltd », pour le seul transport maritime aux conditions et prix ayant donné lieu à accord du 13 décembre 2005, payable et réglée par LOGFRET à CP SHIPS UK Ltd. Au regard de l'ensemble de ces éléments, le tribunal a justement retenu que CP SHIPS FRANCE n'avait pas la qualité de commissionnaire de transport, mais d'agent de CP SHIPS UK Ltd, et le jugement sera confirmé de ce chef. En cette qualité CP SHIPS FRANCE n'était que le mandataire de CP SHIPS UK Ltd ; elle n'avait personnellement ni l'obligation ni le pouvoir et les moyens matériels de vérifier le chargement effectif de la marchandise à bord et de procéder au contrôle des documents se rapportant à ce chargement, ni de s'assurer à Rotterdam du sort réservé au container oublié pendant le délai d'un mois qu'a duré le voyage du navire qui devait le transporter, alors de surcroît que cet oubli n'a été révélé qu'à l'arrivée du navire en Australie. Ayant reçu l'information de ce que le container ne se trouvait pas sur le navire « MN Maersk Dunafare 5051 S » elle a immédiatement réagi pour informer LOGFRET de ce qu'il se trouvait encore à Rotterdam et lui proposer un autre transport maritime dans le prochain chargement à destination de l'Australie. Dans ces conditions, aucun manquement personnel ne peut être reproché à CP SHIPS FRANCE, de sorte que LOGFRET doit être déboutée de l'ensemble de ses prétentions à l'encontre de HAPAG venant aux droits de cette dernière ; le jugement sera réformé en ce sens » ;

1°/ ALORS QUE le mandataire qui traite en son propre nom avec un tiers devient le débiteur de ce dernier, sauf son recours contre le mandant ; qu'en l'espèce, la Cour d'appel a constaté que la société CP SHIPS FRANCE avait contracté avec la société LOGFRET, « sans indication d'une quelconque intervention de CP SHIPS UK » ; que la société CP SHIPS FRANCE s'était donc personnellement engagée à l'égard de la société LOGFRET à réaliser le transport maritime litigieux et devait en conséquence assumer, à l'égard de cette dernière, les conséquences de l'inexécution dudit transport ; qu'en jugeant le contraire, la Cour d'appel a violé les articles 1147 et 1984 et suivants du Code civil.

2°/ ALORS EN TOUT ETAT DE CAUSE QUE commet une faute personnelle engageant sa responsabilité l'agent maritime qui, sans révéler cette qualité, prend l'engagement d'embarquer la marchandise sur un navire particulier puis établit, en son nom personnel, une confirmation de chargement du container sur ledit navire, cependant qu'en réalité, le container a été laissé à quai ; qu'en l'espèce, la Cour d'appel a écarté la responsabilité de la société CP SHIPS FRANCE, aux droits de laquelle se trouve la société HAPAG, dans la réalisation du dommage subi par la société LOGFRET du fait de l'absence d'embarquement du container à bord du navire litigieux, au motif qu'en sa qualité d'agent maritime de la société CP SHIPS UK LTD, la société CP SHIPS FRANCE n'avait personnellement ni l'obligation ni le pouvoir et les moyens matériels de vérifier le chargement effectif de la marchandise à bord et de procéder au contrôle des documents se rapportant à ce chargement ; qu'en statuant ainsi, après avoir pourtant expressément constaté que la société LOGFRET avait contracté avec la seule société CP SHIPS FRANCE sans révéler sa qualité d'agent maritime de la société CP SHIPS UK LTD, que la société LOGFRET avait été destinataire le 15 décembre 2005 de la confirmation de réservation et le 23 décembre 2005 de

l'information du chargement du container à bord du navire convenu parti de Rotterdam le même jour, et a relevé que « ces documents émanaient bien de la société CP SHIPS FRANCE », de sorte que la société CP SHIPS FRANCE s'était personnellement engagée à mener à bonne fin le transport litigieux et devait répondre de son inexécution, la Cour d'appel a violé l'article 1147 du Code civil.