31 mai 2011

Cour de cassation

Pourvoi nº 10-15.490

Chambre commerciale financière et économique

ECLI:FR:CCASS:2011:CO00536

Texte de la **décision**

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

Sur le moyen unique :

Attendu, selon l'arrêt attaqué (Paris, 3 février 2010), que par lettre de voiture CMR du 5 décembre 2003, la société de coulée continue de cuivre (la société SCCC) a chargé la société Transports Salva (la société Salva) de l'acheminement de 24 tonnes de fil de cuivre depuis son usine de Chauny à destination de l'Espagne ; que le même jour, vers 17 heures, à l'occasion d'une pause près de Soissons, le chauffeur a été agressé et le chargement de cuivre entièrement dérobé ; que la société SCCC et son assureur, la société Ace European Group Ltd (la société Ace), ont assigné la société Salva et son assureur, la société Axa France Iard, en remboursement de la marchandise ;

Attendu que les sociétés SCCC et Ace font grief à l'arrêt d'avoir rejeté leur demande, alors, selon le moyen :

1°/ qu'en matière contractuelle, un événement imprévisible procédant d'une force majeure, ne peut s'entendre que d'un événement dont le principe ne peut être envisagé au moment de la conclusion du contrat ; que le vol d'une marchandise confiée au transporteur, qui connaît la valeur importante et le caractère sensible de la marchandise transportée pour être en courant d'affaire régulier avec l'expéditeur pour des transports du même type de marchandises, ne saurait être considéré comme imprévisible au moment de la conclusion du contrat de transport ; qu'en l'espèce, en retenant la force majeure, aux motifs inopérants tirés des circonstances de l'attaque dont a été victime le chauffeur, et de ce que rien ne permettait au chauffeur, au moment où il s'est arrêté au bord de la route, de penser qu'il allait faire l'objet d'une attaque aussi violente, sans rechercher si, indépendamment de sa soudaineté et de sa violence, le vol des marchandises confiées était imprévisible au moment de la conclusion du contrat, la cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard de l'article 17 § 2 de la Convention CMR, ensemble les articles L. 133-1 du code de commerce et 1148 du code civil ;

2°/ qu'il ressortait du rapport de l'expert que la société « Salva assure le transport de 33 chargements en moyenne par mois à destination d'Acebsa pour le compte de SCCC et que le transporteur connaissait donc parfaitement l'itinéraire » ;

qu'en ne recherchant pas, comme elle y était expressément invitée si en l'état de cette connaissance du transporteur, les précautions prises par ce dernier dans l'accomplissement de sa mission étaient suffisantes, compte tenu de la convoitise qui s'attachait à la marchandise et des risques auxquels il se savait exposé suite aux consignes qui lui avaient été expressément rappelées, la cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard de l'article 17 § 2 de la Convention CMR et des articles L. 133-1 du code de commerce et 1148 du code civil ;

3°/ que constitue une imprudence fautive, interdisant au transporteur d'invoquer la force majeure à raison de l'agression dont il a été victime, le fait, au mépris des consignes qui lui ont été expressément données, d'écouter un inconnu qui lui recommande de quitter sa cabine pour vérifier son chargement ; qu'en l'espèce, les juges du fond ont constaté que les consignes données au chauffeur consistant à ne pas écouter les individus recommandant de descendre pour aller vérifier la cargaison n'ont pas été respectées ; qu'en refusant de tirer les conséquences légales de cette faute, découlant de l'inobservation de consignes de sécurité dont ils ont constaté qu'elles étaient formellement applicables, de sorte que le chauffeur s'était imprudemment exposé à l'agression dont il a été victime, et en retenant l'existence d'un cas de force majeure exonératoire, les juges du fond ont violé l'article 17 § 2 de la Convention CMR, ensemble les articles L. 133-1 du code de commerce et 1148 du code civil ;

4°/ que celui qui se prétend libéré doit justifier le payement ou le fait qui a produit l'extinction de son obligation ; que c'est au transporteur qui entend s'exonérer de sa responsabilité présumée en cas de vol des marchandises de démontrer la force majeure qu'il invoque ; qu'en l'espèce, en affirmant, pour retenir la force majeure exonératoire, que la société SCCC et la société Ace n'apportent « à cet égard aucune précision sur l'existence d'une aire gardiennée que le chauffeur aurait dû utiliser à proximité sur le parcours emprunté », quand il appartenait au contraire à la société Salva et à la société Axa de démontrer que les circonstances du vol étaient inévitables et insurmontables, la cour d'appel a inversé la charge de la preuve et violé l'article 1315 du code civil ;

5°/ que les juges du fond ne peuvent méconnaître les termes du litige tels que déterminés par les conclusions des parties ; qu'en affirmant que la société SCCC et la société Ace n'apportaient « aucune précision sur l'existence d'une aire gardiennée que le chauffeur aurait dû utiliser à proximité sur le parcours emprunté », quand ces deux sociétés soutenaient pourtant, dans leurs écritures régulièrement signifiées, qu'« il existait un parking gardé à moins de 90 km du lieu du chargement » au sein de la « ZI des Essillards », la cour d'appel a violé l'article 4 du code de procédure civile ;

6°/ que méconnaît l'objet du litige tel que déterminé par les conclusions des parties le juge qui retient comme constant un fait au motif qu'il n'est pas contesté, quand au contraire l'une des parties contestait explicitement le fait en cause dans ses écritures ; qu'en l'espèce, en affirmant, pour retenir la force majeure, qu'au moment du sinistre, le chauffeur effectuait « une pause réglementaire dont le caractère impératif n'est pas contesté », quand la société SCCC et la société Ace contestaient au contraire formellement le caractère impératif d'une telle pose en faisant valoir tout d'abord que « cette affirmation n'est étayée par aucune preuve, de sorte qu'en l'absence de ladite preuve, Transports Salva et Axa France lard ne fournissent aucune justification valable pour un chauffeur de s'arrêter dans un endroit aussi peu sécurisé », et d'autre part que « en tout état de cause, la réglementation applicable permet au chauffeur de dépasser le temps de conduite légal pour assurer la sécurité du véhicule et de son chargement », la cour d'appel a violé l'article 4 du code de procédure civile ;

Mais attendu que selon l'article 17 § 2 de la convention internationale de Genève du 19 Mai 1956 relative au contrat de transport international de marchandises par route, dite CMR, le transporteur est déchargé de sa responsabilité en raison de la perte, entre sa prise en charge et sa livraison, de la marchandise transportée si cette perte a pour cause des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier ; que l'arrêt retient que les pièces versées aux débats résultant notamment de l'instruction pénale ayant abouti à la condamnation des auteurs des faits à des peines d'emprisonnement pour vol aggravé, violences et séquestration, établissent que le chauffeur a fait l'objet d'un stratagème prémédité et organisé mis en oeuvre par des malfaiteurs

chevronnés et déterminés, consistant en une attaque particulièrement bien préparée, sur un axe fréquenté dans une région non particulièrement exposée au vol de fret, le chauffeur ayant été suivi pendant une heure et demie pendant qu'il effectuait un trajet vers l'Espagne, trajet suffisamment long pour que les faits soient commis, le nombre de parcs logistiques gardiennés étant insuffisants pour que tous les arrêts même momentanés se fassent exclusivement dans ceux-ci ; que l'arrêt retient encore que le chauffeur, sans jamais abandonner son véhicule, a été entraîné par un individu à l'arrière du camion où il a été violemment agressé et séquestré par trois hommes armés, ligoté et placé dans le coffre d'une automobile ; que de ces constatations et appréciations, desquelles il résultait que ni les précautions prises par le transporteur ni les consignes données au chauffeur ne pouvaient empêcher la perte de la marchandise, la cour d'appel, qui n'avait pas à en constater le caractère imprévisible, en a déduit à bon droit, sans méconnaître l'objet du litige, l'existence de circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier, le déchargeant de sa responsabilité ; que le moyen n'est pas fondé ;

PAR CES MOTIFS :

REJETTE le pourvoi ;

Condamne la société Ace European Group Ltd et la Société Coulée continue de cuivre aux dépens ;

Vu l'article 700 du code de procédure civile, rejette les demandes ;

Ainsi fait et jugé par la Cour de cassation, chambre commerciale, financière et économique, et prononcé par le président en son audience publique du trente et un mai deux mille onze.
MOYEN ANNEXE au présent arrêt

Moyen produit par la SCP Rocheteau et Uzan-Sarano, avocat aux Conseils pour les sociétés Ace european group limited et de Coulée continue de cuivre.

Il est fait grief à l'arrêt attaqué d'AVOIR débouté la société SCCC et la Compagnie ACE European Group Ltd de leurs demandes ;

AUX MOTIFS PROPRES QU'il résulte des éléments versés aux débats qu'alors qu'il effectuait au cours de l'après-midi une pause réglementaire dont le caractère impératif n'est pas contesté- sur un parking en bordure de la route nationale n°2, dans le sens Laon-Paris, et avait quitté sa cabine, sans à aucun moment abandonner son véhicule, le chauffeur a été entraîné par un individu à l'arrière du camion où il a été violemment agressé et séquestré par trois malfaiteurs armés ; que ces circonstances, intervenues sur un axe fréquenté, dans une région non particulièrement exposée au vol de fret, et caractéristiques d'un guet-apens dont rien n'indique qu'il aurait pu être évité par le chauffeur -les appelantes n'apportant à cet égard aucune précision sur l'existence d'une aire gardiennée que le chauffeur aurait dû utiliser à proximité sur le parcours emprunté- étaient inévitables et insurmontables et établissent la force majeure ; que c'est en conséquence à juste titre que les premiers juges ont dit que le voiturier et son assureur étaient, dans ces conditions, exonérés de toute responsabilité ;

ET AUX MOTIFS ADOPTES QUE les circonstances de la cause sont particulières dans la mesure où la cargaison transportée de manière fréquente par Transports Salva est une cargaison de cuivre qui constitue un métal particulièrement convoité ; que, toutefois, les pièces versées aux débats résultant notamment de l'instruction pénale

établissent que le chauffeur a fait l'objet d'un stratagème prémédité et organisé mis en oeuvre par des malfaiteurs chevronnés et déterminés ; que l'attaque était particulièrement préparée puisque les malfrats suivaient le malheureux chauffeur depuis 1 h 30 ; que celui-ci se trouvait en baie de Somme, c'est-à-dire dans un endroit qui, à la différence de l'Italie, n'est pas particulièrement réputé pour être le lieu de faits criminels récurrents ; que, même si les consignes données au chauffeur consistant à ne pas écouter les individus qui recommandent de descendre pour aller vérifier la cargaison ou donnent d'autres indications fallacieuses n'ont pas été respectées, il ne peut sérieusement être soutenu en l'espèce que le fait d'avoir différé le départ aurait empêché l'agression ; qu'en effet le chauffeur faisait un trajet qui l'emmenait jusqu'en Espagne et le nombre de parcs logistiques gardiennés est insuffisant pour que tous les arrêts même momentanés se fassent exclusivement dans des parcs gardiennés ; que, s'il est exact que dans des conditions particulières de sécurité, le chauffeur est autorisé à dépasser les temps réglementaires de conduite, rien ne permettait au chauffeur arrêté sur le bord de la route à 17 h 00 dans la baie de Somme de penser qu'il allait faire l'objet d'une attaque aussi violente ; que les circonstances très particulières de l'espèce et la particulière détermination des malfaiteurs permettent dans le cas d'espèce de considérer que, quel qu'ait été le comportement du conducteur, le trajet de la baie de Somme à l'Espagne était suffisamment long pour que de tels malfaiteurs puissent commettre leur forfait ; que, dans ces conditions, le vol résulte de circonstances que le transporteur ne pouvait éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait obvier ; que les circonstances du vol relèvent des circonstances prévues par l'article 17 § 2 de la Convention CMR et que Transports Salva et Axa France sont en droit d'invoquer le cas exonératoire de responsabilité prévu à l'article 17 § 2 de la convention CMR et déboutera les demandeurs ;

1°) ALORS QU'en matière contractuelle, un événement imprévisible procédant d'une force majeure, ne peut s'entendre que d'un évènement dont le principe ne peut être envisagé au moment de la conclusion du contrat ; que le vol d'une marchandise confiée au transporteur, qui connaît la valeur importante et le caractère sensible de la marchandise transportée pour être en courant d'affaire régulier avec l'expéditeur pour des transports du même type de marchandises, ne saurait être considéré comme imprévisible au moment de la conclusion du contrat de transport ; qu'en l'espèce, en retenant la force majeure, aux motifs inopérants tirés des circonstances de l'attaque dont a été victime le chauffeur, et de ce que rien ne permettait au chauffeur, au moment où il s'est arrêté au bord de la route, de penser qu'il allait faire l'objet d'une attaque aussi violente, sans rechercher si, indépendamment de sa soudaineté et de sa violence, le vol des marchandises confiées était imprévisible au moment de la conclusion du contrat, la cour d'appel a privé sa décision de baser légale au regard de l'article 17 § 2 de la Convention CMR, ensemble les articles L. 133-1 du Code de commerce et 1148 du Code civil ;

2°) ALORS QU'il ressortait du rapport de l'expert que la société « Transports Salva assure le transport de 33 chargements en moyenne par mois à destination d'Acebsa pour le compte de SCCC et que le transporteur connaissait donc parfaitement l'itinéraire » ; qu'en ne recherchant pas, comme elle y était expressément invitée (Conclusions SCCC/ACE, du 26 oct. 2009, p.15) si en l'état de cette connaissance du transporteur, les précautions prises par ce dernier dans l'accomplissement de sa mission étaient suffisantes, compte tenu de la convoitise qui s'attachait à la marchandise et des risques auxquels il se savait exposé suite aux consignes qui lui avaient été expressément rappelées, la Cour d'appel a privé de plus fort sa décision de base légale au regard tant de l'article 17 § 2 de la Convention CMR que des articles L. 133-1 du Code de commerce et 1148 du Code civil ;

3°) ALORS QUE constitue une imprudence fautive, interdisant au transporteur d'invoquer la force majeure à raison de l'agression dont il a été victime, le fait, au mépris des consignes qui lui ont été expressément données, d'écouter un inconnu qui lui recommande de quitter sa cabine pour vérifier son chargement ; qu'en l'espèce, les juges du fond ont constaté que les consignes données au chauffeur consistant à ne pas écouter les individus recommandant de descendre pour aller vérifier la cargaison n'ont pas été respectées ; Qu'en refusant de tirer les conséquences légales de cette faute, découlant de l'inobservation de consignes de sécurité dont ils ont constaté qu'elles étaient formellement applicables, de sorte que le chauffeur s'était imprudemment exposé à l'agression dont il a été victime, et en retenant l'existence d'un cas de force majeure exonératoire, les juges du fond ont violé l'article 17 § 2 de la Convention CMR, ensemble les articles L. 133-1 du Code de commerce et 1148 du Code civil ;

4°) ALORS QUE celui qui se prétend libéré doit justifier le payement ou le fait qui a produit l'extinction de son obligation ; que c'est au transporteur qui entend s'exonérer de sa responsabilité présumée en cas de vol des marchandises de démontrer la force majeure qu'il invoque ; qu'en l'espèce, en affirmant, pour retenir la force majeure exonératoire, que la société SCCC et la Compagnie ACE European Group Ltd n'apportent « à cet égard aucune précision sur l'existence d'une aire gardiennée que le chauffeur aurait dû utiliser à proximité sur le parcours emprunté » (Arrêt, p. 3), quand il appartenait au contraire à la société Transports Salva et à la Compagnie AXA France Iard de démontrer que les circonstances du vol étaient inévitables et insurmontables, la Cour d'appel a inversé la charge de la preuve et violé l'article 1315 du Code civil ;

5°) ALORS QUE les juges du fond ne peuvent méconnaître les termes du litige tels que déterminés par les conclusions des parties; qu'en affirmant que la société SCCC et à la Compagnie ACE European Group Ltd n'apportaient « aucune précision sur l'existence d'une aire gardiennée que le chauffeur aurait dû utiliser à proximité sur le parcours emprunté », quand ces deux sociétés soutenaient pourtant, dans leurs écritures régulièrement signifiées, qu'« il existait un parking gardé à moins de 90 km du lieu du chargement » au sein de la « ZI des Essillards » (Conclusions SCCC/ACE, du 26 oct. 2009, p. 15), la cour d'appel a violé l'article 4 du code de procédure civile ;

6°) ALORS QUE méconnaît l'objet du litige tel que déterminé par les conclusions des parties le juge qui retient comme constant un fait au motif qu'il n'est pas contesté, quand au contraire l'une des parties contestait explicitement le fait en cause dans ses écritures ; qu'en l'espèce, en affirmant, pour retenir la force majeure, qu'au moment du sinistre, le chauffeur effectuait « une pause réglementaire dont le caractère impératif n'est pas contesté », quand la société SCCC et la Compagnie ACE European Group Ltd contestaient au contraire formellement le caractère impératif d'une telle pose en faisant valoir tout d'abord que « cette affirmation n'est étayée par aucune preuve, de sorte qu'en l'absence de ladite preuve, Transports Salva et Axa France Iard ne fournissent aucune justification valable pour un chauffeur de s'arrêter dans un endroit aussi peu sécurisé », et d'autre part que « en tout état de cause, la réglementation applicable permet au chauffeur de dépasser le temps de conduite légal pour assurer la sécurité du véhicule et de son chargement » (Conclusions SCCC-ACE du 26 octobre 2009, p. 12, §§ 1 et 2), la cour d'appel a derechef violé l'article 4 du code de procédure civile.

Décision **attaquée**

Cour d'appel de paris
3 février 2010