

ATTENTION SUR:

LES JURISPRUDENCES 2022 (suite)

EN TRANSPORT MARITIME DE MARCHANDISES:

QUELQUES DECISIONS A RETENIR!

Suite à notre Newsletter n°45, Me Jacques BONNAUD, Avocat honoraire et ami de Marine Consultant a poursuivi ses recherches et nous a fait part d'autres décisions rendues en 2022.

Nous l'en remercions à nouveau pour ses précieuses contributions, tout en invitant nos lecteurs à enrichir nos réflexions par leur propre analyse.

❖ La responsabilité du transporteur maritime pour des marchandises réfrigérées et la faute du chargeur. Empotage à chaud ou non ?

La Cour d'appel d'Aix en Provence dans un premier arrêt relève qu'une cargaison de litchis devant être transportée à 2 degrés, a été empotée à une température moyenne de 22,9 degrés avec une descente progressive de la température jusqu'à la livraison de la marchandise qui a été trouvée moisie.

La marchandise avait été empotée à chaud ce qui constitue une faute du chargeur et exonère le transporteur maritime de toute responsabilité (N°19/02589).

Dans un autre arrêt rendu le même jour pour une cargaison de poires arrivées abimées, pour la Cour « la preuve de l'existence d'un l'empotage à chaud n'est pas rapportée en l'état de la descente de température rapide constatée ».

En outre, la marchandise était en bon état au moment de l'empotage.

Dès lors le transporteur maritime, ne peut être exonéré de la présomption de responsabilité qui pèse à son encontre (N°19/05904).

CA AIX 1er Septembre 2022 OBS. J DE SENTENAC DMF JANVIER 2023 page 87 (deux arrêts)

❖ Le fréteur à temps est responsable vis-à-vis des tiers des dommages consécutifs au chargement fautif effectué par l'équipage.

Par suite d'un fort coup de vent des conteneurs chargés pour le compte de l'affréteur à temps se désariment et heurtent les wagons d'un train à bord, connaissance par l'affréteur d'espace auprès de l'affréteur à temps.

La Cour d'Appel condamne l'affréteur à temps considérant que l'équipage se trouvait sous sa seule responsabilité (CA ROUEN DMF 2021 page 205).

La cour de cassation casse cet arrêt au visa de l'article 1242-5 (Ex 1384.5) du Code Civil pour lequel « les commettants sont responsables du dommage causé par leur préposés ».

Pour la Cour de Cassation, la responsabilité du propriétaire armateur « pouvait être engagée à raison de sa qualité d'employeur du capitaine et de son équipage ».

Ces derniers ayant commis des fautes dans le calage et le saisissage des marchandises. (cf. Cass. Com 23/11/2022 DMF 2023 page 80 OBS. Gaël PIETTE

❖ **Compétence : non-application d'une clause attributive de compétence en faveur d'un Tribunal hors l'Union Européenne**

La Cour de Cassation a confirmé la compétence de la Cour d'Appel de PARIS pour l'action du destinataire contre le transporteur maritime et ce malgré la clause du connaissement donnant compétence au Tribunal de district civil de Séoul (Corée).

Le destinataire ne peut se voir opposer la clause de compétence à moins qu'il ne l'ait expressément acceptée ou qu'elle ne soit de droit.

Pour la Cour de Cassation, l'acceptation ne peut être déduite de l'existence d'un usage en matière de transport international ni des seules relations commerciales antérieures entre les parties, ni de la présence d'une mention au recto du connaissement renvoyant à des conditions générales figurant au verso de ce document.

La clause doit être lisible, ce qui appartient à l'appréciation souveraine du juge du fond.

Cette jurisprudence est contraire à celle des clauses donnant compétence aux Tribunaux européens, on doit donc bien la distinguer.

En outre, la chambre commerciale de la Cour de Cassation est moins favorable aux clauses de compétence que la chambre civile.
[Cass. Com. 14/12/2022 DMF 2023 page 214 OBS. Cyril BLOCH](#)

❖ **Compétence : non-application de la clause de compétence à l'encontre du destinataire réel**

La Cour de Cassation s'était déjà prononcée pour exclure l'application de la clause de compétence d'un connaissement à l'encontre du destinataire réel qui ne figure pas sur ledit connaissement.

La question s'est posée de savoir s'il en était de même pour une lettre de transport maritime.

Par un arrêt de cassation la Cour s'est prononcée dans le même sens, le destinataire réel qui ne figure pas sur le document ne peut être considéré comme un tiers porteur de celui-ci
[\(Cass. Com. 20/10/2021 DMF 2021 Page 1026 OBS. P. DELEBECQUE\)](#).

La Cour de renvoi s'est inclinée : la clause attributive de juridiction n'est pas opposable au destinataire réel d'une lettre de transport maritime qui n'y figure pas. [\(CA CAEN 15/12/2022 DMF 2023 Page 223 OBS. Julie HA NGOC\)](#)

Maitre Jacques Bonnaud
Avocat honoraire

For our English readers, we are at your disposal to explain you some of the above referred decisions rendered in 2022 by the French Tribunals and Courts.

N'hésitez pas à consulter notre société MARINE CONSULTANT afin de vous porter conseil, gérer et exercer vos recours amiables ou judiciaires, sur une base « NO WIN, NO FEE ».