



HAL
open science

Fondement de l'action en garantie de l'affréteur d'espace contre le fréteur pour dommage aux marchandises en cours de transport

Arnaud Montas

► To cite this version:

Arnaud Montas. Fondement de l'action en garantie de l'affréteur d'espace contre le fréteur pour dommage aux marchandises en cours de transport. *Le Droit Maritime Français*, 2023, 856, pp.303-308. halshs-04685298

HAL Id: halshs-04685298

<https://shs.hal.science/halshs-04685298v1>

Submitted on 6 Sep 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Fondement de l'action en garantie de l'affréteur d'espace contre le fréteur pour dommage aux marchandises en cours de transport

Arnaud MONTAS

Maître de conférences

Université de Bretagne Occidentale

UMR Amure - Brest

COUR D'APPEL D'AIX-EN-PROVENCE (Ch. 3-1) - 12 JANVIER 2023 > Navire M/V Chopin, N° 19/14995

En l'espèce, le fréteur d'espace ne parvenant pas à prouver qu'il a rempli son obligation d'information, et notamment qu'il a tout mis en œuvre pour réparer le système de réfrigération défaillant à l'origine du dommage, c'est à bon droit que l'affréteur d'espace, sur le fondement du slot charter agreement, demande à être garantie des condamnations prononcées à son encontre, et ce sans qu'il soit besoin d'examiner le litige à la lumière de la Convention de Bruxelles inapplicable dans les rapports entre affréteur et fréteur d'espace.

SA CMA CGM c/ Sté NILE DUTCH AFRICA LINE BV

ARRET (EXTRAITS)

« LA COUR,

Faits et procédure

Suivant connaissance daté du 17 mai 2016, la société Pescanova Espana, ci-après société Pescanova, a confié à la société CMA CGM le transport de deux conteneurs de crustacés congelés du port de [Localité 2] (Angola) au port de [Localité 3] (Espagne), le dit connaissance prévoyant une température de conservation de -25°.

Pour effectuer ce transport, la société CMA CGM a affrété un espace à bord du navire *M/V Chopin* appartenant à la société Nile Dutch Africa Line BV, ci-après société Nile Dutch, suivant un « Slot charter Agreement » versé aux débats et non daté.

L'un des conteneurs ayant connu une défaillance du système de réfrigération, la société Pescanova a constaté une altération de la qualité de la marchandise y étant contenue lors du déchargement au port de [Localité 3]. [...]

Suivant jugement en date du 21 juin 2019, le tribunal a condamné la société CMA CGM à verser à la société Mutuapesca la somme de 107 665€ 77, [...]

La société CMA CGM a interjeté appel de cette décision par déclaration enregistrée au greffe le 25 septembre 2019, limitant cet appel au débouté de son appel en garantie dirigée contre la société Nile Dutch. [...]

MOTIFS DE LA DÉCISION

En sa qualité d'affréteur d'espace, la société CMA-CGM condamnée en sa qualité de transporteur à indemniser le propriétaire de la marchandise est fondée à agir en garantie contre le fréteur d'espace, en l'espèce la société Nile Dutch dès lors que les dommages ont été provoqués durant le transport maritime ; il lui appartient pour que cette action aboutisse d'établir que le fréteur a manqué à ses obligations telles que stipulées au contrat d'affrètement d'espace.

Il apparaît du rapport d'expertise rédigé par le cabinet Eurovet le 5 octobre 2016, concordant avec le rapport du cabinet Control System Survey du 9 septembre 2016, que la détérioration de la marchandise transportée dans l'un des conteneurs réfrigérés a pour origine une perte de réfrigération, consignée par le thermo-enregistreur, accompagnée d'une augmentation progressive de la température, intervenue entre le 21 mai et 2 juin 2016, soit durant le transport maritime ; le cabinet Eurovet indique certes dans son paragraphe « cause du dommage » que « l'opération frigorifique déficiente » « incombe au transporteur » ; cependant, c'est à tort que les premiers juges ont estimé que cette appréciation juridique, dépassant au demeurant la mission d'un expert, signifiait que le transporteur, à savoir en

vertu du connaissance la société CMA CGM, excluait l'action en garantie de ce même transporteur affréteur d'espace à l'encontre du fréteur.

L'article 15.8.2 du contrat d'affrètement d'espace (Slot Charter Agreement) conclu entre la société CMA CGM et la société Nile Dutch stipule en son article 15.8.2, selon une traduction non contestée, que « le fournisseur de navire devra notifier l'affréteur d'espace de tout écart par rapport aux instructions de température et ventilation et il s'efforcera de réparer et rectifier toute défaillance, faute ou déficience qui pourrait survenir s'agissant de ces unités, en utilisant les ressources à bord du navire » ; les rapports d'expertise, par l'analyse des data loggers, démontrent que le conteneur défaillant a connu une baisse progressive de température entre le 21 mai 2016 et le 2 juin 2016, baisse dont l'origine est inconnue ; il appartient dès lors à la société Nile Dutch d'établir que durant cette période elle a notifié cette baisse à la société CMA CGM et surtout qu'elle a pris toutes les mesures possibles pour y remédier ; force est de constater que non seulement il n'existe au dossier aucune trace de communications entre Nile Dutch et CMA CGM durant la période de baisse des températures, mais encore que les seules mesures permettant de réparer le système ont été la rédaction d'un rapport et l'envoi de courriels au service de la société Nile Dutch le 2 juin 2016, soit alors que le système était en baisse de température depuis plus de huit jours ; il apparaît ainsi que la société Nile Dutch ne prouve pas avoir rempli son obligation d'information, et surtout son obligation de tout mettre en œuvre pour réparer le système défaillant ; la défaillance prolongée du système de réfrigération étant à l'origine du dommage, c'est à bon droit que la société CMA CGM, sur le fondement contractuel, demande à être garantie des condamnations prononcées à son encontre, et ce sans qu'il soit besoin d'examiner le litige à la lumière de la Convention de Bruxelles inapplicable dans les rapports entre affréteur et fréteur d'espace ; il y a lieu en conséquence d'infirmier la décision déferée et de faire droit à la demande principale formée par la Cie CMA CGM.

La société Nile Dutch succombant à la procédure, elle devra verser une somme de 4 000 € en application de l'article 700 du code de procédure civile.

PAR CES MOTIFS, LA COUR :

- INFIRME le jugement du tribunal de commerce de Marseille daté du 21 juin 2019 en ce qu'il a débouté la société CMA CGM de sa demande en garantie dirigée contre la société Nile Dutch Africa Line BV et l'a condamnée à verser à celle-ci la somme de 2 500 € en application de l'article 700 du code de procédure civile et le CONFIRME pour le surplus, Statuant sur les chefs infirmés,

- CONDAMNE la société Nile Dutch Africa Line BV à garantir intégralement la société CMA CGM des condamnations mises à sa charge par le jugement du tribunal de commerce de Marseille en date du 21 juin 2019.

- CONDAMNE la société Nile Dutch Africa Line BV à verser à la société CMA CGM la somme de 4 000 € en application de l'article 700 du code de procédure civile ; ... ».

Prés. : Madame Valérie Gerard ; Av. : Me Fabien d'Haussy (appelante), Me Christophe Nicolas (intimée).

OBSERVATIONS

Formalisé par une *slot charter (Slothire)*, l'affrètement d'espace(s) est une catégorie d'affrètement au voyage adaptée depuis les années 1990 au trafic de lignes régulières. Ce contrat permet à l'armateur (ou à l'affréteur à temps) d'un porte-conteneurs de ne pas prendre en charge la marchandise, son rôle se bornant, pour chaque voyage convenu, à mettre un ou des *espaces* de son navire¹ à la disposition de l'affréteur². Il appartiendra ensuite à ce dernier de conclure, en qualité de *transporteur contractuel*³ cette fois, des contrats de transport maritime avec les chargeurs intéressés. Dans ce cadre, et sauf la preuve de l'un des cas exceptés prévus par les textes, il sera responsable de plein droit en cas de perte ou d'avarie.

Malgré les apparences⁴, l'affrètement d'espaces ne porte pas sur des marchandises mais sur la location d'un espace à bord d'un navire et ne permet donc pas d'assimiler le fréteur d'espaces – qui n'a d'ailleurs aucun lien

¹ Slots à bord des porte-conteneurs.

² Il doit aussi recevoir les marchandises à bord puis les acheminer vers les ports désignés.

³ CA Aix-en-Provence, 2e ch., 21 janv. 2010, n° 07/18033.

⁴ Notamment, l'affréteur d'espaces émettra un connaissance à son en-tête.

de droit avec l'intérêt cargaison⁵ - à un transporteur, cette qualité étant réservée à l'affréteur, cocontractant des chargeurs. Même si des rapprochements ont déjà été relevés entre l'affrètement au voyage et le contrat de transport⁶, il s'agit bien de deux figures juridiques distinctes et admettre leur identité serait sans doute contraire à la volonté des parties⁷.

Ici, un chargeur a confié à la CMA CGM le transport de deux conteneurs de crustacés congelés d'un port angolais vers un port espagnol. Le connaissement émis à cette occasion prévoit une température de conservation de -25°. Pour effectuer ce transport, c'est suivant un *Slot charter Agreement* que la CMA CGM affrète un espace à bord du *Chopin*, navire appartenant à la société Nile Dutch.

En raison d'une défaillance du système de réfrigération de l'un des conteneurs, une altération de la marchandise est constatée par le chargeur lors du transbordement à Tanger. Après avoir été désintéressé par son assureur, l'intérêt-cargaison fait alors assigner la CMA CGM devant le tribunal de commerce en paiement du montant de ladite indemnité. La CMA CGM appelle en garantie le fréteur d'espaces. Les premiers juges condamnent la CMA CGM, en sa qualité de transporteur, à indemniser le propriétaire de la marchandise ; ils la déboutent par ailleurs de sa demande en garantie dirigée contre le fréteur. La compagnie interjette appel mais limite son action à ce dernier point.

Concernant justement l'appel en garantie, la CMA CGM - transporteur dans ses rapports avec le chargeur et affréteur d'espaces dans ses rapports avec l'armateur - reproche aux juges consulaires d'avoir mal interprété le *Slot Charter Agreement*, aux motifs que le dysfonctionnement du système de réfrigération de l'un des conteneurs est intervenu à bord du *Chopin*, c'est-à-dire pendant que la marchandise se trouvait sous la responsabilité du fréteur, « *fournisseur du bâtiment* ». Celui-ci ne lui aurait pas notifié la modification de température constatée dans le conteneur et, surtout, n'aurait pris aucune mesure pour y remédier : il y aurait donc, à l'origine du dommage et selon une expertise amiable, une double violation de la convention et aucun cas exonératoire susceptible de dégager le fréteur d'espaces de sa responsabilité.

De son côté, le fréteur soutient que le *Slot Charter Agreement* a mis à sa charge trois obligations qu'elle affirme avoir honoré : brancher et débrancher les containers ; surveiller leur température et leur ventilation, s'efforcer de les réparer en cas de défaillance. Il ajoute que sa responsabilité en tant que fréteur d'espace serait régie par la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement et invoque trois des cas exceptés prévus par son article IV : la défaillance du container (assimilable à un emballage), un vice caché échappant à une diligence raisonnable, une faute lui étant extérieure.

Pour l'essentiel, il s'agissait de déterminer si la CMA CGM, affréteur d'espace condamné en sa qualité de transporteur à indemniser le propriétaire de la marchandise, est fondée à agir en garantie contre le fréteur d'espace dès lors que les dommages ont été provoqués durant le transport maritime.

Infirmant sur ce point la décision des premiers juges, la cour d'appel d'Aix-en-Provence répond par l'affirmative et admet l'appel en garantie du fréteur par l'affréteur en se fondant sur le contrat d'affrètement d'espaces applicable entre Nile Dutch et la CMA CGM, à qui il appartenait alors d'établir que le fréteur avait manqué à ses obligations stipulées dans le contrat considéré.

Or, ainsi qu'il a été dit, la détérioration de la marchandise a eu pour origine une perte de réfrigération intervenue durant le transport maritime. De cela, les premiers juges avaient déduit que le statut de la CMA CGM, transporteur en vertu du connaissement, excluait toute action en garantie de sa part à l'encontre du fréteur. C'est ce point que la Cour d'appel va infirmer en s'appuyant sur les termes du contrat, en vertu

⁵ G. Piette, *Droit maritime*, Pédone, 2017, n° 1034. – B. Sabadie, *L'affrètement d'espaces*, PUAM, 2004.

⁶ V. not. Y. Tassel, « L'affréteur au voyage n'est-il pas transporteur ? », *Neptunus* 1998, Vol. 4.3. - Ph. Delebecque, « Le particularisme des contrats maritimes », in *Études de droit maritime à l'aube du XXIème siècle - Mélanges offerts à Pierre Bonassies*, Moreux, 2001, p.132. - A. M., « L'affrètement au voyage est-il un contrat de transport ? », *Neptunus* 2010, Vol. 16/1.

⁷ P. Bonassies, Ch. Scapel, C. Bloch, *Traité de droit maritime*, 4^e éd., 2022, n° 861, p. 682.

desquels « le fournisseur de navire devra notifier l'affréteur d'espace de tout écart par rapport aux instructions de température et ventilation et il s'efforcera de réparer et rectifier toute défaillance, faute ou déficience qui pourrait survenir s'agissant de ces unités, en utilisant les ressources à bord du navire ». Or, la baisse progressive de température qu'a connu le conteneur défaillant s'est déroulée durant le transport et il appartenait donc au fréteur d'établir que, durant cette période, il a notifié cette baisse à l'affréteur et qu'elle a pris toutes les mesures possibles pour y remédier. Justement, en l'absence de cette double preuve, le fréteur n'établit pas avoir rempli son obligation d'information ni, surtout, son obligation de tout mettre en œuvre pour réparer le système défaillant.

C'est en effet sur le fréteur d'espaces que repose la gestion commerciale du navire ; il est donc normalement responsable de la marchandise chargée à bord par l'affréteur d'espaces. Cependant, en cas de pertes ou dommages à la marchandise, c'est l'affréteur d'espaces – transporteur dans ses relations avec l'intérêt-cargaison - qui pourra être assigné par ce dernier et amené à l'indemniser pour les pertes et dommages à la marchandise : ainsi en l'espèce. Selon les circonstances, l'affréteur d'espaces – qui n'a certes pas personnellement subi les pertes ou avaries à la marchandises⁸ - exercera alors une action récursoire de nature contractuelle contre le fréteur pour les dommages subis par l'intérêt cargaison. Autrement dit, si les règles du transport maritime⁹ ont vocation à s'appliquer dans les relations entre l'affréteur d'espaces (ici pris comme transporteur) et les chargeurs, la relation entre l'affréteur d'espaces et l'affréteur demeure régie par le contrat les liant. S'il est alors établi, en vertu de ce contrat, que les pertes ou dommages ont pour cause une inexécution de ses obligations par le fréteur d'espaces, celui-ci devra normalement garantir l'affréteur d'espaces pour les condamnations préalablement prononcées à son encontre en sa qualité de transporteur.

L'étendue de la garantie du fréteur d'espaces pour les condamnations prononcées à l'encontre de l'affréteur dépendra des stipulations de la charte partie, qui le plus souvent calque le régime de responsabilité du fréteur sur le régime légal de responsabilité du transporteur maritime (clause *Paramount*) tel qu'organisé en droit international par la Convention de Bruxelles du 25 août 1924. La discussion portant ici sur l'appel en garantie davantage que sur l'étendue de la responsabilité du fréteur d'espaces, les juges estiment qu'il n'est pas utile d'examiner le litige à la lumière de la Convention de Bruxelles, inapplicable dans les rapports entre affréteur et fréteur d'espace.

Pour l'essentiel, les relations juridiques entre fréteur et affréteur d'espaces restent donc soumises au contrat d'affrètement malgré le fait que les pertes et dommages ont été causés durant le transport maritime. Selon les juges du fond, c'est donc à bon droit que l'affréteur d'espaces demande ici, sur un fondement contractuel, à être garanti des condamnations prononcées à son encontre en sa qualité de transporteur pour les pertes subies à bord à l'occasion du contrat de transport. La décision déférée est donc infirmée et il est fait droit à la demande principale formée par la CMA CGM.

⁸ B. Sabadie, *L'affrètement d'espaces*, op. cit., n°780, p. 314. Son intérêt à agir tiendra dans le fait qu'il aura préalablement indemnisé l'intérêt-cargaison.

⁹ Ou, selon les cas, par le contrat de commission de transport.