

**Précisions sur la responsabilité du transporteur
en cas de saisie des marchandises transportées**

Par

**Audrey PEYNY
Avocat au Barreau de Paris**

**Pascal POLERE
Docteur en Droit
Avocat au Barreau de Paris**

Un nouvel arrêt particulièrement intéressant pour la communauté maritime vient d'être rendu par la Chambre commerciale de la Cour de cassation le 24 avril 2007¹. Celui-ci apporte une précision des plus importantes sur la responsabilité encourue envers le chargeur par le transporteur en cas de saisie effectuée par un créancier de ce dernier, lors d'une escale, sur les marchandises confiées.

En l'espèce, une société commerciale (le chargeur) avait fait l'acquisition de huit cents cartons de bouteilles de whisky, dont le transport depuis le port italien de Gênes jusqu'à celui chypriote de Limassol avait été confié à un transporteur.

Lors d'une escale effectuée au Liban au port de Beyrouth, le navire transportant la marchandise avait fait l'objet d'une saisie par une société se présentant comme créancière du transporteur. A l'occasion de cette procédure de saisie, la douane locale avait saisi la marchandise qui avait été détruite en application de la loi libanaise du 23 juin 1955 relative à la prohibition des produits israéliens.

La société propriétaire de la cargaison assigna alors le transporteur en indemnisation. Mais la Cour d'appel d'Aix-en-Provence² rejeta l'action en responsabilité introduite contre le transporteur.

En effet, les juges du fond considérèrent que les marchandises avaient été saisies suite au déchargement forcé du conteneur en application de la loi libanaise sur la

¹ Cass. Com., 24 avril 2007, n° 06-12508.

² CA Aix-en-Provence, 11 mars 2004, inédit.

prohibition des produits israéliens, que deux décisions de tribunaux militaires en avaient admis le bien-fondé, puis le comité législatif de consultation du ministère de la justice libanais avait considéré le 12 mars 1998 que cette saisie était irrégulière, la loi précitée n'ayant pas vocation à s'appliquer, s'agissant de marchandises en transit. Tirant toute conclusion utile de cet avis, le Conseil supérieur des douanes libanaises avait arrêté le 27 août 1998 les poursuites à l'encontre du transporteur maritime, lui avait restitué la garantie bancaire fournie et, de surcroît, avait modifié les instructions administratives relatives aux marchandises en transit pour prévenir tous nouveaux errements.

Les juges d'appel devaient ainsi écarté toute faute du transporteur, après avoir relevé que ce n'était que postérieurement à l'avis du Comité de législation et de consultation libanais du 27 août 1998 que le Conseil supérieur de douanes libanaises avait "modifié les instructions administratives relatives aux marchandises en transit pour prévenir tous nouveaux errements".

Déboutée de sa demande, le chargeur porta l'affaire devant la Cour de cassation. Rappelant que le transporteur maritime ne peut se prévaloir d'un cas excepté de responsabilité lorsqu'une faute est établie à son encontre, il soutenait notamment qu'une telle faute est constituée par le fait pour le transporteur de faire escale dans un port où l'administration des douanes interdit le transit des marchandises transportées et dans lequel il existe un risque de saisie et de destruction.

Les arguments ne prospérèrent pas devant la Cour de cassation qui, considérant que les juges du second degré avaient fait ressortir que les divergences d'interprétation entre les autorités judiciaires et administratives traduisaient l'incertitude du droit positif libanais applicable à l'espèce et que c'est en application de la loi libanaise, et non de la saisie opérée par un créancier du transporteur, que les marchandises avaient été déchargées, approuva la Cour d'appel d'avoir exclu la faute du transporteur.

Le transporteur se voyait reproché d'avoir exposé les marchandises transportées à un risque de saisie du navire par ses propres créanciers, sans en avoir averti le chargeur. En effet, ce n'est pas le transbordement de la marchandise en lui-même qui était critiqué mais le fait pour le transporteur d'avoir fait escale au port de Beyrouth où la marchandise avait effectivement été saisie.

Or, il convient de relever avec intérêt que l'arrêt d'appel avait retenu qu'un principe constant laisse toute liberté au transporteur maritime pour organiser le voyage. La Cour de cassation reprenant l'argument estime que par ce seul motif, non d'ailleurs critiqué, la Cour d'appel a pu statuer comme elle a fait. Les Hauts Magistrats reconnaissent ainsi une grande liberté d'organisation du transit au transporteur qui apparaît comme seul maître de l'opportunité et du choix des escales.

Le cas excepté des faits constituant un événement non imputable au transporteur est prévu à l'article 27-c de la loi du 18 juin 1966 et par l'article 4.2 de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924. Il regroupe les cas fortuits, la force majeure, la fortune de mer, l'acte de Dieu, les faits de guerre ou d'émeutes et les troubles civils, le fait d'ennemis publics, le fait des tiers, l'arrêt ou la contrainte de prince, la restriction de quarantaine et les grèves ou lock-out.

Aux termes de l'article 4.2. g de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance amendée par le protocole modificatif du 23 février 1968, dit règles de Visby, « *ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant : (...) d'un arrêt ou contrainte de prince, autorités ou peuple, ou d'une saisie judiciaire* »

Rappelons que le transporteur se trouve également en situation d'absence de faute en cas de dommages ayant pour origine les faits de guerre ou d'émeutes et de troubles civils, lorsqu'au moment du chargement, il ignore l'existence de cette situation insurrectionnelle au port de déchargement. Il en est de même pour le cas excepté tiré de la grève au port de déchargement, lorsque le transporteur, au moment du chargement, ignore cette situation. Il est aisé d'établir le parallèle avec la situation ici rapportée. En effet, dans quelle mesure le transporteur pouvait-il subodorer l'application qui allait être faite de la loi locale aux marchandises transportées ?