



HAL
open science

Responsabilité du manutentionnaire pour manquants et erreurs au déchargement

Arnaud Montas

► **To cite this version:**

Arnaud Montas. Responsabilité du manutentionnaire pour manquants et erreurs au déchargement. *Le Droit Maritime Français*, 2021, Septembre 2021 (838), pp.755. halshs-04685465

HAL Id: halshs-04685465

<https://shs.hal.science/halshs-04685465v1>

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.

Les opérations de chargement du navire incombent normalement au transporteur, qui, bien que demeurant responsable envers ses cocontractants, s'appuiera sur une entreprise de manutention pour y procéder.

Activité indissociable de l'opération de transport, la manutention portuaire a toujours posé d'épineuses questions juridiques, du statut des dockers à la diversité des pratiques, du domaine des opérations de manutention à la responsabilité de l'entrepreneur en cas de dommage à la marchandise. Plus précisément, c'est parce qu'il porte notamment sur ce dernier point que l'arrêt reproduit ci-dessus intéresse à plusieurs égards.

Au port de Douala (Cameroun), un transporteur prend en charge des pièces et fardeaux de bois ; à Buchanan (Libéria), il se charge également d'une autre cargaison de pièces de bois. Les deux cargaisons sont déchargées par un entrepreneur de manutention sur le port de Sète (France).

Trois jours plus tard, cet entrepreneur informe l'agent du navire que le destinataire a constaté, dans la zone de stockage, que plusieurs billes de bois ne correspondent pas à celles qui lui avaient été allouées en déchargement. D'autres réserves précises lui sont adressées selon lesquelles des billes de bois étaient manquantes alors qu'à l'inverse d'autres ont indûment été livrées au destinataire. Une expertise indique que l'origine du sinistre réside en un défaut d'identification des grumes lors des opérations de déchargement du navire réalisées par le manutentionnaire, les grumes ayant été confondues par le bord et l'acconier¹ bien que les billes de bois soient formellement identifiables. L'assureur marchandises du destinataire l'indemnise alors puis, subrogé dans les droits et actions du destinataire, fait assigner le transporteur, lequel assigne à son tour l'entrepreneur de manutention pour être garanti d'éventuelles condamnations.

En 2018, le tribunal de commerce de Montpellier admet la responsabilité du transporteur à l'égard de l'assureur du destinataire et condamne l'entrepreneur de manutention à relever et garantir le transporteur. L'entrepreneur relève alors appel du jugement pour faire constater qu'il a été mandaté par le transporteur pour procéder au déchargement de colis selon des marques apposées en cale, sous sa supervision et celle de son agent, opération à propos de laquelle il estime avoir scrupuleusement respecté les instructions du transporteur ; aucune faute dans l'exécution de ses obligations contractuelles ne saurait alors lui être reprochée. Il souligne également qu'aucune réserve n'a été émise par le transporteur quant au déroulement des opérations de débarquement du navire et rappelle que l'origine du sinistre se trouve dans une erreur de marquage des marchandises en cale par le transporteur ou son préposé qui ne lui est pas imputable et constitue au surplus une cause d'exonération de sa responsabilité. Le transporteur demande la confirmation du jugement en ce qu'il a condamné le manutentionnaire à le relever et garantir de toutes condamnations. Enfin l'assureur demande que la condamnation du transporteur soit confirmée ; pour ce faire, il fait valoir que le transporteur ne rapporte pas la preuve de la date de livraison des marchandises au destinataire, sachant que le manutentionnaire n'avait pas la qualité de mandataire du destinataire et qu'il n'établit pas, non plus, le cas excepté lié à l'insuffisance ou l'imperfection de marques.

La cour d'appel va infirmer le jugement : si le transporteur demeure condamné à l'égard de l'assureur subrogé et si le manutentionnaire doit toujours relever et garantir le transporteur de cette condamnation en raison de sa faute contractuelle, le montant de la réparation est néanmoins diminué.

I. Sur l'action de l'assureur à l'encontre du transporteur.

A. Sur le texte applicable

La difficulté tenait dans la succession de deux transports maritimes : entre le Cameroun et la France d'une part ; entre le Libéria et la France de l'autre. *Pour le premier*, c'est la Convention de Bruxelles du 25 août

¹ Le terme s'applique aux entrepreneurs de manutention opérant dans les ports méditerranéens ; on parlera de *stedevores* dans les ports du Nord.

1924 dans sa version originelle qui trouve logiquement application dès lors que les marchandises ont été embarquées à Douala et que le Cameroun a adhéré à ce texte. *Pour le second*, le Libéria n'étant lié que par les Règles de Hambourg du 30 mars 1978 - auxquelles la France de son côté n'a pas adhéré – et le litige étant porté devant les juridictions françaises, c'est la loi d'autonomie [*i.e.* celle choisie par les parties conformément à l'article 3.1 du règlement (CE) n° 593/2008 du Parlement et du Conseil du 17 juin 2008 (Rome I)] qui trouve application. Or, les connaissements signés par le chargeur contiennent une clause Paramount en vertu de laquelle le transporteur peut bénéficier de tous les privilèges et immunités accordés par les règles de La Haye (art. I à VII), à l'exception du montant de la limitation qu'elles prévoient (art. IV-5).

Concernant la Convention de Bruxelles de 1924 dans sa version originelle, on ajoutera que le fait qu'une partie de la cargaison ait été chargée en pontée n'est pas de nature à en exclure l'application. En effet, si le texte exclut de la définition des « marchandises », la cargaison chargée et transportée en pontée, c'est à la condition que cette cargaison ait été déclarée mise sur le pont, ce qui n'est pas ici le cas.

B. Sur la responsabilité du transporteur

Sur la présomption de livraison conforme. - La règle est bien connue : l'article 3-6 de la Convention de Bruxelles dispose qu' « à moins qu'un avis de pertes ou dommages et de la nature générale de ces pertes ou dommages ne soit donné par écrit au transporteur ou à son agent au port de déchargement, avant ou au moment de l'enlèvement des marchandises, et de leur remise sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance sous l'empire du contrat de transport, cet enlèvement constituera jusqu'à preuve du contraire, une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites au connaissement ». Autrement dit, l'absence de réserves valables entraîne seulement présomption que les marchandises ont été reçues par le destinataire telles qu'elles ont été décrites au connaissement ; on parle alors de *présomption de livraison conforme*. Ici, les juges considèrent que le transporteur n'est pas fondé à bénéficier de cette présomption au motif que l'entrepreneur de manutention a signé, en qualité de réceptionnaire, un relevé des faits (*statement of facts*) décrivant les opérations de déchargement. Rien en effet n'établit que l'entrepreneur, qui n'a pas « enlevé » les marchandises au sens de ce texte, a agi comme mandataire du destinataire désigné et qu'il peut être considéré comme représentant la personne ayant droit à la délivrance au sens de l'article 3.6 de la Convention. Aussi les réserves émises par le destinataire dans les délais sont-elles valables.

Sur le cas excepté. – Le transporteur souhaitait encore échapper à sa responsabilité en invoquant le cas excepté tenant dans une *faute du chargeur*, prévu à l'article IV-o de la Convention de Bruxelles selon lequel « ni le transporteur, ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant (...) d'une insuffisance ou imperfection de marques ». Si cette question est importante – le marquage permettra notamment au destinataire d'identifier sa marchandise à l'arrivée - la jurisprudence montre que le défaut dans l'emballage, fréquent², est plus souvent invoqué que le défaut dans le marquage. Selon le type de marchandises transportées, les usages professionnels et les règles de l'art, la faute du chargeur, assez difficile à établir³, est appréciée *in concreto* pour déterminer si son comportement constitue un événement fortuit pour le transporteur, à qui il appartient alors d'apporter la double preuve du cas excepté et de son rôle causal dans la survenance du dommage. La prise de réserves jouera aussi un rôle déterminant. En l'espèce, cette preuve n'est pas apportée ; en effet, il résulte du rapport d'expertise, lequel s'appuie sur les usages applicables aux opérations de chargement⁴, que les documents de transport accompagnant les marchandises faisaient état des références de chaque grume, si bien qu'aucune anomalie n'a été constatée relativement aux marques apposées par le chargeur⁵. C'est pourquoi le transporteur ne saurait dénier sa responsabilité quant aux grumes manquants.

² Par exemple : Cass. com., 16 janv. 2019, n° 17-17.314, DMF 2019, p. 339, obs. A. Montas.

³ En droit français, le cas excepté tiré du fait qui ne lui est pas imputable sera souvent plus profitable au transporteur (C. transp., art. L.5422-12-3°).

⁴ Selon ces usages, une marque est peinte sur les rondins de bois en position inférieure avant tout nouveau chargement pour une livraison/escale différente ; le déchargement prend fin lorsque cette marque est atteinte.

⁵ Ces marques ne doivent pas être confondues avec les marques peintes sur les billes chargées en vrac.

Sur le montant de la limitation. - Alors que les connaissements litigieux fixent la limitation de responsabilité du transporteur en Livres sterling, la Cour refuse d'appliquer cette stipulation. Pour ce faire, elle s'appuie sur la réforme du FMI en 1978 qui a supprimé la référence au cours de l'or, auquel les monnaies étaient liées lors de l'adoption des règles de la Haye (« valeur-or »). Ce lien ayant été supprimé, la cour juge que le transporteur est fondé à demander l'application du plafond établi en DTS depuis le Protocole du 21 décembre 1979. Si les règles originelles de La Haye (art. 9)⁶ sont applicables, le contexte financier international a évolué et la référence au cours de l'or apparaît obsolète. C'est pourquoi le transporteur est fondé à soutenir que le plafond d'indemnisation doit être chiffré, par référence à 823,96 DTS équivalents à 100 livres sterling or par colis, à la contre-valeur en euros de 6 x 823,96 DTS, soit 4943,76 DTS à la date de l'arrêt, tous préjudices confondus. Pour rappel, le plafond de 823,96 DTS est celui de l'article IV-5 de la Convention de Bruxelles de 1924, actualisé⁷ ; cette disposition a été modifiée par le Protocole du 23 février 1968⁸. De même la Cour supprime le cours des intérêts à compter de l'assignation pour les fixer à la date de sa décision.

II. Sur l'action en garantie du transporteur à l'égard de l'entrepreneur de manutention.

Sur la faute de l'entrepreneur de manutention. – La responsabilité de l'entrepreneur de manutention dépend des opérations qui lui sont confiées, et qui peuvent être d'une double nature :

- Aux termes de l'article L.5422-19, al. 1^{er} du code des transports, l'entrepreneur de manutention « *est chargé de toutes les opérations qui réalisent la mise à bord et le débarquement des marchandises y compris les opérations de mise et de reprise sous hangar et sur terre-plein, qui en sont le préalable ou la suite nécessaire* » (al. 1^{er}). Pour les opérations de manutention en tant que telles, l'entrepreneur est responsable des dommages *qui lui seront imputables* (C. transp., art. L. 5422-21), ce qui signifie que sa faute doit être établie. Puisque l'entrepreneur est tenu d'une obligation de moyens, et malgré le fait que la jurisprudence raisonne souvent en termes de présomption de faute⁹, sa responsabilité ne pourra être retenue que s'il est établi qu'il a manqué à ses obligations ;

- Aux termes de l'article L.5422-19, al. 2, l'entrepreneur de manutention peut éventuellement être appelé à accomplir pour le compte du navire, du chargeur ou du réceptionnaire, d'autres opérations définies par voie réglementaire. Concernant les acconiers qui opèrent dans les ports méditerranéens – et qui ont pour habitude de ne pas cantonner leur intervention à la mise à bord et le débarquement des marchandises –, ces opérations spéciales peuvent concerner la *réception* et la *reconnaissance* à terre des marchandises à embarquer ainsi que leur *garde* jusqu'à leur embarquement, de même que la *réception* et la *reconnaissance* à terre des marchandises débarquées ainsi que leur garde et leur délivrance, étant précisé que ces services supplémentaires sont dus s'ils sont convenus ou sont conformes aux usages du port (art. R.5422-28). Pour ces opérations juridiques, l'acconier est présumé avoir reçu la marchandise telle qu'elle a été déclarée par le déposant¹⁰ (art. L.5422-21, 2^o) ; il est alors tenu d'une obligation de résultat dont il ne peut se libérer qu'en prouvant l'un des cas exceptés prévus par la loi : un incendie¹¹, un fait constituant un événement qui ne lui est pas imputable, une grève¹² ou un lock-out, un vice propre de la marchandise, ou, comme en l'espèce, *une faute du chargeur notamment dans le mauvais emballage, le conditionnement ou le marquage des marchandises*¹³ (art. L. 5422-22-4^o)¹⁴. A l'exception des cas purement liés à la gestion du navire

⁶ « *Les unités monétaires dont il s'agit dans la présente convention s'entendent valeur or* ».

⁷ la convention originelle (art. IV-5) prévoyait 100 Livres sterling ; JORF 8 avr. 1937, p. 4019

⁸ JORF 20 juill. 1977, p 3839 : le plafond était fixé en France à 10.000 francs par colis ou unité ou 30 francs par Kg

⁹ Paris, 24 juin 1998, DMF 1999, p. 321 ; T. com. Marseille, 5 oct. 2018, BTL 2018, p. 587 ; Rouen, 26 janv. 2012, DMF 2012, p. 832.

¹⁰ Tout comme le transporteur est présumé, en pareille situation, avoir reçu la marchandise telle que décrite dans le connaissement.

¹¹ Aix-en-Provence, 1^{er} déc. 1987, Rev. Scapel 1987, p. 59.

¹² Aix-en-Provence, 18 nov. 1977, Rev. Scapel 1977, p. 57.

¹³ Ph. Delebecque, *Droit maritime*, 14^e éd., coll. Précis, Dalloz, 2020, n° 609, p. 437 ; T. com. Marseille, 11 févr. 1977, DMF 1977, p. 421.

¹⁴ Il existe d'autres cas exceptés de la responsabilité du manutentionnaire : il ne répond pas davantage des dommages à la marchandise lorsqu'ils proviennent encore d'un incendie ; de faits constituant un événement qui ne lui est pas imputable ;

(innavigabilité, faute nautique du capitaine, déroutement pour sauvetage, etc...), le régime de responsabilité de l'aconier est ici calqué sur celui qui pèse sur le transporteur maritime¹⁵. D'ailleurs, sa responsabilité ne peut en aucun cas dépasser les montants fixés par l'article L. 5422-13 à propos de la limitation de responsabilité du transporteur maritime pour les pertes ou dommages subis par les marchandises, à moins qu'une déclaration de valeur ne lui ait été notifiée¹⁶.

Le manutentionnaire invoquait ici une faute du chargeur dans le marquage du bois en cale, fait qui constituerait une cause d'exonération de sa responsabilité. Ainsi qu'il a été dit, les juges de la cour d'appel n'ont pas jugé pertinent de retenir ici une telle faute, au contraire d'une faute de l'aconier tenant dans une faute de lecture des marques. Cette constatation met l'accent sur l'importance du marquage, qui n'est pas ici traité en tant que cas excepté de la responsabilité du transporteur (il n'y a pas faute de marquage), mais en tant que faute du manutentionnaire dans la lecture des marques pourtant correctement apposées sur la marchandise.

Sur la personne pour le compte de laquelle l'entrepreneur de manutention opère. - La loi précise que l'entrepreneur de manutention opère pour le compte de la personne qui a requis ses services, sa responsabilité n'étant engagée qu'envers cette personne, qui seule peut agir contre lui (C. transp., art. L. 5422-20). Or la question est constante de déterminer pour le compte de qui l'entrepreneur opère. En l'espèce, le chargement et le déchargement pesant sur le transporteur (art. R.5422-6), c'est bien pour son compte que le manutentionnaire a agi. Le manutentionnaire doit d'ailleurs respecter les instructions que lui donne le transporteur, sous peine d'engager sa responsabilité en cas de dommages¹⁷. La situation aurait été différente si ces opérations avaient pesé sur le chargeur ou le destinataire, auxquels cas le manutentionnaire aurait opéré pour leur compte¹⁸; telle aurait pu être la solution retenue si le dommage était survenu avant le début du chargement ou après la fin du déchargement et si la marchandise s'était trouvée sous la garde du transporteur, ce qui n'est pas ici le cas puisque l'expertise indique que l'origine du sinistre réside en un défaut d'identification des grumes lors des opérations de déchargement du navire. La cour explique ici que même si le manutentionnaire a facturé ses prestations au destinataire, les opérations de déchargement effectuées l'ont été à la demande du transporteur et/ou de son agent, qui les ont d'ailleurs supervisées ; de même *statement of facts*¹⁹ et *time sheet* ont été contresignés par le capitaine, préposé du transporteur et par son agent, étant rappelé que *le transporteur est tenu de procéder de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées (Conv. Bruxelles, art. 3.2°)*. En conséquence, celui-ci ne saurait se décharger sur l'ayant droit à la marchandise de ses obligations à l'égard de la marchandise ; c'est donc nécessairement pour le compte du transporteur que l'entreprise de manutention accomplit ces opérations²⁰.

Au-delà, même si les opérations effectuées par le manutentionnaire ont consisté dans le déchargement et la mise en vrac des grumes sur le quai, leur allotissement²¹ et leur déplacement vers le parc de stockage du destinataire, il n'a pas été prouvé que celui-ci a commis une faute dans le marquage des grumes stockés en vrac. Mais ce rapport atteste aussi que les documents de transport mentionnaient clairement les numéros d'identification des grumes et que les bons de livraison faisant référence à ces numéros avaient été communiqués à l'aconier. Or, c'est à lui qu'il incombait de procéder, pour le compte du transporteur, à

de grève, lock-out ou entraves apportées au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement ; du vice propre de la marchandise (C. transp., art. L.5422-22).

¹⁵ A l'occasion d'une action en responsabilité contractuelle, le demandeur pourra toujours apporter la preuve que les pertes ou dommages sont dus, en tout ou en partie, à une faute de l'entrepreneur ou de ses préposés : ces cas exceptés n'ont donc pas pour effet de rendre irresponsable l'entrepreneur de manutention.

¹⁶ Ph. Godin, « La limitation de responsabilité de l'entrepreneur de manutention », *DMF* 1998, p. 1107 ; Cass. com., 13 avr. 1999, *DMF* 1999, p. 720, obs. Ph. Delebecq.

¹⁷ Rouen, ch. civ. et com., 15 mars 2012, *navires M/S Delmas Portugal et MV Dimitra*, *DMF* 2013, p. 9.

¹⁸ M. Follin, « La responsabilité du chargeur dans ses relations avec le manutentionnaire : le point de vue français », *DMF* 2008, p. 106.

¹⁹ Ou « relevé de faits » : ce document retrace le dépotage des marchandises.

²⁰ Les opérations de mise et reprise sous hangar ou terre-plein, préalable ou suite nécessaire des opérations de mise à bord et de débarquement, sont à l'inverse susceptibles d'être accomplies pour le compte de l'ayant droit à la marchandise.

²¹ C'est-à-dire leur identification et le contrôle de la qualité de chaque rondin de bois.

l'allotissement des grumes lors du déchargement ; les juges du fond considèrent donc que l'entrepreneur de manutention a manqué à ses obligations contractuelles et qu'en conséquence le dommage correspondant à la valeur des marchandises manquantes, consécutif à un défaut d'identification des grumes qu'elle avait déchargées, lui est directement imputable et engage sa responsabilité à l'égard de son donneur d'ordre.

Pour toutes ces raisons, le manutentionnaire est condamné à relever et garantir le transporteur de la condamnation prononcée à son encontre au bénéfice de l'assureur. On remarquera enfin que le rapport d'expertise du 11 décembre 2015 constate que « les grumes ont été confondues par *le bord* et l'acconier lors du déchargement », ce qui aurait pu entraîner un partage de responsabilité ; la Cour n'a cependant pas cru bon de retenir la faute du bord dans la désignation des marchandises à décharger ; sa responsabilité n'est pas engagée.