

Gazette de la Chambre



Lettre d'information de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

Comité éditorial : Philippe Delebecque - Claude Goussot - Jean-Yves Thomas - Michel Leparquier

Editeur : Philippe Delebecque

3 numéros par an

(Janvier - Avril - Septembre)

Numéro 55 - Printemps 2021



"Actori incumbit probatio"

Transport en conteneur

Un casse-tête pour le transporteur maritime pour s'exonérer de sa responsabilité

Bernard Ordinès

**Ancien Président de la Chambre des Transports et Vice Président Honoraire
du Tribunal de Commerce de Marseille
Arbitre maritime**

En quelques décennies le transport de marchandises conteneurisées a été multiplié par vingt avec pour corollaire l'augmentation du contentieux porté devant les juges de première instance et d'appel.

Si le régime de responsabilité du transporteur maritime est parfaitement codifié notamment par la Convention de Bruxelles de 1924 amendée et par la loi française qui s'en inspire fortement, la présomption de responsabilité qui peut peser sur le transporteur peut être pour ce dernier un piège dont il est difficile de sortir dès qu'il s'agit de certains événements ou de certaines marchandises conteneurisées.

Ces textes précisent que pour des dommages non apparents, le réceptionnaire doit adresser des réserves écrites dans les trois jours qui suivent la livraison. Dans ces conditions le transporteur est présumé responsable des pertes et avaries constatées.

Pour s'exonérer de sa responsabilité le transporteur n'a alors pas d'autres solutions que d'apporter la preuve d'un cas exonératoire ayant un lien de causalité avec les dommages. Démontrer qu'il n'a pas fait de faute n'est pas suffisant. Sur ce point la jurisprudence est constante. La cour d'appel de Rouen précise dans une décision du 19 juin 2003 (RG : 99/02172) qu'il incombe au transporteur maritime de prouver les circonstances caractérisant le cas excepté qu'il invoque. Ce qui signifie que la responsabilité du transporteur est engagée si la cause reste indéterminée (CA Paris 29 novembre 1978 DMF p. 80). Ces cas exonératoires sont au nombre de dix-sept pour la Convention de Bruxelles et de neuf pour la loi française.

Les premiers cas retenus sont des événements extérieurs non imputables au transporteur. Ce sont principalement des cas de force majeure pour lesquels la preuve est indépendante de la marchandise et des moyens mis en œuvre pour la transporter. C'est le cas des faits de guerre ou d'émeutes, du fait du prince, d'une mise en quarantaine, mais également celui des périls de mer.

Par contre dès que les prestations et les opérations du transport sont mises en cause, rapporter la preuve d'un cas exonératoire peut s'avérer difficile voire impossible. C'est le cas du vice propre de la marchandise, de la faute du chargeur ou du défaut d'emballage. Dans les faits, le transporteur a reçu un conteneur scellé dans lequel est chargée une marchandise dont il ignore l'état initial, mais également les conditions dans lesquelles elle a été chargée (bien souvent la marchandise a été déchargée du conteneur au moment de la livraison rendant difficile la reconstitution du chargement).

L'illustration de cette difficulté à démontrer un cas exonératoire est particulièrement évidente dans le cas du transport de marchandises fragiles ou périssables. Comment démontrer la faute du chargeur ou le vice propre de la marchandise quand un chargement de café ou de riz arrive moisí après trois semaines de voyage, ou, quand une cargaison de mangues ou d'avocats arrive en état de maturité avancée quinze jours après le départ. Comment savoir à quel moment de son cycle de développement le fruit a été cueilli ? Comment a-t-il été transporté ? Combien de temps a-t-il été stocké avant d'être mis dans le conteneur ? Démontrer la faute du chargeur ou le vice propre de la marchandise dans ces cas relève généralement du défi.

Pourtant la jurisprudence maintient ses exigences à l'égard du transporteur maritime allant même jusqu'à suggérer que, pour se garantir, le transporteur devrait prendre des réserves au moment de la prise en charge du conteneur. En effet certaines décisions précisent que le transporteur, spécialiste de transport de fruits, qui ne formule aucune réserve sur la qualité de la marchandise, et ne procède pas aux contrôles élémentaires, ne peut s'exonérer de sa responsabilité, alors même qu'il a respecté les instructions de voyage (CA Paris 11 avr. 2012 n° RG 09/28885). On propose là des solutions irréalistes en décalage avec les volumes traités, et avec la réalité de la manutention et du transport des conteneurs.

A juste titre, avec le même raisonnement et la même rigueur, la présomption de responsabilité du transporteur s'applique sur les manquants constatés à la livraison. La solution dans ce cas est binaire : le conteneur a-t-il ou n'a-t-il pas été ouvert pendant le voyage ? Mais comment démontrer un cas exonératoire quand le conteneur n'a pas été ouvert et que l'on constate des manquants à l'arrivée ? Sur ce dernier point la jurisprudence n'aide pas non plus le transporteur puisque certaines décisions ont admis que l'intégrité du plomb constaté à destination n'était pas une garantie absolue d'invulnérabilité. En d'autres termes les manquants constatés à destination peuvent être à la charge du transporteur alors que le conteneur plombé a le même sceau au départ et à l'arrivée.

Suite de l'article page 2.

Suite de la page 1 de l'article " Transport en conteneur - Un casse-tête pour le transporteur maritime pour s'exonérer de sa responsabilité".

Si on admet que les décisions de premières instances sont les premières pierres de la jurisprudence à venir, on peut se demander, pour faire face à l'évolution des conditions du transport maritime si, pour la marchandise conteneurisée, les textes sont toujours adaptés à certains types de dommages.

Dans ces cas où la preuve devient impossible à faire, ne peut-on pas prendre en compte l'absence de faute pour exonérer le transporteur de sa responsabilité au lieu de se limiter à la seule preuve d'un cas exonératoire ?

Quand toutes les conditions sont réunies pour démontrer que la marchandise a été transportée dans les conditions exigées et qu'elle n'a pu subir l'action d'aucun élément exogène, pourquoi ne pas admettre que le transporteur n'a commis aucune faute et écarter la présomption de responsabilité ?

Que ce soit à l'avantage ou au détriment du transporteur maritime il appartient au juge de faire en sorte que le droit ne soit pas en décalage avec les réalités et les évolutions du transport. Le développement du transport maritime et celui de l'utilisation massive du conteneur ne s'étant développés qu'après l'entrée en application des textes d'origine, la jurisprudence a déjà fait évoluer certaines notions : c'est le cas des périls de mer. Parmi ces périls, et s'agissant du mauvais temps, les tribunaux ont pris en compte la taille des navires porte-conteneurs qui sont construits aujourd'hui (plus de 24 000 EVP), ainsi que les moyens techniques mis à leur disposition, pour réduire ce cas excepté aux seules conditions vraiment exceptionnelles.

C'est également le cas de la faute nautique qui alimente depuis des années les débats. En effet, admettre que le transporteur maritime ne soit pas responsable des fautes nautiques de son capitaine, ou de celles de ses préposés, est un principe que les tribunaux ont du mal à admettre. Vestige du passé, ce cas excepté est de plus en plus remis en question par les tribunaux qui, par tous les moyens, ont tendance à en neutraliser les effets.

