



Université d'Aix-Marseille
Faculté de Droit et de Science Politique

Pôle Transports
Droit et Management des Transports Terrestres

Le chargement, calage et arrimage des marchandises transportées

Mémoire pour l'obtention du Master 2 Droit et Management des
transports terrestres

Par

Marie FINISTRE

Sous la direction de Monsieur le Professeur Cyril BLOCH

Année universitaire 2020-2021

Université d'Aix-Marseille
Faculté de Droit et de Science Politique

Pôle Transports
Droit et Management des Transports Terrestres

Le chargement, calage et arrimage des
marchandises transportées

Mémoire pour l'obtention du Master 2 Droit et Management des
transports terrestres

Par

Marie FINISTRE

Sous la direction de Monsieur le Professeur Cyril BLOCH

Année universitaire 2020-2021

REMERCIEMENTS

Ce mémoire constitue la parfaite occasion de faire part de mes remerciements envers toutes les personnes ayant contribué au succès de mon année, réalisée en alternance ;

Tout d'abord, je tiens à témoigner de toute ma reconnaissance et remercier tout particulièrement **Mr Jan RIOUFFREYT, Président et Mme Marie-Angélique HUDELLE, Responsable Juridique et RH**, pour leur accueil et la confiance qu'ils m'ont accordée tout au long de ces 10 mois d'alternance au sein du Groupe Rhodanienne de Transit. Dès mon arrivée en entreprise, Mme HUDELLE a toujours fait preuve de disponibilité, tout en me laissant une certaine autonomie, ce qui m'a permis de me découvrir au travers des diverses missions qui m'ont été confiées.

Je tiens à grandement remercier le Professeur de Droit Privé et Directeur du Pôle Transports – CDMT / IFURTA, **Monsieur Cyril BLOCH** ainsi que le Directeur du Master 2 Droit et Management des transports terrestres, **Monsieur Alexis ALBARIAN** pour leur confiance, leur accompagnement et précieux conseils apportés tout au long de cette année de Master 2 et dans le cadre de la réalisation de ce mémoire de fin d'année.

Je désire ensuite exprimer mes profonds remerciements aux **Professeurs de la faculté de Droit et de science politique d'Aix-Marseille** ainsi qu'à tous **les intervenants professionnels et universitaires**, m'ayant permis de découvrir le Droit du transport au travers de l'enseignement de magnifiques matières et d'aiguiser mes recherches grâce à la qualité de leur enseignement.

Un grand merci à la scolarité, **composée de Mme Marjorie VIAL, Mme Lia BACHET SILVA ainsi que de Mme Stéphanie GLAVNIK** ayant toujours fait preuve de soutien et de bienveillance envers les étudiants du Pôle transport et m'ayant fourni les outils nécessaires au bon déroulement de ma dernière année d'études supérieures, et ce, malgré les circonstances sanitaires.

Enfin, je souhaite faire part de ma reconnaissance envers toutes les personnes m'ayant conseillée et soutenue dans le cadre de cette année universitaire, du côté moral comme intellectuel : **ma famille, mes collègues de travail, mes camarades de promotion et amis.**

SOMMAIRE

INTRODUCTION	7
PARTIE I – L’obligation de chargement, calage et arrimage	11
<u>TITRE 1 – Définition de l’obligation</u>	11
Chapitre 1 : Les opérations	11
Chapitre 2 : Nature du chargement – Contraintes spécifiques, choix des modalités ...	19
<u>TITRE 2 – Charge des acteurs et prévention du risque</u>	28
Chapitre 1 : Chargement, calage et arrimage – Obligation matérielle du chargeur/transporteur	28
Chapitre 2 : Se prémunir – L’émission des réserves	35
PARTIE II – Défaillance à l’obligation de chargement, calage et arrimage des marchandises	41
<u>TITRE 1 – Dommage lié à une mauvaise exécution des opérations, recherche de responsabilité</u>	41
Chapitre 1 : L’identification des responsables	41
Chapitre 2 : Les causes exonératoires	51
<u>TITRE 2 – L’assurance des dommages consécutifs à une défaillance</u>	57
Chapitre 1 : Respect des normes, règles et usages d’exécution : les exigences assurantielles	57
Chapitre 2 : Reconnaissance de défaillance dans l’exécution des opérations, une indemnisation circonscrite au volet Responsabilité Civile (RC)	63
CONCLUSION	68

TABLE DES ABREVIATIONS

<i>BTL</i>	Bulletin des transports et de la logistique
<i>Bull. civ.</i>	Bulletin des arrêts de la Cour de cassation, chambres civiles (I,II,III)
<i>c/</i>	Contre
<i>CA</i>	Cour d'appel
<i>Cass. 1^{re} civ.,</i>	Première chambre de la Cour de cassation
<i>Cass. com.</i>	Chambre commerciale de la Cour de cassation
<i>CE</i>	Conseil d'Etat
<i>D.</i>	Décret
<i>DMF</i>	Revue Droit Maritime Français
<i>Ed.</i>	Edition
<i>JO</i>	Journal Officiel
<i>JOUE</i>	Journal Officiel de l'Union Européenne
<i>Juris-data</i>	Juris-data
<i>LGDJ</i>	Librairie générale de droit et de jurisprudence
<i>N°</i>	Numéro
<i>Neptunus</i>	Revue en ligne du CDMO
<i>Obs.</i>	Observations
<i>p.</i>	Page, pages
<i>RC</i>	Responsabilité Civile
<i>T. com.</i>	Tribunal de commerce

INTRODUCTION

1. -Actualité. Le 14 août 2020, un accident du travail a coûté la vie d'un camionneur canadien, lors d'une opération de chargement. *« Le jour de l'accident, le camionneur (...) s'affairait au chargement de quatre sections de pylônes tubulaires sur un camion semi-remorque à plateau. Pour ce faire, un cariste manutentionnait les pylônes à l'aide d'un chariot élévateur afin de les déposer sur le plateau de la semi-remorque pour le transport. Le camionneur, quant à lui, dirigeait le cariste de manière à positionner les pylônes aux bons endroits sur le plateau. Au cours des différentes manœuvres, le camionneur plaçait des cales d'espacement de bois entre les pylônes (...) afin de remplir les espaces à plusieurs points de contact. Tandis que le chariot élévateur levait l'avant des quatre pylônes et que le camionneur déposait un morceau de bois entre le plancher de la semi-remorque et une attache d'acier, un pylône, situé au deuxième niveau du chargement, a chuté et a heurté le travailleur. »¹.* A la suite de cet accident mortel, la Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail (CNESST) a rendu publiques les conclusions de son rapport. Selon l'organisme, cet événement fut dû à plusieurs causes, dont principalement une organisation du travail, des méthodes et techniques de chargement déficientes.

Ce cas d'actualité met en lumière certes, la dangerosité que peuvent revêtir les opérations de chargement des marchandises, mais il nous amène surtout à nous interroger sur la ou les causes ayant conduit à un tel événement.

Malgré le savoir-faire et les pratiques mises en œuvre, de tels accidents se produisent encore trop souvent. Cela nous conduit naturellement à nous intéresser à la pratique du chargement et particulièrement à la mise en œuvre de cette opération, incluant de fait, le calage et arrimage des marchandises. Afin de faciliter l'appréhension de ce sujet, il apparaît nécessaire d'une part, de définir brièvement ces opérations et d'autre part, d'aborder le contexte dans lequel le transport de marchandises n'a eu de cesse d'évoluer.

¹ N. MASSICOTTE, « Décès d'un camionneur à Princeville : un accident de travail qui aurait pu être évité », LeNouveliste, 17 juin 2021 - <https://www.lenouveliste.ca/actualites/justice-et-faits-divers/deces-dun-camionneur-a-princeville-un-accident-de-travail-qui-aurait-pu-etre-evite-video-d46b027efafbeaccff4005b546e6ceb>.

Le « chargement » est l'action de charger, de placer une charge sur un support. En matière de transport de marchandises, cette action consiste en la disposition de biens, dans un engin permettant son déplacement. Le « calage » est l'action de caler, de rendre fixe et d'immobiliser une marchandise. Caler une marchandise peut parfois être insuffisant, celle-ci nécessitant d'être aussi arrimée. L'« arrimage » est l'action d'arrimer, de fixer solidement une marchandise.

De tout temps, les échanges commerciaux ont été soumis au développement de solutions d'acheminement diverses, prenant en considération le volume, la masse, la distance, les contraintes géographiques, climatiques et les notions de délais. A ce jour, l'ensemble de ces paramètres caractérise toujours les différents défis que le transport est contraint de relever. De ce fait, les hommes n'ont de cesse de développer des solutions techniques permettant un acheminement optimal, qu'il soit terrestre, maritime ou aérien. L'accroissement des volumes de marchandises transportées constitue aujourd'hui, l'une des caractéristiques de l'économie mondiale.

Il est communément entendu par « transport » *la manière de déplacer ou faire parvenir par un procédé particulier et sur une distance assez longue² [des personnes et/ou des biens]*. Au cours de leur histoire, les peuples ayant construit leurs coutumes et règles propres à leurs sociétés, le développement de leurs échanges avec autrui a nécessité le besoin d'encadrer spécifiquement ces derniers. Ainsi, progressivement, des réglementations locales, nationales, européennes puis internationales ont vu le jour. Le droit des transports en est le fruit.

2. - Le droit des transports. Le droit des transports est, selon René Rodière³, l'expression réservée à l'encadrement juridique du déplacement de personnes et de marchandises. Par nécessité, c'est au regard de facteurs tels que l'objet, le mode de transport utilisé et son caractère (national ou international), qu'a été conçu, diversifié et développé ce droit. Dans ce cadre, les parties prenantes à l'acheminement de biens ont établi leurs engagements et contraintes respectives au travers d'un contrat : le contrat de transport. Étant donné ses multi-spécificités, l'engagement de parties consistant au transport de marchandises ne

² Définition de « Transport » - Dictionnaire Le Robert

³ R.Rodière, *Droit des transports, Transports terrestres et aériens*, Sirey, 2^e ed., 1977, préf., n°3.

bénéficie pas d'une définition propre, offerte par le législateur. Seules certaines dispositions lui sont consacrées, lesquelles apparaissent au sein du Code civil, de commerce et des Transports. Cependant, pour pallier cette absence de définition juridique, l'ensemble de la doctrine communément admise et la jurisprudence, permettent au droit du transport d'en percevoir les éléments cadres.

De fait, s'en référant à la doctrine, Monsieur Philippe le Tourneau nous rappelle qu'il convient d'admettre qu'il est défini par « contrat de transport », le fait qu'« *un prestataire s'engage, moyennant rémunération, à déplacer une marchandise ou une personne, selon un mode de locomotion déterminé, d'un point à un autre (ou à les ramener à leur point de départ), et alors qu'il a la maîtrise de l'opération* »⁴. Pour en reconnaître l'existence, il conviendra donc d'identifier les critères le définissant à minima, ces derniers étant le « déplacement », la « maîtrise de l'opération », son « caractère professionnel » et « onéreux ». Le contrat de transport est un contrat synallagmatique et consensuel, prenant existence à partir du moment où des parties s'entendent sur les modalités d'un déplacement de biens ou de personnes et prenant fin lorsque son objet est pleinement réalisé. Dans un tel contrat, la prise en charge des marchandises est l'étape cruciale du début de leur déplacement.

3. - La prise en charge de marchandises. La prise en charge de marchandises se définit comme étant un acte à la fois matériel et juridique par lequel, un transporteur accepte de prendre possession effective de la marchandise à transporter. La prise en charge de la chose transportée, qui ne saurait se confondre avec la conclusion du contrat de transport, implique que les professionnels du transport soient soumis au respect des « règles de l'art » relatives aux modalités qu'il convient de mettre en œuvre pour garantir la parfaite intégrité des marchandises confiées. Étant donc à considérer comme un élément substantiel du contrat de transport, la préservation des marchandises, implique qu'une attention toute particulière soit portée aux opérations de chargement, de calage et d'arrimage. Celles-ci constituant une obligation du contrat du transport.

⁴ Ph. Le Tourneau, *Droit de la responsabilité et des contrats*, Dalloz Action, 11^e ed., 2018-2019, n°3314-11.

Dans ce souci de préservation, les professionnels du transport se doivent d'anticiper l'ensemble des difficultés que les marchandises pourraient être amenées à rencontrer lors de leur déplacement (climatiques, météorologiques, géographiques, ou encore liées à leurs propriétés...). Aussi, en dépit de cette analyse de risques, un nombre important de sinistres reste à déplorer. Ces sinistres, au-delà de la notion de dégradation des marchandises, engendrent d'autres conséquences...

Au travers de ce mémoire, nous nous interrogerons donc sur **les conséquences résultant d'une mauvaise exécution des opérations de chargement, de calage et d'arrimage des marchandises et ce, particulièrement en matière de « responsabilité ».**

Pour répondre à cette interrogation, nous traiterons dans une première partie **l'obligation de chargement, de calage et d'arrimage des marchandises**, en passant par la définition textuelle et pratique de ces opérations (Titre 1), ainsi que par l'attribution de la charge de cette obligation et la prévention du risque lors de sa réalisation (Titre 2). Dans une seconde partie, nous analyserons quelles sont **les conséquences d'une défaillance à cette obligation**, au niveau de la responsabilité (Titre 1), ainsi qu'au niveau assurantiel et financier pour les entreprises de transport (Titre 2).

PREMIÈRE PARTIE – L’obligation de chargement, de calage et d’arrimage des marchandises

Les opérations de chargement, de calage et d’arrimage de marchandises nécessitent pour l’ensemble des acteurs devant les mettre en œuvre, d’être préalablement définies (Titre I) et la charge précisément attribuée (Titre II).

TITRE 1 – Définition de l’obligation

Dans un souci de prévention des risques d’avarie aux marchandises et des atteintes portées à la sécurité des personnes, il convient d’une part, que soit clairement définie l’obligation de chargement, de calage et d’arrimage (Chapitre 1) et d’autre part, que soient identifiées les contraintes de mises en œuvre spécifiques de ces opérations, relatives à la nature de la chose transportée (Chapitre 2).

Chapitre 1 : Les opérations

Les opérations de chargement (Section 1), de calage et d’arrimage (Section 2), toutes trois complémentaires et constitutives d’une obligation, sont à définir distinctement.

Section 1 : Le chargement

4. - Le chargement dans la pratique. La préparation du déplacement de la marchandise entend diverses opérations. Après l’organisation et la planification des expéditions, puis le conditionnement et emballage de la marchandise, la dernière étape de cette préparation du déplacement est celle du chargement. En effet, les marchandises se doivent d’être chargées dans un mode de transport, afin de commencer leur acheminement vers le lieu de destination convenu par les parties au contrat. De ce fait, le chargement constitue l’opération physique initiale du transport de marchandises. Bien que certains textes y fassent référence dans leurs dispositions, l’opération de chargement ne fait pas l’objet d’une définition claire par ces derniers. C’est donc la pratique et l’observation qui ont permis de définir le chargement, comme l’opération matérielle consistant à mettre en

place ou à enlever sur ou dans un engin de transport, des produits, fonds et valeurs, matériels ou engins, déchets, objets et matériaux de quelque nature que ce soit⁵. Cette opération peut être effectuée par un individu, manuellement ou aidé d'équipements dédiés.

Assurer le bon acheminement de marchandises nécessitant dans un premier temps de déterminer le mode de transport adéquat, les parties au contrat vont définir ce dernier en fonction de plusieurs éléments : le type de marchandises à transporter, le caractère national ou international de l'envoi, les délais d'acheminements souhaités ainsi que le critère du coût de l'envoi. Avec le temps, le chargement des marchandises a été facilité par les aménagements techniques des modes de transports de marchandises (on pense notamment à la naissance des conteneurs au XIX^e siècle, utilisés « *pour répondre à des besoins ponctuels dans le transport ferroviaire* »⁶ et à leur utilisation maritime, dès 1956, grâce à l'américain Malcolm McLean⁷). L'utilisation de véhicules, conteneurs et autres engins permettent aujourd'hui d'assurer un transport efficace des cargaisons. Toutefois, un mauvais chargement augmente fortement les risques de dommages aux marchandises durant les opérations de manutention ou durant leur transport, voir même les risques de déséquilibre des engins de transport (par exemple, la mauvaise répartition d'une cargaison au sein de la soute d'un avion peut être amenée à déséquilibrer l'engin, lors du vol), sans écarter le fait que certains dommages corporels peuvent être subis par le personnel intervenant tout le long de la chaîne de transport, comme par le public pouvant évoluer à proximité.

C'est donc sur l'ensemble des préposés au chargement que repose principalement la mission du bon transport d'une marchandise. Il en va de la sécurité des marchandises et d'un grand nombre d'acteurs présents tout au long de la chaîne de transport. Ces derniers sont par exemple, les conducteurs de véhicules routiers (transport par route), les cheminots (transport par voie ferrée), l'équipage des navires ou bateaux, le personnel de manutention et les dockers (transport par voie intérieure ou par mer) etc. Le chargement est par conséquent assujéti à des réglementations spécifiques diverses (exemple : bâchage obligatoire pour certaines marchandises sur véhicules, conteneurs, wagons).

⁵ Définition de « Chargement » - par l'Institut national de recherche et de sécurité – www.inrs.fr

⁶ C. Barjonet, « Le monde mis en boîte ou l'histoire du conteneur », Les Echos, 2014.

⁷ BILLARD (J.), *Porte-conteneurs, la révolution des transports maritimes*, édition ETAI, 2003, p.24

Ainsi, des normes et processus claires ont été établis tant au niveau des États qu'au niveau international. Parmi ces processus, on peut évoquer les Codes de bonne pratique à suivre afin de réaliser les opérations de chargement dans les règles de l'art, tel que le Code CTU⁸ pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (ce code est une publication conjointe de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), de l'Organisation Internationale du Travail (OIT) et de la Commission Économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU)). Étant entendu que ce Code CTU ne saurait contredire, ni se substituer aux règles nationales ou internationales en vigueur. Ces normes, processus et Codes sont constitutifs de l'obligation à laquelle sont soumis les acteurs procédant aux opérations de chargement.

5. - Les textes et l'obligation de chargement. Cette obligation de chargement est consacrée par les textes nationaux ainsi que par certaines conventions internationales. Concernant les transports terrestres, on peut évoquer que pour le transport routier de marchandises, lorsque celui-ci est effectué sur le territoire national, les parties sont soumises au régime du Code des transport, prévoyant un contrat type général et des contrats types spécifiques. Lorsque le transport routier est effectué à l'international, celui-ci est soumis au régime de la Convention de Genève du 19 mai 1956 relative au contrat de transport international de marchandises par route dite « CMR ».

Les règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire de marchandises du 9 juin 1999, dites « RUCIM », consacrent l'obligation de chargement à l'article 13. Lorsque le transport ferroviaire est effectué en interne, l'obligation de chargement est consacrée par les CGVT-fret de la Société Nationale des Chemins de Fer français⁹. L'acheminement fluvial de marchandises est juridiquement encadré par les contrats types régissant les relations entre donneurs d'ordre et transporteurs fluviaux et visant à combler les lacunes de la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure, dite « CMNI ». L'obligation de chargement est consacrée dans ces contrats types fluviaux ainsi que dans ladite convention, en son article 6§4.

⁸ Code de bonnes pratiques OMI/OIT/CEE-ONU pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (Code CTU) – www.unece.org

⁹ S. Piédelièvre et D. Gency-Tandonnet, *Droit des transports*, Lexis Nexis, Manuel, 2^e éd., 2019, p437, n°534.

Le transport aérien international de marchandises est encadré par les Conventions de Varsovie du 12 octobre 1929 et de Montréal du 28 mai 1999 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international. Le chargement ne fait pas l'objet de disposition dans ces dernières. Quant au transport maritime de marchandises, celui-ci est régi principalement par la Conventions de Bruxelles du 25 août 1924 (« Règles de la Haye et de Visby ») ainsi que celle des nations unies sur le transport de marchandises par mer du 30 mars 1978, dite « Règles de Hambourg ». On peut constater que l'obligation de charger est consacrée à l'article 3 des règles de la Haye et de Visby¹⁰. En effet, lesdites règles indiquent que plusieurs phases composent le transport maritime de marchandises, dont le chargement, l'arrimage, le transport et le déchargement¹¹.

Avec le temps et l'expérience acquise par les professionnels, les délais de chargement ont considérablement diminué et cela a permis une nette augmentation du taux de rentabilité des modes de transports et par conséquent, des échanges commerciaux. Mais comment expliquer une telle progression sur l'opération de chargement ? De par la haute fréquence des transports au travers le monde, les hommes ont pris conscience que le chargement dépendait d'un élément fondamental : la nature de la marchandise transportée. En effet, le chargement entend classification des marchandises, par type. L'identification des marchandises permet alors d'élaborer un plan de chargement de l'engin de transport, qui sera essentiel dans la répartition des masses et qui par conséquent, est à respecter par les professionnels du transport. Cette répartition est essentielle, car « *le chargement incorrect de cargaisons lourdes et légères ensemble peut entraîner un écrasement et une détérioration du contenu* »¹² (Annexe n°1). C'est donc sur cette répartition des masses que sera assurée la stabilité du transport et en partie la sécurité de ce dernier.

¹⁰ Article 3, point 2, Convention de Bruxelles du 25 août 1924 (« Règles de La haye ») : « *Le transporteur, sous réserve des dispositions de l'article 4, procédera 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.* »

¹¹ Article 2 Convention de Bruxelles du 25 août 1924 (« Règles de La haye ») : « *Sous réserve des dispositions de l'article 6, le transporteur, dans tous les contrats de transport de marchandises par mer, sera, quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement desdites marchandises soumis aux responsabilités et obligations, comme il bénéficiera des droits et exonérations ci-dessous énoncés* ».

¹² Capitaine J. J. McNAMARA, « Les dix étapes du chargement, de l'arrimage et de l'assujettissement d'un conteneur », *Rapport soumis aux fins de discussion au Forum de dialogue mondial sur la sécurité dans la chaîne d'approvisionnement concernant le remplissage des conteneurs*, 2011, Annexe III, p83.

L'objet du transport d'une marchandise étant son déplacement, faut-il encore qu'il comprenne la livraison conforme de celle-ci. Par livraison « conforme » on entend alors l'arrivée en bon état de la cargaison, à destination. L'un des buts du transport est donc « *la livraison d'un chargement complet, propre et intact* »¹³. De ce fait, pour qu'une cargaison soit livrée conformément aux attentes du destinataire, le chargement doit avoir été suivi d'opérations complémentaires et essentielles que sont le calage et arrimage des marchandises.

Section 2 : Le calage et l'arrimage

6. - L'opération de calage. Effectuer un chargement dans les règles de l'art entend de procéder au calage des marchandises entre-elles. Le « calage » peut se définir comme l'action de caler, de fixer et de maintenir les charges et leur organisation dans une structure, un moyen de transport. Il s'agit d'une étape cruciale dans le chargement des marchandises, permettant de faire en sorte que celles-ci supportent physiquement le voyage et les divers mouvements auxquels peuvent être assujettis les engins de transports. On pense notamment aux chocs, phénomènes d'éclatement, de frottement, ou encore d'humidité auxquels peuvent faire face les marchandises. En effet, de par leurs caractéristiques, les engins de transport peuvent connaître des perturbations au cours de leur déplacement. On peut prendre pour exemple les trous d'air ou perturbations que peuvent rencontrer les envois aériens ou encore les diverses secousses inhérentes aux opérations de manutention, durant les voyages routiers, ferroviaires, fluviaux ou maritimes. Concernant les expéditions maritimes, on parle plutôt de « risques » de navigation auxquels la cargaison est susceptible de faire face, comme le « *Roll* » qui est l'effet de roulage du navire en mer, le « *Sway* » qui est l'effet de dérapage, le mouvement de « *Pitch* » qui est l'effet de tangage ou encore le « *Surge* » qui est le phénomène d'accélération du navire lorsque celui-ci se trouve au sommet d'une haute vague et redescend brusquement¹⁴.

¹³ Capitaine J. J. Mc NAMARA, « Les dix étapes du chargement, de l'arrimage et de l'assujettissement d'un conteneur », *Rapport soumis aux fins de discussion au Forum de dialogue mondial sur la sécurité dans la chaîne d'approvisionnement concernant le remplissage des conteneurs*, 2011, Annexe III, p81.

¹⁴ Enseignement de Monsieur F. DENEFFLE, Assurance maritimes et transports, année 2020-2021.

L'ensemble de ces perturbations nécessitant donc que les marchandises soient correctement stabilisées pour pouvoir supporter le transport et arriver en bon état à destination, l'opération de chargement doit faire l'objet d'un contrôle attentif concernant les étapes du calage des marchandises. Un tel contrôle s'effectue sur les moyens de calages utilisés par le(s) professionnel(s), tout en observant leur aptitude à stabiliser les marchandises. Le calage peut s'effectuer de deux manières possibles ; tout d'abord, c'est par une observation des marchandises et de leurs propriétés physiques, que certaines vont pouvoir être stabilisées et se maintiennent entre-elles. Autrement, c'est avec l'utilisation de matériaux de remplissage spécifiques que les espaces vides de la cargaison vont pouvoir être comblés, permettant ainsi un calage efficient des marchandises. Parmi ces matériaux de remplissage, on pense notamment aux coussins de calage ou « d'air gonflable » (*Annexe n°2*). De nature flexibles et très maniables, ces coussins constituent une solution particulièrement fiable pour le transport de marchandises en conteneur, wagons ou remorque de véhicule¹⁵.

L'opération de calage est intimement liée à celle de l'arrimage des marchandises transportées, assurant toutes deux une stabilité et une sécurité de ces dernières tout au long du trajet et ce, même en cas d'intermodalité.

7. - L'opération d'arrimage. L'arrimage se définit comme l'« *action d'arrimer, c'est à dire de disposer méthodiquement et fixer solidairement le chargement d'un navire, d'un véhicule, ou encore d'un avion* »¹⁶. Par cette définition, cette opération consiste donc en le positionnement et la fixation des charges par des moyens appropriés (*Annexe n°3*). Outre le besoin de tels moyens, afin qu'un arrimage solide puisse être effectué, le véhicule, contenant ou autre engin de transport « *doit être pourvu d'une carrosserie appropriée, munie des points d'arrimage et des équipements spécifiques nécessaires requis* »¹⁷. Afin de maintenir les charges et d'arrimer correctement les marchandises du mieux de possible selon leur nature et le mode de transport utilisé, plusieurs techniques ont été établies comprenant l'usage d'outils spécifiques. Parmi ces outils, on retrouve : les sangles d'arrimage, les chaînes d'arrimage à maillons (courts ou longs), les câbles

¹⁵ Outils d'arrimage – Metaltis – www.metaltis.fr/arrimage.html

¹⁶ Définition d'« Arrimage » - www.linternaute.fr/dictionnaire/fr/definition/arrimage/

¹⁷ Définition d'Arrimage, *Quelles sont les conditions d'un bon arrimage ?* - www.perceval-express.com/lexique-transport/arrimage/

d'arrimage, les tendeurs, les rails (appelés aussi « Barres Cargo » ou « Poutres d'arrimage »), la cornière de protection (cette cornière est destinée à protéger les angles des marchandises transportées, tout comme les sangles, évitant que celles-ci s'usent prématurément) ou encore les tapis antiglisse (ces tapis permettent de limiter l'aspect glissant des planchers et accroissent les frottements entre les marchandises et le plancher)¹⁸.

Il est important de mettre en avant que les normes et standards d'arrimage varient d'un État à un autre. En effet, tous les pays n'ont pas les mêmes réglementations en matière d'arrimage, et certains outils de calage et d'arrimage peuvent être d'utilisation obligatoire pour chaque chargement. Une autre différence entre les États peut se constater concernant l'inspection des chargements. En effet, certains États comme l'Allemagne ou l'Autriche instaurent des contrôles fréquents et très strictes de l'arrimage de marchandises¹⁹. De tels contrôles sont effectués car les conséquences d'un désarrimage peuvent être majeures (on peut notamment penser au cas d'un conteneur arrimé de façon inadéquate, entraînant son désarrimage du navire en cas de forte tempête ou autre évènement de mer²⁰. On peut aussi imaginer un camion dont l'arrimage de la marchandise n'est pas correctement respecté, celle-ci se décrochant en cours de transport et tombant sur un véhicule circulant derrière). C'est pour cela qu'il est primordial d'effectuer ces opérations avec soin, diligence et conscience qu'une mauvaise exécution de ces dernières peuvent avoir des conséquences dommageables, pour les marchandises comme les personnes qui l'entourent. D'ailleurs, concernant le transport maritime de marchandises, la convention de Bruxelles de 1924 énonce que « *le transporteur (...) procèdera 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* »²¹.

Effectuer un bon arrimage des marchandises passe par le suivi de formations dédiées. En effet, certaines marchandises nécessitent un arrimage spécifique (par exemple, les marchandises dangereuses, volumineuses ou le vrac) et de telles particularités se doivent d'être portées à la connaissance des opérateurs de transport. Parmi les nombreuses

¹⁸ Définition d'arrimage, *Quelles sont les techniques d'arrimage ?* - www.perceval-express.com/lexique-transport/arrimage/

¹⁹ L'arrimage : comment garantir la sécurité dans le transport de marchandises ? -

<https://infos.wurth.fr/larrimage-comment-garantir-securite-transport-marchandises/>

²⁰ C. H. Assongba, Thèse sur *Les contentieux en transport maritime de marchandises par conteneurs*. Université du Droit et de la Santé – Lille II, 2014, p11.

²¹ Article 3, point 2, Convention de Bruxelles du 25 août 1924 (« Règles de La Haye »).

formations existantes, on peut retrouver celles portant sur l'« Arrimage et calage des marchandises dangereuses », l'« Arrimage et calage des engins », ou encore sur l'« l'arrimage et calage dans des conteneurs maritimes »²², pour lesquelles certaines aptitudes et compétences d'observation, de lecture et de conception de plans peuvent être nécessaires. Chaque personne suivant une formation, doit recevoir les informations et renseignements relatifs aux tâches effectuées. Les objectifs de ces formations sont divers, comme l'obtention d'un savoir-faire, le fait de percevoir et anticiper les conséquences d'un mauvais arrimage, les exigences juridiques, anticiper les contraintes physiques exercées par ou sur une marchandise (l'ampleur des forces pouvant agir sur le chargement au cours du transport) et les sollicitations induites selon le mode de transport utilisé. Ces formations vont en partie s'effectuer grâce à des codes dits de « bonnes pratiques » établis afin de combler le « vide » des directives générales destinées aux professionnels du transport de marchandises. Ces codes permettent à ces derniers de maîtriser l'art d'arrimer des marchandises de manière sécurisée (pour exemple on retrouve notamment le code international de bonnes pratiques traitant de l'« arrimage sécurisé des charges sur les véhicules routiers », édité par l'IRU - Union Internationale des Transports Routiers²³). Après une période de formation, les personnes en charge du chargement et de l'arrimage de charges doivent être suivies et encadrées sur une période suffisant longue.

Nous pouvons donc, de par l'usage du bon sens et le respect des bonnes pratiques communément admises, comprendre que la répartition des charges dans un mode de transport favorise non seulement son équilibre mais également la maîtrise de son arrimage. Nous pouvons aisément imaginer que « *les colis lourds, comme des composants de machines et des pièces lourdes, détachées ou sur palette, devraient toujours être arrimés au fond ou sur le plancher du conteneur, tandis que les produits plus légers devraient être placés au-dessus.* »²⁴. Ces procédés répondent à l'ensemble des contraintes observées et démontrées scientifiquement au fil du temps, en ce qui concerne l'exercice des forces physiques auquel tout corps est soumis lors de sa mise en mouvement.

²² FCE-ARRIMAGE – Formation, Conseil et Expertise - www.fce-arrimage.com/formations-arrimage/

²³ Code de bonnes pratiques international sur l'arrimage sécurisé des charges sur les véhicules routiers – IRU (Union Internationale des Transports Routiers) - <https://www.iru.org/sites/default/files/2016-01/fr-safe-load-securing-8th.pdf>

²⁴ Capitaine J. J. Mc NAMARA, « Les dix étapes du chargement, de l'arrimage et de l'assujettissement d'un conteneur », *Rapport soumis aux fins de discussion au Forum de dialogue mondial sur la sécurité dans la chaîne d'approvisionnement concernant le remplissage des conteneurs*, 2011, Annexe III, p83.

Le chargement, le calage et l'arrimage sont donc, au vu de leur technicité, des opérations devant être réalisées avec une parfaite connaissance préalable des caractéristiques des marchandises à transporter et du mode de transport choisi...

Chapitre 2 : Nature du chargement – Contraintes spécifiques et choix des modalités

En matière de transport, la possession préalable d'informations claires et non-équivoques par les acteurs concernant les spécificités des marchandises et lieux de chargement, s'impose (Section 1). C'est de cet échange d'informations que va en découler le choix des moyens mis en œuvre pour effectuer les opérations de chargement, de calage et d'arrimage, en conformité avec la nature et le conditionnement de la cargaison (Section 2).

Section 1 : L'information préalable du transporteur

8. – L'information relative aux marchandises. La prévisibilité du dommage aux marchandises, entendue comme la prévention de celui-ci, passe par la maîtrise du déplacement. De cette maîtrise, on entend la réalisation d'un bon chargement des marchandises, conformément à la nature de l'engin transport et à celle de la cargaison. Toutefois, la réalisation d'un chargement ne peut s'effectuer conformément que si celui-ci a fait l'objet d'une bonne préparation des marchandises en amont et d'un échange d'informations complet entre le donneur d'ordre (pouvant être l'expéditeur) et le transporteur. En effet, tout transporteur terrestre (routier, ferroviaire ou fluvial), maritime ou aérien, ne pourra assurer le chargement et transport d'une marchandise dans des conditions optimales qu'une fois avoir obtenu toutes les informations relatives à la cargaison et ses spécificités. L'information de l'expéditeur envers le transporteur constitue donc une obligation accessoire et antérieure au déplacement de la marchandise.

En transport routier de marchandises, lorsque les parties prévoient un contrat écrit, celui-ci est souvent précédé d'un avant contrat édictant de nombreuses informations sur le transport à venir, sur lesquelles les parties s'accordent. En effet, ce contrat comprend

toutes les spécificités des marchandises, la demande éventuelle d'un véhicule spécial, la prévention d'un délai d'acheminement, l'interdiction de rupture de charge, la réservation d'un espace de plancher (s'il s'agit d'un envoi en « groupage ») etc... En transport fluvial, « le donneur d'ordre fournit des informations précises au transporteur relatives aux parties, aux conditions d'exécution du contrat et à la marchandise, soit lors de la conclusion du contrat, soit au plus tard lors de la prise en charge »²⁵. Concernant le transport ferroviaire, « au plan intellectuel, avant de présenter les marchandises, l'expéditeur doit fournir les informations nécessaires à la bonne exécution du contrat sur la nature des marchandises, ses caractéristiques »²⁶. Quant aux transports maritimes et aériens, de telles informations sont inscrites sur les documents de transport ; en maritime, ces informations sont établies sur le connaissement (dit aussi « *Bill of Lading* » - Annexe n°4) et en aérien c'est principalement sur la lettre de transport aérien (dite aussi « *LTA* ») ou sur le bordereau d'instruction (dit aussi « déclaration d'expédition »). Sur ces documents y figurent donc les informations sur la nature exacte de la marchandise, le nombre de colis et leur type d'emballage, leur poids etc...²⁷.

9. – L'information relative au lieu de chargement. L'échange d'informations préalable entend également celles relatives aux modalités d'accès du transporteur aux lieux de chargement et de déchargement. Tout au long de la chaîne du transport, le transporteur routier s'avère dans la quasi-majorité des cas, indispensable pour l'acheminement des marchandises. C'est pourquoi nous porterons sur ce point une attention volontairement ciblée sur ce mode transport. La convention CMR relative au contrat de transport international de marchandises par route ne spécifie rien sur les modalités de chargement des marchandises, laissant le droit interne faire son œuvre. C'est donc dans les contrats types spécifiques (article 12 du contrat type *citernes*, article 9.1 du contrat type *véhicules roulants*, par exemple) et à l'article 10 du contrat type applicable aux transports publics routiers de marchandises pour lesquels il n'existe pas de contrat type spécifique, qu'il est indiqué que « les lieux désignés par le donneur d'ordre doivent être accessibles sans contrainte ni risque particuliers pour des véhicules de caractéristiques usuelles pour le

²⁵ S. Piédelièvre et D. Gency-Tandonnet, *Droit des transports*, Lexis Nexis, Manuel, 2^e éd., 2019, p554, n°704.

²⁶ S. Piédelièvre et D. Gency-Tandonnet, *Droit des transports*, Lexis Nexis, Manuel, 2^e éd., 2019, p445, n°550.

²⁷ Le Lamy transport, tome 2, Partie 6 – Transports aériens, Chapitre 2 – Conclusion et exécution du contrat de transport aérien, n°1100.

transport considéré »²⁸. Les lieux de chargement doivent donc être accessibles sans difficulté pour le transporteur, et le donneur d'ordre doit s'en assurer. A défaut, le transporteur n'est pas tenu d'accéder à un point où son véhicule ne pourrait y parvenir sans risque, ou s'il le fait et qu'un dommage survient, le donneur d'ordre pourrait voir sa responsabilité engagée (CA Besançon, 30 octobre 2018, n°17/00904²⁹).

Entre délais serrés et pressions des fournisseurs et clients, les entreprises de transport routier doivent faire face à certaines contraintes. De ce fait, on peut constater une forte sinistralité du secteur du transport de marchandises par route, et l'Institut National de Recherches et de Sécurité relève neuf accidents du travail sur dix ayant lieu lors de l'accès au véhicule, de la mise à quai ou au cours des opérations de chargement/déchargement³⁰. Afin de faire face à un tel fléau de sinistralité, les entreprises d'accueil (fournisseur/expéditeur), lorsqu'elles font appels à une entreprise de transport tierce pour la réalisation d'un déplacement de marchandises, se doivent de communiquer en amont au transporteur un protocole de sécurité (*Annexe n°5*). On retrouve la mention de ce protocole de sécurité à l'article 10 du contrat type général, qui dispose que « *le transporteur se conforme au protocole de sécurité applicable sur le site de chargement et/ou de déchargement conformément aux articles R. 4515-4 et suivants du Code du travail. Plus généralement, il est tenu de respecter les règles de sécurité en vigueur dans les lieux où il est amené à intervenir.* ». Le Code du travail consacre ce Protocole de sécurité en ses articles R4515-4 à R4515-11. L'article R4515-4 dudit Code dispose que « *Les opérations de chargement ou de déchargement, font l'objet d'un document écrit, dit « protocole de sécurité », remplaçant le plan de prévention* »³¹. Un tel protocole est réalisé dans le but d'informer les transporteurs sur les risques de toute nature pouvant être générés par l'opération de chargement, et prévoit les mesures de prévention et de sécurité³².

²⁸ Article 10 du Contrat type applicable aux transports publics routiers de marchandises pour lesquels il n'existe pas de contrat type spécifique, *Code des transports*, Lexis Nexis, Ed. 2020.

²⁹ Cour d'Appel de Besançon, 1^{ère} chambre, arrêt du 30 octobre 2018, Répertoire général n°17/00904, Eurovia c/Transports Robles, BTL 2018, n°3713, p.65 – En ligne sur www.lamyline.fr.lama.univ-amu.fr

³⁰ INRS (Institut National de Recherche et de Sécurité) - <https://kiosque.inrs.fr/lettre/archives/001/exemple.html#suite>

³¹ Code du Travail - <http://www.legifrance.gouv.fr>

³² Article R4515-5 du Code du travail - <http://www.legifrance.gouv.fr>

Il s'agit d'un document établi par écrit, conjointement entre le transporteur et l'entreprise d'accueil. Ce protocole est daté et signé par les parties et comporte l'ensemble des informations échangées par ces dernières. Notamment, l'entreprise d'accueil doit y préciser les consignes de sécurité concernant l'opération de chargement ou de déchargement, le lieu de livraison ou de prise en charge avec les modalités d'accès et de stationnement aux postes de chargement ou de déchargement, les matériels et engins spécifiques utilisés pour la réalisation de ces opérations ou encore l'identité du responsable désigné par l'entreprise d'accueil³³. Prenant désormais en compte la crise sanitaire de la Covid-19, les protocoles de sécurité peuvent être suivis d'une annexe concernant les règles d'hygiène à respecter sur les lieux d'opérations. Le transporteur, quant à lui, doit apporter à ce protocole les informations relatives aux caractéristiques du véhicule, son aménagement et ses équipements, la nature et le conditionnement des marchandises ainsi que les précautions ou sujétions particulières résultant de la nature des substances ou produits transportés³⁴. Ce protocole doit être réalisé à chaque nouvelle intervention programmée par les parties. Toutefois, si l'opération impliquant régulièrement les mêmes entreprises revêt un caractère répétitif, alors un seul protocole peut être établi préalablement à la première opération³⁵. Par « opération à caractère répétitif », l'article R4515-3 du Code du travail dispose que l'on entend « *celles qui portent sur des produits ou substances de même nature (...), accomplies sur les mêmes emplacements, selon le même mode opératoire, et [qui] mettent en œuvre les mêmes types de véhicules et de matériels de manutention* ».

L'établissement d'un tel protocole étant d'une haute importance afin de garantir la sécurité et le bon déroulement des opérations de chargement/déchargement, le défaut d'établissement ou l'absence de vérification de ce dernier par l'entreprise d'accueil fait que sa responsabilité pourrait se voir retenue en cas de dommage. Dans un arrêt en date du 7 janvier 2005 (CA Grenoble, 7 janvier 2005, n°04/00308), il a été énoncé que « les établissements chargeurs ou destinataires doivent veiller à ce que leurs salariés respectent les dispositions fixées dans les protocoles de sécurité »³⁶. De surcroît, s'il s'agit du non-

³³ Article R4515-6 du Code du travail - <http://www.legifrance.gouv.fr>

³⁴ Article R4515-7 du Code du travail - <http://www.legifrance.gouv.fr>

³⁵ Article R4515-9 du Code du travail - <http://www.legifrance.gouv.fr>

³⁶ CA Grenoble, 7 janvier 2005, n°04/00308, BTL 2008, p.75 – En ligne sur www.lamyline.fr.lama.univ-amu.fr

respect du protocole par le chauffeur, c'est alors la responsabilité du transporteur qui serait engagée.

L'échange préalable d'informations relatives aux marchandises et lieux de chargement est essentiel afin de permettre au transporteur de préparer le matériel, engin ou contenant nécessaire à la réalisation d'un bon chargement, conformément à la nature et au conditionnement de la cargaison...

Section 2 : Conformité des opérations au regard de la nature et du conditionnement des marchandises, une exigence

10. – Le conditionnement et marquage des marchandises, étapes préalables et indispensables au chargement. Par définition, le transport de marchandises couvre tout ce qui n'entre pas dans le transport de voyageurs. En effet, le déplacement de marchandises diffère de celui de personnes, au vu de leurs spécificités d'une part et du déroulement de leur transport d'autre part. Les types de marchandises sont divers ; Il y a les marchandises périssables avec date limite de consommation (exemple : les produits alimentaires), les marchandises non-alimentaires (exemple : véhicules, effets personnels, produits pharmaceutiques, matériaux électriques...), les marchandises dangereuses (à caractère explosif ou inflammable), les animaux vivants ou encore les marchandises volumineuses (pouvant être assez longues ou pondéreuses). Il est important de rappeler que le conditionnement, emballage et étiquetage des marchandises doivent répondre aux caractéristiques de celles-ci, leur permettant ainsi de supporter le transport. Un tel emballage et conditionnement se calcule et se détermine donc en fonction de différents critères : la nature de la marchandise (sa hauteur, son poids, sa fragilité, ses points d'appuis/son centre de gravité...), le(s) mode(s) de transport (prise en compte des risques de pression, de corrosion ou de choc inhérent au type de transport choisi...), la présence ou absence de rupture de charge, les conditions et durée de stockage avant le départ et à l'arrivée, la durée du transport ainsi que les conditions de réception à destination.

Les catégories d'emballage fréquemment retrouvées lors de transports sont les berceaux et socles (pour les marchandises « hors gabarit » ne nécessitant pas de conditionnement particulier de part leur « non-fragilité »), les fardeaux, palettes et châssis (pour les marchandises ne nécessitant pas de mise en caisse, mais pouvant nécessiter d'être

regroupées), les caisses à claire-voie (pour les marchandises dont la forme ou fragilité ne permettent pas la mise en berceaux/fardeaux), les caisses pleines (pour les marchandises nécessitant une protection physique/mécanique), les tourets de câbles... Ces diverses catégories d'emballage constituent un moyen de regroupement permettant de faciliter le transport, la manutention ou le stockage de la cargaison³⁷.

L'emballage des marchandises entend également la présence de marquages. En effet, le marquage de certaines marchandises s'avère indispensable afin que celles-ci soient correctement déplacées, manutentionnées, puis chargées. Les normes de marquages sont édictées par l'Organisation Internationale de Normalisation (dite « ISO ») et parmi celles-ci nous pouvons retrouver la norme « ISO 780 : 2015 » concernant les « symboles graphiques pour la manutention et le stockage des emballages »³⁸. Les symboles de marquage couramment utilisés sont : « Marchandise Fragile » (un tel symbole indique que les marchandises doivent être manutentionnées avec délicatesse), « Vers le Haut » (symbole indiquant que les marchandises doivent impérativement être chargées dans un sens particulier), « Protéger de l'humidité », « Centre de gravité » (ce symbole est régulièrement placé sur des colis lourds, afin de permettre d'identifier l'endroit du centre de gravité), « Ne pas empiler » (ce symbole averti les opérateurs que les marchandises en question ne peuvent pas être gerbées (//empilées)) ou encore « Élinguer ici » (symbole indiquant le passage d'élingues ou de sangles de levage permettant de lever la marchandise). A côté de ceux destinés à prévenir des spécificités physiques des marchandises, certains marquages et étiquettes induisent de redoubler d'attention durant la manipulation de certaines d'entre-elles. En effet, les marquages « classiques » comme ceux que nous venons d'évoquer, ne doivent pas être confondus avec ceux destinés à identifier les dangers que peuvent présenter certaines marchandises³⁹. On pense notamment aux marchandises dangereuses nécessitant d'être clairement étiquetées suivant leur niveau de dangerosité, afin que leur manutention et chargement s'effectuent sans risque pour elles-mêmes ainsi que pour les personnes l'entourant.

³⁷ M. PIQUET, *Le transport pratique*, L'Antenne, 2020, p4.

³⁸ Norme ISO 780 :2015, *Emballages – Emballages de distribution – Symboles graphiques pour la manutention et le stockage des emballages* - <https://www.iso.org/fr/standard/59933.html>

³⁹ Le Lamy transport, tome 3 – Partie 3 : Transports maritimes de marchandises dangereuses – Livre 3 : Emballages (transports maritimes) – n°1554 : Finalité du marquage des emballages

Le conditionnement et marquage d'une cargaison permet donc d'établir un « ordre de chargement », souvent établi à l'aide d'un plan spécifique en adéquation avec le mode de transport désigné.

11. – Caractéristiques du mode de transport et élaboration du plan de chargement.

Le transport de marchandises peut s'effectuer par divers modes de transport et chacun d'entre eux dispose de caractéristiques. En transport maritime, les marchandises peuvent être transportées par des navires de lignes régulières (navires conventionnels, porte-conteneurs, rouliers, mixtes CON-RO) ou par d'autres (navires pétroliers, méthaniers, vraquiers, chimiquiers, transport exceptionnel). Elles sont alors chargées dans des conteneurs, variant d'aspect selon le type de marchandise. Parmi les multiples types de conteneurs, on retrouve le plus souvent : le conteneur pour usage général (aussi appelé « *DRY* ») adapté au transport de marchandises « sèches » conditionnées dans des cartons, sacs, caisses..., le conteneur à toit ouvert (aussi appelé « *OPEN TOP* ») pour le transport de produits volumineux dont le chargement ou la manutention ne peuvent s'effectuer que par grue ou pont roulant, le conteneur plate-forme dépourvu d'infrastructure ou plateforme à structure incomplète (aussi appelé « *FLAT* ») permettant d'y charger des colis volumineux et hors gabarit, le conteneur citerne, ou encore le conteneur frigorifique (appelé aussi « *REEFER* »). Pour le fluvial, il existe également divers types de bateaux et de convois poussés. Concernant le transport aérien, les marchandises peuvent être transportées dans divers types d'avions tels que les avions de ligne à configuration « mixte » ou « combi » (l'avion transporte des passagers et du fret dans les soutes) ou les avions à configuration « cargo ou tout-cargo » (l'avion transporte uniquement du fret). Il en est de même pour le transport routier, comprenant divers types de véhicules (citerne, porte-char, frigorifique, plateau, benne...).

Afin que les marchandises supportent le transport de bout en bout, celles-ci doivent impérativement être transportées dans des contenants étant en conformité avec leur nature. Par exemple, les marchandises devant être maintenues à une certaine température doivent être chargées et transportées dans des conteneurs/véhicules frigorifiques, à caractéristiques thermiques et muni d'un dispositif de réfrigération ou de production de chaleur. On peut également évoquer le transport d'animaux vivants, nécessitant obligatoirement d'être réalisé par le biais de véhicules dédiés soumis à agrément préalable (avec surface de plancher et hauteur suffisantes) ou par le biais d'unité de chargement

spécifiques (en transport aérien), avec des soins réguliers apportés au cours des opérations de chargement, et durant toute la durée du transport⁴⁰. Le bon chargement d'une cargaison passe donc par l'étape primordiale du choix de son contenant, devant être conforme à la nature de celle-ci afin de lui permettre sa protection et/ou conservation tout au long de son acheminement.

Au vu de la multitude des envois quotidiens de marchandises à travers le monde et de la volonté des entreprises à limiter le coût onéreux que chacun d'entre-deux peut représenter, il a fallu concevoir des plans afin d'optimiser au maximum l'espace de chargement dans les divers engins de transport. De tels plans ont été élaborés pour le chargement des marchandises dans les conteneurs et engins de transport en général. En transport aérien, on parle de « ULD » (*Unit Load Devices*). Il s'agit d'unités de chargement ayant des capacités propres en charge utile et volume (palette, conteneurs aériens, plateformes voitures, stalle pour animaux...), qui sont choisies et élaborées en fonction de la taille et configuration de l'avion. De telles ULD sont normalisées par l'*International Air Transport Association* (dite « IATA »)⁴¹. Les plans de chargement sont établis ou avalisés par le transporteur⁴², et font l'objet de formations⁴³. Qu'il soit terrestre, maritime ou aérien, ce plan doit être établi en fonction d'un certain nombre de paramètres, comme l'optimisation de l'espace de remplissage du véhicule/engin, la répartition des charges permettant d'assurer une certaine stabilité de l'engin de transport, la stabilité des marchandises (par leur calage et arrimage), ou encore le respect de l'ordre de livraison (lorsque le transport est groupé et qu'il est convenu de desservir plusieurs destinataires, en matière routière par exemple).

Le non-respect d'un plan de chargement peut avoir d'importantes conséquences. En effet, on peut évoquer une affaire ayant fait l'objet d'un arrêt de Cour d'Appel rendu le 9 juin 2016, concernant la négligence d'un manutentionnaire et d'un transporteur quant au respect du plan de chargement préalablement établi, ayant eu pour conséquence la chute de 54 conteneurs lors du transport maritime. Dans cet arrêt, la responsabilité du

⁴⁰ Règl. Cons. CE n° 1/2005, 22 décembre 2004, art. 3, JOUE, 5 janvier 2005, L3.

⁴¹ QUALITAIR&SEA - <https://www.qualitairsea.com/>

⁴² Article 8, A., point 3 du Contrat type pour le transport public routier en citernes, *Code des transports*, Lexis Nexis, Ed. 2020.

⁴³ Le Lamy transport, tome 3 – Partie 3 : Transports maritimes de matières dangereuses – Livre 8 : Formations (transports maritimes) – n°1874 : Personnel assujetti à formation - [www-lamyline.fr.lama.univ-amu.fr](http://www.lamyline.fr.lama.univ-amu.fr)

manutentionnaire et du transporteur a donc été retenue du fait de « *nombreuses erreurs commises dans le respect du plan de chargement et [d'] un arrimage non conforme aux « bonnes règles », comme le respect de la pyramide des poids* »⁴⁴. Par manque de marchandises, le volume chargeable du conteneur ne peut être entièrement occupé, cela risquant d'entraîner le déplacement des marchandises lors de ses mouvements. A ce propos, nous pouvons faire part d'un autre cas de figure, concernant le mauvais empotage d'un conteneur, et plus précisément d'un chargement incomplet, qui fit l'objet d'une décision rendue par la Haute juridiction dans un arrêt du 25 novembre 2008, concernant quatre groupes frigorifiques transportés du port de Carquefou jusqu'à Abou Dhabi, dont trois ayant subi des avaries et le dernier ayant été perdu en mer⁴⁵.

Il est également opportun d'évoquer que certains chargements, afin d'optimiser la place dans les engins de transports, nécessitent de procéder à la modification du conditionnement des marchandises. En effet, pour exemple concret, lorsque deux palettes peuvent être gerbées l'une sur l'autre et qu'un colis appartenant à la palette en base gêne, les opérateurs du chargement peuvent décider de dépalettiser cette dernière afin de retirer le colis et d'en faire un colis « vrac ». Dans ce type de situation, il est important de le notifier au transporteur ou sur les documents de transport et de suivi de la marchandise (exemple : mentionner ce colis « vrac » sur le bordereau d'empotage), afin d'assurer la présence de la marchandise dans l'engin de transport et de se prémunir face à un éventuel manquant à destination ou une éventuelle avarie de cette marchandise.

C'est donc après avoir défini les opérations que sont le chargement, le calage et l'arrimage, qu'il convient de déterminer sur quelle partie au contrat de transport repose la charge de ces dernières.

⁴⁴ CA Rouen, 9 juin 2016, Publié au *DMF* n°783 de sept. 2016. 702 obs. P. Delebecque.

⁴⁵ Cass. Com., 25 novembre 2008, n°07-17.957, Publié au bulletin – En ligne sur <https://www.legifrance.gouv.fr/juri/id/JURITEXT000019842341>

TITRE 2 – Charge des acteurs et prévention du risque

Les opérations de chargement, de calage et d'arrimage constituant une obligation inhérente au contrat de transport, il conviendra dans un premier temps d'établir quelle partie en a la charge (Chapitre 1), et ce, afin de mettre en avant l'importance de l'émission de réserves en cas de défaut(s) apparente(s) lors de la reconnaissance extérieure du chargement (Chapitre 2).

Chapitre 1 : Chargement, calage et arrimage – Obligation matérielle du chargeur/transporteur

Le chargement, le calage et l'arrimage des marchandises constituent une obligation dont la partie qui en a la charge peut différer selon le contrat de transport, qu'il porte sur un acheminement de nature terrestre, maritime ou aérien, et ce, en droit interne (Section 1) comme international (Section 2).

Section 1 : L'attribution de l'obligation de chargement, calage et arrimage en transport interne

12. – Le défaut de convention écrite entre les parties : l'intervention des contrats types. Conformément à notre droit des obligations et à l'article 1101 du Code civil, le contrat est défini comme « *un accord de volontés entre deux ou plusieurs personnes, destiné à créer, modifier, transmettre ou éteindre des obligations* ». Le contrat de transport de marchandises est un contrat consensuel, synallagmatique et la plupart du temps onéreux, dont l'absence de forme solennelle n'entraîne pas nullité et ce, même si les dispositions des articles L1432-2 et L1432-3 du Code des transports imposent des mentions écrites. En l'absence de convention écrite prévue par les parties, l'article L1432-2 dudit code dispose que leurs rapports sont, de plein droit, ceux fixés par les contrats types. On retrouve principalement ces contrats types en matière de transport routier et fluvial de marchandises. *A contrario* et dans l'attente de l'élaboration d'un contrat

type, ce sont, depuis le 1^{er} juin 2005, les obligations figurant dans les conditions commerciales de Fret SNCF qui s'appliquent en matière ferroviaire⁴⁶.

En transport routier de marchandises, à défaut de convention écrites par les parties et si un litige survient, il conviendra de se référer au contrat type correspondant. On entend par « contrat type correspondant », celui établi conformément au type de marchandises transportées. Concernant l'obligation de chargement, de calage et d'arrimage, celle-ci fait l'objet d'une disposition dans chacun de ces contrats. L'expéditeur est seul tenu de l'obligation de chargement, de calage et d'arrimage dans certains de ces derniers, tels que le contrat spécifique applicable aux transports publics routiers de fonds et de valeurs qui consacre cette obligation en son article 8.1 et le contrat type applicable aux transports de véhicules roulants, en son article 7.1. A contrario, le donneur d'ordre (// expéditeur) a la charge de ses opérations dans d'autres contrats types, tel que celui relatif aux transports routiers d'animaux vivants (article 7) ou encore celui relatif aux transports routiers d'objets indivisibles (article 7). La charge des opérations de chargement, de calage et d'arrimage peut également être répartie selon le poids de l'envoi. En effet, on retrouve ce principe aux articles 7 de deux contrats types : le contrat type spécifique applicable aux transports routiers de marchandises périssables sous température dirigée et le contrat type applicable aux transports publics routiers de marchandises pour lesquels il n'existe pas de contrat type spécifique. Lorsque l'envoi est inférieur à 3 tonnes, les opérations sont exécutées par le transporteur. Inversement, lorsque l'envoi est égal ou supérieur à 3 tonnes, elles sont effectuées par l'expéditeur, même s'il appartient au transporteur de lui fournir l'ensemble des indications utiles à leur bonne exécution. Enfin, on peut constater que la charge de ces opérations peut également clairement être partagée entre le donneur d'ordre et le transporteur. Nous retrouvons ce cas au travers du contrat type concernant le transport public routier en citerne, en son article 8.

En transport fluvial de marchandises, nous pouvons également retrouver trois contrat types distincts : le contrat au voyage, s'afférent à un transport de marchandises déterminé ou plusieurs voyages effectués par une même unité fluviale ; le contrat au tonnage, moyennant un prix fixé à la tonne pour une durée et tonnage déterminés ; ainsi que le

⁴⁶ S. Piédelièvre et D. Gency-Tandonnet, *Droit des transports*, Lexis Nexis, Manuel, 2^e éd., 2019, p433, n°527.

contrat à temps relatif à la mise à disposition exclusive d'un bateau, destiné à la réalisation d'un transport de marchandises pour une période déterminée. Pour l'ensemble de ces contrats types, les opérations de chargement, de calage et d'arrimage sont à la charge du donneur d'ordre. Toutefois, nous pouvons évoquer qu'une nouvelle version du contrat au voyage est en application depuis le 1^{er} mars 2020⁴⁷, et désormais, si le transporteur effectue ces opérations avec les moyens de manutention dont est pourvue l'unité fluviale, cela est effectué sous sa responsabilité.

En matière de transports ferroviaires, sauf dans le cas d'un aménagement conventionnel entre les parties, ces opérations incombent à l'expéditeur. Et lorsqu'il les exécute, il le fait « conformément aux « directives chargement » »⁴⁸.

13. – Des opérations partagées entre professionnels : le devoir d'information. Même si les opérations de chargement, de calage et d'arrimage semblent être distinctement attribuées selon la nature du contrat de transport, nous pouvons penser que la réalisation de ces opérations reste tout de même « partagée ». En effet, au regard des dispositions des contrats et contrats types en matière routière, ferroviaire ou fluviale, on constate que le donneur d'ordre se doit de fournir au transporteur les informations nécessaires, relatives à la marchandise à transporter, et ce, préalablement auxdites opérations (en transport routier on peut évoquer l'article 3 du contrat type général, citerne, objets indivisibles, véhicules, fonds et valeurs ou encore température dirigée). De son côté, le transporteur se doit également de fournir des informations essentielles afin d'assurer le bon déroulement du chargement des marchandises et ainsi, de leur transport. Lorsque le donneur d'ordre effectue ces opérations, le transporteur doit l'informer et le guider sur une bonne répartition des marchandises dans l'engin de transport, afin d'assurer une certaine stabilité. Parmi ces informations, l'élaboration d'un plan de chargement peut lui être demandé (article 8, A point 3 du contrat type pour le transport public routier en citerne, par exemple). La bonne réalisation des opérations de chargement, de calage et d'arrimage permettant donc d'assurer une sécurité optimale des marchandises, passe

⁴⁷ D. n°2020-178, 27 février 2020, JO 29 février 2020, modifiant le contrat type pour les transports fluviaux de marchandises ayant pour objet un seul voyage ou des voyages multiples figurant en annexe au livre IV de la quatrième partie du code des transports ; voir BTL 2020, n°3775, p. 131 – Disponible sur www.lamyline.fr.lama.univ-amu.fr

⁴⁸ S. Piédelièvre et D. Gency-Tandonnet, *Droit des transports*, Lexis Nexis, Manuel, 2^e éd., 2019, p439, n°537.

impérativement par l'échange préalable d'informations entre le donneur d'ordre et le transporteur. Le défaut ou absence d'information pouvant avoir d'importantes conséquences sur la suite du transport des marchandises, il s'agit donc en réalité d'un devoir partagé entre le donneur d'ordre et le transporteur et ce, même si les opérations ne sont réalisées que par l'un d'entre eux.

Mais qu'en est-il de l'attribution de l'obligation de chargement, de calage et d'arrimage en droit international ? Afin d'y répondre, il convient d'étudier les différentes conventions régissant le transport international de marchandises par route, fer, fleuve, air et mer.

Section 2 : L'obligation de chargement, de calage et d'arrimage dans les conventions internationales

14. – Le chargement, calage et arrimage : une obligation matérielle clairement attribuée par certaines conventions. Le transport international de marchandises, de par ses spécificités, fait l'objet d'un encadrement juridique offert par de nombreuses conventions internationales. En effet, lorsque le transport d'une marchandise est réalisé d'un continent à un autre ou en traversant plusieurs pays par l'utilisation de divers modes de transport, un tel encadrement normatif est indispensable. Avec ces conventions, les droits et obligations des acteurs de la chaîne de transport (donneur d'ordre, transporteur, destinataire...) liés par un contrat de transport de marchandises, sont strictement encadrés. Parmi ces conventions internationales, on retrouve celles relatives aux transports terrestres, telles que la Convention du 19 mai 1956 relative au contrat de transport international de marchandises par route, dite « CMR » ; la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 à laquelle se sont ajoutées les Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (dites « RU-CIM ») ainsi que la Convention de Budapest du 22 juin 2001 relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (dite « CMNI »). Le transport maritime fait également l'objet d'importantes conventions que sont les trois versions de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924, constituant aujourd'hui le droit positif du transport de marchandises par mer, ainsi que les Règles de Hambourg du 30 mars 1978. Enfin, le transport aérien de marchandises est juridiquement encadré par les Conventions de Varsovie du 12 octobre 1929 et de Montréal du 28 mai

1999, toutes deux élaborées pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international.

L'obligation de chargement, de calage et d'arrimage est consacrée dans la majorité de ces conventions. Pour le transport ferroviaire international, l'article 13 des RUCIM dispose en son paragraphe premier qu'à défaut de convention établie entre les parties, « le chargement et déchargement incombent au transporteur pour les colis alors que pour les wagons complets, le chargement incombe à l'expéditeur »⁴⁹. On constate par cette disposition une certaine répartition de la charge de l'opération entre l'expéditeur et le transporteur, en fonction de la nature du chargement. En matière fluviale, l'expéditeur doit préalablement informer le transporteur des caractéristiques de la marchandises (dimensions, nombre ou poids, coefficient d'arrimage...) et cela est renforcé si le transport porte sur des marchandises à caractère dangereux⁵⁰. Il appartient à l'expéditeur de « charger les marchandises, les arrimer et les caler conformément aux usages de la navigation intérieure »⁵¹. La convention de Bruxelles de 1924 (« Règles de La Haye et de Visby »), quant à elle, dispose en ses articles 2 et 3§2 que dans tous les contrats de transports de marchandises par mer, c'est au transporteur qu'il revient de charger, manutentionner et arrimer lesdites marchandises, et ce de manière appropriée et soigneuse. Ce principe a été transposé en droit interne, à l'article R5422-6 du Code des transports. Il est important de rappeler qu'en matière maritime, lorsque l'on parle de « calage » et « d'arrimage » des marchandises sur un navire, cela reste différent du calage et arrimage dans une unité de chargement tel qu'un conteneur, habituellement utilisé pour le transport de marchandises par mer. Enfin, le chargement d'un avion incombe au transporteur aérien, mais une clause spécifique peut être prévue par les parties selon laquelle il peut incomber à l'expéditeur. Cependant, l'arrimage est toujours à la charge du transporteur, réalisant le plan du chargement de l'avion⁵². N'ayant aucune règle impérative à ce sujet, ce principe n'est toutefois pas d'ordre public.

⁴⁹ RU-CIM 1999, article 13, Code des transports

⁵⁰ CMNI 2001, articles 6 et 7, Code des transports

⁵¹ CMNI 2001, article 6§4, Code des transports

⁵² Le Lamy transport, tome 2 – Partie 6 : Transports aériens – Chapitre 2 : Conclusion et exécution du contrat de transport aérien – n°1117 : Chargement et déchargement en transport aérien – www.lamyline-fr.lama.univ-amu.fr

15. – L’absence de disposition relative à l’attribution des opérations de chargement, de calage et d’arrimage : une liberté laissée aux parties contractantes. De par leur rédaction, on peut constater un mutisme de certaines conventions internationales sur quelques points. Concernant l’opération de chargement, de calage et d’arrimage, on peut tout d’abord évoquer la convention CMR, qui reste silencieuse sur l’auteur de ces opérations préparatoires. Outre la vérification de l’exactitude des mentions de la lettre de voiture et de l’état apparent de la marchandise lors de la prise en charge (CMR 1956, article 8), ladite convention ne dispose rien sur les modalités d’exécution du chargement. De ce fait, si un litige survient au cours de ces opérations ou à destination après avoir constaté une défaillance des opérations de chargement, de calage et d’arrimage menant à une avarie des marchandises, il conviendra aux juges de se référer aux clauses et conditions de la convention établie entre les parties⁵³. Ici, on peut donc énoncer que la convention renvoie au choix des parties, leur laissant une certaine aisance dans l’attribution de leurs obligations. Toutefois, dans le cas où la convention des parties ne dispose rien non plus sur la partie en charge de ces opérations, il conviendra alors de réaliser le délicat exercice de la détermination de la loi applicable. Pour exemple, si la loi applicable déterminée est la loi française, il sera retenu par principe que les opérations de chargement et arrimage incombent à l’expéditeur pour les envois de 3 tonnes et plus, et au transporteur pour les envois de messagerie⁵⁴.

Toujours dans le libre choix laissé aux parties sur l’opérateur en charge des opérations de chargement, calage et arrimage, on peut également évoquer les Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (RUCIM), qui disposent en leur article 13§1 que « L’expéditeur et le transporteur conviennent à qui incombe le chargement et le déchargement de la marchandise ». Une fois de plus, on peut entendre cela comme une certaine liberté laissée aux parties dans la détermination de la partie chargée de ces opérations. Toutefois, la différence que l’on peut constater par rapport à la CMR est que les RUCIM prévoient qu’en cas de mutisme de la convention

⁵³ T.com. Bobigny, 1^{er} juillet 1994, n°2499/93, Banninger France c/ Calberson international.

⁵⁴ CA Douai, 28 juin 2018, n°15/05155, Cime Environnement c/ Plastic Omnium et a., BTL 2018, n°3698, p.413

Et CA Paris, 10 avril 2014, n°12/09417, Sempetrans c/ Transports Trazit, BTL 2014, p.698 – En ligne sur <https://www-lamyline-fr.lama.univ-amu.fr/>.

des parties, il est directement établi que le chargement incombe à l'expéditeur ou au transporteur en fonction de la nature du chargement (colis ou wagons complets).

Après avoir déterminé la partie qui aura la charge d'effectuer ces opérations, il faut, pour que la marchandise supporte le transport et soit livrée conformément aux attentes de son destinataire, que ces dernières soient correctement effectuées. Faisant l'objet de recommandations strictes devant être respectées, si une défaillance est constatée lors de ces opérations, il faut alors le signaler.

Chapitre 2 : Se prémunir – L'émission de réserves

Une fois les opérations de chargement, de calage et d'arrimage effectuées, le transporteur doit procéder à la reconnaissance et acceptation de la cargaison. S'il constate une défectuosité risquant de porter atteinte à la marchandise durant son transport, il se doit d'émettre des protestations sur le document de transport, appelées « réserves ». Quotidiennement établies dans le monde des transports, nous verrons dans ce chapitre que les réserves constituent une preuve pouvant contribuer à la protection du transporteur (Section 2), à condition que celles-ci respectent certaines modalités (Section 1).

Section 1 : Les modalités de l'émission de réserves

16. – Les réserves au chargement. Le transporteur est débiteur de l'obligation principale de déplacement, et ce, de la prise en charge à la livraison de la marchandise. C'est au moment de cette prise en charge que le transporteur devient garant de la marchandise et que commence à peser sur lui une présomption de responsabilité, découlant de l'article L133-1 du Code de commerce. En effet, car le transporteur est tenu d'une obligation de résultat⁵⁵. Le moment de la prise en charge varie selon que l'opération de chargement soit effectuée par le transporteur ou l'expéditeur. En effet, lorsque le transporteur a la charge de cette opération, la prise en charge intervient avant celle-ci et inversement, lorsqu'il s'agit du donneur d'ordre (expéditeur, commissionnaire de transport ou autre)⁵⁶, la prise en charge intervient après la réalisation du chargement. La prise en charge d'une marchandise se définissant comme « la remise physique de la marchandise au transporteur, qui l'accepte »⁵⁷, suppose que le transporteur ait reconnu et clairement accepté la cargaison après son chargement, son calage et son arrimage. Lorsque le transporteur n'effectue pas ces opérations et que lors de la reconnaissance extérieure du chargement il constate une défectuosité risquant de porter atteinte à la marchandise et d'engager sa responsabilité, il se doit alors de formuler des réserves motivées sur le document de transport (lettre de voiture, connaissement, lettre de transport aérien, lettre de transport ferroviaire...). Afin d'être valides et recevables, les réserves se doivent de

⁵⁵ Cass. Com., 22 janvier 1973, n°71-10.877 : JurisData n°1973-097033 ; BT 1973, 109.

⁵⁶ Contrat type général applicable aux transports publics routiers de marchandises pour lesquels il n'existe pas de contrat type spécifique, article 2.4.

⁵⁷ Cass. 1^{er} civ., 25 février 2003 : Bull. civ. 2003, I, n°56.

répondre à un certain formalisme. Tout d'abord, celles-ci doivent être apposées par écrit sur le document de transport, en étant précises et motivées⁵⁸. En effet, à leur lecture, elles doivent indiquer la nature ainsi que l'importance des avaries et si elles s'avèrent trop générales, alors elles pourraient être inopposables⁵⁹. Ainsi, pour exemple, la mention « risque évidents d'avaries »⁶⁰ ne suffit pas pour constituer des réserves conformes. Il existe divers motifs de réserves, notamment concernant des colis manquants, des emballages ou outils de calage/arrimage défectueux.

Outre sur une défectuosité risquant de porter atteinte aux marchandises durant le transport, le transporteur peut émettre des réserves si les caractéristiques de la marchandise diffèrent de celles prévues au contrat (on pense par exemple à la dépalettisation de colis, réalisée afin d'optimiser de la place dans l'unité de chargement). Ensuite, les réserves doivent être clairement acceptées. En effet, elles n'engagent l'expéditeur que si ce dernier ne les a expressément acceptées. Pour illustrer ces propos, on peut prendre l'exemple du chargement réalisé en vue d'un transport routier de marchandises international ; En son article 8, la CMR exige une acceptation expresse des réserves par l'expéditeur, sur la lettre de voiture. On comprend donc qu'il convient à l'expéditeur d'apposer la mention « réserves acceptées » sur la lettre de voiture, suivi de sa signature afin de rendre ces protestations opposables au client⁶¹. A défaut de réserves prise au départ, le transporteur est considéré comme ayant pris en charge une marchandise en bon état et au complet⁶², de sorte que l'ensemble des dommages constatés à destination seront automatiquement réputés survenus en cours de transport. De ce fait, la contestation ou l'absence de reconnaissance et d'acceptation des protestations motivées de l'expéditeur peut amplement justifier le refus du transporteur de prendre en charge la cargaison.

⁵⁸ CA Paris, 19 septembre 1979, BT 1979, p481

⁵⁹ Cass.com., 10 décembre 1962, n°59-13.032, BT 1963, p.125

⁶⁰ Cass. Com., 24 octobre 1995, n°94-11.275, Bull. civ. 1995

⁶¹ CA Paris, 1^{er} juin 2005, n°03/06709, Mory Team c/ Helvetia et a., BTL 2005, p. 454

⁶² CA Montpellier, 27 novembre 2012, n°11/05724, TAB c/ Generali.

17. – Les réserves en cours de transport. Certaines réserves peuvent être émises en cours de transport. On pense notamment au suivi du transport d'un conteneur par voie maritime, au cours duquel un commissionnaire de transport ou transitaire peut émettre ses réserves à la compagnie maritime. En effet, le commissionnaire ou transitaire peut être averti d'un désarrimage d'une marchandise durant le chargement ou au cours de transport. Dans ce cas, il va émettre ses réserves à la compagnie maritime afin de se protéger/se prémunir d'une éventuelle avarie qui pourrait être constatée à destination, due au désarrimage (*Annexe n°6*). Ces réserves sont émises par écrit, le plus souvent par courriel et sont rédigées en fonction des informations communiquées par la compagnie maritime. De ce fait, il peut être plus ou moins difficile d'apporter des précisions.

18. – Les réserves à la livraison. A destination, toute personne en charge de la réception des marchandises se doit d'émettre des réserves si elle constate un retard, une avarie ou une perte. Une fois de plus, le défaut de protestation pouvant avoir des conséquences en matière de responsabilité, il est important que les réceptionnaires des transports terrestres, maritimes et aériens soient diligents dans l'émission des réserves, conformément aux conditions de formes et délais prescrits par la loi ou convention applicable. Les personnes auxquelles s'appliquent l'article L133-3 du Code de commerce sont tous ceux qui peuvent recevoir la marchandise. Il peut s'agir du mandataire du destinataire⁶³, de son conjoint⁶⁴ ou encore du commissionnaire de transport⁶⁵. A l'arrivée des marchandises à destination, l'état de celles-ci est constaté par ce réceptionnaire. A l'ouverture du conteneur ou autre unité de chargement, certains types d'avaries découverts peuvent permettre d'établir directement ou par le biais d'une expertise si elles sont dues à une erreur ou insuffisance de calage ou d'arrimage des marchandises (pour exemple, on peut prendre le cas de marchandises fragiles mises sur palette non-arrimée par des sangles, entraînant son glissement, basculement ou choc durant le voyage). Les réserves prises à destination sont consacrées en droit interne, par le Code de commerce, le Code des transports et les contrats types (routiers, fluviaux) ainsi qu'en droit international, par les Conventions.

⁶³ Cass. com., 7 novembre 1973, n°72-12.680 : JurisData n°1973097311 ; BT 1973

⁶⁴ Cass. com., 17 février 1975, n°73-13.150 : JurisData n°1975-097043 ; BT 1975, 168 – V. Rodière, *Le mari et la femme ne font-ils qu'un au regard de l'article 105 ?* : BT 1975, 160

⁶⁵ Cass. com., 16 mai 1977 : JurisData n°1977-700145 ; JCP 1978, II, 18895, note Rodière.

Toutefois, les modalités d'émission des réserves à la livraison peuvent ne pas être clairement consacrées par certaines conventions. Par principe, les réserves prises par le réceptionnaire se doivent d'être émises dans un délai de 3 jours suivants la réception de la marchandise, par lettre recommandée avec accusé de réception. En droit maritime, la Convention de Bruxelles de 1924 énonce simplement en son article 3§6 qu' « à moins qu'un avis des 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 (...), cet enlèvement constituera jusqu'à preuve contraire, une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites au connaissement ». L'article ajoute que « si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, l'avis doit être donné dans les trois jours de la délivrance ». On peut donc constater que ladite convention n'exige pas que les réserves soient précises et circonstanciées au connaissement, alors que selon la loi française, le transporteur doit préciser « les inexactitudes, la raison des soupçons ou l'absence de moyens de contrôle suffisants »⁶⁶. Il faut donc se référer à la jurisprudence, qui elle, l'exige en la pratique. Concernant la forme, l'apposition écrite de réserves est toutefois exigée par la convention comme le droit interne.

Les réserves à la livraison sont d'une importance considérable, apparaissant comme moyen de preuve pouvant contribuer à la protection du transporteur ou *a contrario*, comme une condition de mise en œuvre de sa responsabilité...

Section 2 : Le volet « protection » du transporteur

19. – L'émission de réserves : une preuve pouvant contribuer à l'exonération du transporteur. Qu'il soit terrestre, maritime ou aérien, le transporteur a la marchandise sous sa responsabilité durant le transport, devant répondre à toute avarie si celles-ci n'ont pas fait l'objet de mentions préalables, lors de leur prise en charge. Dans un arrêt en date de 1981, il a été jugé que le transporteur qui procède au transport malgré une insuffisance d'emballage, sans avoir fait des réserves formulées et acceptées, reste responsable des dommages survenus en cours de transport⁶⁷. Alors, émettre des réserves, c'est se prémunir.

⁶⁶ Code des transports, Livre IV, Article D.5422-4.

⁶⁷ Cass. com., 12 octobre 1981 : Bull. civ. IV, n°351

En effet, lors du chargement, lorsque le transporteur constate une défectuosité risquant de porter atteinte à la marchandise en cours de transport, il va formuler des réserves afin de prévenir de l'existence d'un dommage ou risque de dommage apparent, et de se prémunir d'un éventuel recours à son encontre concernant ce dommage, à destination. A l'arrivée des marchandises, lorsque le réceptionnaire constatera la présence d'avaries et que celles-ci étaient déjà observées lors du chargement ou risquant de se produire au vu des mentions écrites par le transporteur sur la lettre de voiture, alors il cherchera dans un premier temps à se retourner vers l'expéditeur si le dommage était inhérent à la marchandise, ou vers la dernière personne n'ayant pas émis de réserves. Dans tous les cas, si des réserves valables ont été formulées lors de la vérification extérieure du chargement, le transporteur ne répondra des pertes ou avaries sans relation causale avec elles. Toutefois, même si les réserves ne répondent qu'à un but de preuve permettant d'écarter une présomption de responsabilité envers le transporteur, elles ne l'atteindront que si leurs conditions sont satisfaites (réserves devant être écrites, significatives et complètes).

Toutefois, il est important de faire la distinction entre des réserves qui n'ont pas été émises et des dommages non-apparents et donc non constatables lors de la prise en charge des marchandises. Nombreux sont les cas où la marchandise arrive avariée ou avec des manquants à destination, sans pour autant que des réserves aient été émises par le transporteur, au chargement.

20. – Le défaut non-apparent des marchandises ou de l'opération d'arrimage, vers une présomption de responsabilité trompeuse. Dans certains cas, les marchandises paraissent en état correct au moment de leur chargement, étant calées et arrimées conformément à leur nature et emballage. Toutefois, dans ces cas-ci, au vu de l'apparence « conforme » des marchandises et de leur l'arrimage, l'émission de réserves par le transporteur n'a pas lieu. Cependant, ce sont dans de tels cas que la réception des marchandises à destination risque de s'avérer plus complexe. En effet, lors de la livraison des marchandises, si le destinataire constate une avarie et qu'aucune réserve au chargement n'apparaît sur le document de transport, alors il va se retourner directement vers le transporteur. Dans ce cas-ci, il reviendra alors au transporteur de démontrer que le dommage aux marchandises ne provient pas du transport ou du chargement, du calage et de l'arrimage des marchandises lorsqu'il les a effectué. Le transporteur peut contester les réserves émises par le destinataire, et une expertise peut être diligentée par les parties afin

de déterminer la cause de l'avarie. Les défauts non-apparents des marchandises ou d'un arrimage ont fait l'objet de décisions de justice, tel qu'un arrêt de 1976, concernant un transport routier international de marchandises. Dans cet arrêt, il a été énoncé par la Haute juridiction que lorsque la défectuosité du calage et de l'arrimage auxquels a procédé le personnel de l'expéditeur n'est pas apparente, le transporteur n'est pas en faute d'avoir entrepris le transport malgré l'obligation pesant sur lui de contrôler le chargement exécuté par autrui⁶⁸.

Après avoir défini le chargement, le calage et l'arrimage, puis analyser à qui en incombait la charge tout en démontrant l'importance de l'émission de réserves par le transporteur, il convient d'étudier dans une seconde partie les conséquences que peut entraîner une défaillance à cette obligation, tant au niveau de l'engagement de la responsabilité, qu'au niveau financier pour les entreprises de transport.

⁶⁸ Cass. com., 14 juin 1976 : Bull. civ. IV, n°202 – Code des transports

DEUXIÈME PARTIE – Défaillance à l’obligation de chargement, de calage et d’arrimage des marchandises

Lorsque la défaillance aux opérations de chargement, de calage et d’arrimage engendre un dommage à la cargaison, il convient dans un premier temps de déterminer la partie responsable (Titre I). Dans un second temps, nous étudierons comment l’assurance intervient-elle dans le cadre d’une indemnisation des dommages causés par cette mauvaise exécution (Titre II).

TITRE I : Les dommages liés à une mauvaise exécution des opérations, la recherche de responsabilité

La survenance d’un dommage dû à une défaillance lors de la réalisation du chargement, du calage et de l’arrimage induit pour la victime d’identifier la partie responsable afin de pouvoir être dédommée (Chapitre 1). Toutefois, cette responsabilité peut être écartée par le biais de causes exonératoires (Chapitre 2).

Chapitre 1 : L’identification des responsables

Dans ce chapitre, nous analyserons dans un premier temps la partie responsable en cas de défaillance aux opérations de chargement, de calage et d’arrimage des marchandises (Section 1), puis, la réalisation de ces opérations impliquant souvent l’intervention d’un tiers, nous étudierons dans un second temps le recours en contribution du chargeur/transporteur contre les exécutants (Section 2).

Section 1 : La désignation du responsable

21. – La réalisation du chargement, calage et arrimage des marchandises et l’engagement de la responsabilité. Précédemment, nous avons pu voir que la charge des opérations de chargement, de calage et d’arrimage était assez clairement attribuée, dans les contrats types comme conventions internationales. Mais qu’en est-il de la responsabilité en cas de défaillance lors de la réalisation de ces opérations ? Lorsqu’un

dommage survient à cause d'une mauvaise exécution des opérations de chargement, de calage et d'arrimage, pour que l'opérateur voit sa responsabilité engagée, il est nécessaire que la victime ait intenté une action contre lui. La défaillance aux opérations de chargement entraînant un dommage peut revêtir diverses formes ; on pense notamment aux portes d'un véhicules frigorifique laissées ouvertes pendant deux heures avant le commencement du chargement. Ces opérations doivent être effectuées avec soin, par le chargeur ou le transporteur, en veillant à ne faire courir aucun risque inutile à la marchandise. Cela relève de la notion de « bon père de famille ».

Suivant la nature du contrat de transport, par principe, c'est celui à qui incombe les opérations de chargement, de calage et d'arrimage qui peut voir sa responsabilité engagée, dans le cas où un dommage est dû à la mauvaise réalisation de ces dernières. En transport routier de marchandises, prenant l'exemple du contrat type général, ces opérations sont effectuées soit par le transporteur pour les envois inférieurs à 3 tonnes, soit par l'expéditeur pour les envois supérieurs à 3 tonnes, et ce, sous leur propre responsabilité. En transport ferroviaire, ils sont effectués sous la responsabilité de l'expéditeur. Il en est de même en matière fluviale, et lorsque le transporteur réalise le chargement pour le compte du donneur d'ordre, alors il le fera sous la responsabilité de ce dernier. Les envois maritimes font l'objet d'un chargement réalisé par et sous la responsabilité du transporteur. Enfin, malgré qu'il n'existe aucune règle impérative en aérien, il est important de distinguer l'opération de chargement qui peut être effectuée par le transporteur ou l'expéditeur si les parties le prévoient, de celle de l'arrimage qui est toujours faite par le transporteur, sous sa responsabilité.

Le transporteur, tenu d'une obligation de résultat en droit des transports, est présumé responsable des dommages causés à la marchandise lorsqu'elle est sous sa garde, de la prise en charge à la livraison (la prise en charge de la marchandise par le transporteur comprend l'opération de chargement dès qu'elle lui incombe !). Cette présomption de responsabilité est assez étendue en réalité, car même si celle-ci ne commence que lors de la prise en charge des marchandises, elle suppose d'avoir effectué une surveillance et certain contrôle préalable, lors des opérations de chargement réalisées par l'expéditeur ou le donneur d'ordre. En effet, il revient au transporteur de fournir les informations nécessaires à la bonne répartition des marchandises (celles-ci étant la plupart du temps conformes au plan de chargement qu'il a dû établir en amont), de suivre scrupuleusement

les opérations lorsqu'il ne les effectue pas (sauf dans le cas où il ne peut pas y avoir accès), et de procéder attentivement à la reconnaissance de la cargaison avant le début de l'acheminement. La qualité de professionnel du transporteur renforce sa responsabilité. On peut imaginer que cette qualité est principalement basée sur une parfaite connaissance et maîtrise du transport qu'il effectue et de ses aléas. De plus, on peut constater que les conventions internationales telles que la CMR ou les RUCIM consacrent particulièrement l'exigence de vérification du chargement lorsque le transporteur ne les effectue pas personnellement (article 10 de la CMR et article 11§3 des RUCIM). D'ailleurs, il était ressorti d'un arrêt de 1982 que le transporteur demeure responsable des avaries survenues lorsqu'il a effectué le transport, malgré les vices apparents du chargement réalisé par l'expéditeur⁶⁹. On retrouve ici l'importance des réserves émises lors de la réalisation de ces opérations. On voit donc que lorsqu'un dommage survient, la première responsabilité qui va être recherchée est celle du transporteur. Ce sera donc à lui, par ses moyens et les preuves qu'il pourra détenir (notamment les réserves), de démontrer que le dommage ne résulte pas de son fait.

22. – L'importance des incoterms dans l'attribution de la responsabilité lors des opérations de chargement, de calage et d'arrimage des marchandises. Au vu de l'internationalisation des échanges grandissante, nous sommes aujourd'hui dans une économie de plus en plus mondialisée. Selon la Convention de Vienne de 1980, une vente de marchandises est internationale dès lors que l'établissement de l'acheteur et celui du vendeur sont situés dans deux pays différents⁷⁰. De ces ventes naissent des contrats de vente internationaux. Outre la source principale de la Convention de Vienne, de tels contrats sont régis par un outil fondamental : les Incoterms (autrement dit, il s'agit de la contraction d'*International Commercial Terms*⁷¹). La création de ces termes répond à un objectif d'uniformisation de règles dans les contrats de vente internationaux, minimisant ainsi les complications juridiques et les malentendus pouvant résulter de pratiques commerciales différentes⁷². Au 1^{er} janvier 2020 sont entrés en vigueur de nouveaux incoterms, élaborés avec l'analyse des nouvelles pratiques commerciales des entités économiques mondiales et permettant aux parties de définir, par le choix de l'un des

⁶⁹ Cass. com., 23 février 1982 : Bull. civ. IV, n°71 – Consultable dans le Code des Transports.

⁷⁰ Article 1^{er}, Convention des Nations Unies sur les contrats de vente internationale de marchandises, Conclue à Vienne le 11 avril 1980.

⁷¹ *International Commercial Terms*, signifie Termes commerciaux internationaux.

⁷² M. PIQUET, *Bien comprendre et utiliser les règles INCOTERMS® 2020*, L'Antenne, 2020, p5.

trigrammes au contrat, les obligations du vendeur et de l'acheteur lors d'une transaction commerciale internationale. Le choix et la référence à un incoterm dans le contrat de vente n'est pas une obligation pour les parties. Toutefois, si celles-ci décident de choisir un incoterm déterminant la répartition de leurs obligations, des coûts et des risques, il convient de bien le choisir. En effet, dans le cadre de notre sujet, même si les règles Incoterms ne traitent pas de la mise en conteneurs des marchandises ou de leur arrimage, elles restent très importantes en matière de responsabilité lors de la réalisation du chargement des marchandises. Pour illustrer ce propos, nous pouvons reprendre l'analyse d'un arrêt du 21 mai 2019, concernant une vente internationale, opposant la SASU CANDIA à la société SA MME IARD et autres (assureurs des ayants-droits à la marchandise)⁷³. Dans cette affaire, il s'agissait d'une vente internationale de bouteilles de lait, réalisée par voie maritime, pour laquelle les parties avaient choisi au contrat l'incoterm EXW⁷⁴. Aux termes que l'Incoterm EXW, il appartient au vendeur de réaliser l'emballage et le marquage des marchandises et de les mettre à disposition de l'acheteur, en sortie d'usine. Il n'y a donc dans cet Incoterm aucune obligation pour le vendeur de charger les marchandises et ce, même s'il peut paraître évident que le vendeur dispose de meilleurs moyens pour effectuer cette opération.

Or, dans cette affaire, afin de « rendre service » à son client, la société CANDIA (vendeur) avait décidé de réaliser et de prendre à sa charge les opérations de chargement. Cependant, à destination, des avaries ont été constatées, dues à un défaut d'empotage et de calage. Un contentieux est alors né entre les parties, allant jusque devant les juges d'Appel. Pour sa défense, la société CANDIA a soutenu qu'au vu du choix de l'Incoterm EXW, les risques avaient été transférés aux acheteurs dès la mise à disposition des marchandises et que les dommages avaient été constatés postérieurement à la livraison, relevant donc de la responsabilité de ces derniers. Il a alors été décidé, malgré le choix de l'incoterm EXW au contrat, que la société CANDIA devait être tenue responsable des avaries dues à des erreurs lors des opérations de chargement. Cela fut appuyé par le caractère professionnel de la société, qui, au vu de la multitude d'exportations, n'aurait pas dû manquer à ces opérations. Cependant, au vu de la décision des juges d'appel, on

⁷³ CA Paris, 5è ch ; 21 mai 2019, N°18/15764, *DMF N°817 2019*, obs. L. FEDI

⁷⁴ Incoterm *EXW* ou *Ex Works* signifie « à la sortie d'usine ». Lors d'un transport avec l'incoterm EXW, le vendeur se doit de mettre à disposition les marchandises dans un lieu convenu. Le transfert de risques et de coûts du vendeur envers l'acheteur se fait donc à la sortie de l'usine du vendeur.

peut être amenés à penser que ces derniers ont beaucoup pris en compte les faits, laissant l'Incoterm EXW choisi par les parties, à l'écart. Si cette affaire avait fait l'objet d'un pourvoi en cassation, par une application plus stricte du droit et de l'incoterm EXW, il en aurait sûrement été autrement pour la société CANDIA, qui se serait probablement vue exonérée de sa responsabilité. Au vu de cette décision, il convient donc aux exportateurs occasionnels comme aux grands industriels de bien déterminer l'Incoterm en fonction des souhaits des parties, car en cas de dommage, un mauvais choix peut avoir d'importantes conséquences sur le jeu des responsabilités. Dans l'affaire que nous venons d'étudier, les parties auraient mieux fait de choisir l'Incoterm FCA⁷⁵.

Les opérations de chargement, de calage et d'arrimage impliquent régulièrement l'intervention de tiers, que ces derniers aient conclu un contrat avec le transporteur ou apportent simplement leur aide.

Section 2 : Le recours en contribution du chargeur/transporteur contre les exécutants

23. – L'intervention de préposés ou sous-traitants dans les opérations de chargement, de calage et d'arrimage. Le transport ainsi que les opérations de chargement, de calage et d'arrimage des marchandises, sont souvent exécutés par un préposé du transporteur, ou encore un sous-traitant. Concernant tout d'abord la sous-traitance, nous pouvons retrouver le contrat type de sous-traitance en matière de transport routier de marchandises, définissant cette opération en son article 1er comme celle par laquelle « *une personne physique ou morale, l'opérateur de transport, chargée de l'exécution d'opérations de transport, confie, de façon régulière et significative, la réalisation de la totalité ou d'une partie du déplacement de la marchandise, à une autre personne physique ou morale (...) dénommée « le sous-traitant »*⁷⁶. L'article 10.1 du présent contrat-type dispose que « *Le sous-traitant répond des pertes, des avaries aux marchandises et des retards qui lui sont imputables* ». Le mécanisme de sous-traitance

⁷⁵ Incoterm FCA ou *Free Carrier* signifie « Franco transporteur ». Lors d'un transport avec l'incoterm FCA (Locaux du vendeur), le vendeur doit livrer les marchandises au transporteur au lieu désigné, effectuer le chargement et réaliser les formalités de douane. Le transfert de risques et de coûts du vendeur envers l'acheteur se fait donc à la fin des opérations de dédouanement export.

⁷⁶ Le Lamy transport, Tome 1 – Partie 9 : Textes – n°1694

est souvent utilisé lorsque le transport est organisé par un transitaire ou un commissionnaire de transport. Concernant en suite les préposés, il s'agit de personnes accomplissant un acte pour le compte d'un commettant⁷⁷. Le préposé doit se conformer aux ordres du transporteur (par exemple, le chauffeur d'un véhicule réalisant les opérations de chargement est un préposé du transporteur). L'article 3 de la Convention CMR de 1956 dispose que « le transporteur répond, comme de ses propres actes et omissions, des actes et omissions de ses préposés et de toutes autres personnes aux services desquelles il recourt pour l'exécution du transport lorsque ces préposés ou ces personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions ». De ce fait, il doit répondre des dommages causés en cas de défaillance de ses préposés aux opérations de chargement, de calage et d'arrimage.

« La responsabilité du fait des préposés va de soi, ne s'agissant pas de tiers par rapport à l'entreprise (...). Mais le transporteur répond en outre, et dans les mêmes conditions, du fait des tiers dont il utilise les services (...) »⁷⁸.

24. – L'intervention d'un tiers dans l'exécution des opérations : l'exemple du chargement maritime effectué par l'entreprise de manutention. Certains types de transports nécessitent, par leur nature, l'intervention particulière de tiers dans la réalisation des opérations de chargement, de calage et d'arrimage des marchandises. En effet, nous pouvons notamment penser au transport maritime, pour lequel ces opérations sont réalisées par des intervenants spécifiques, les entreprises de manutention portuaires. Ces intervenants agissent dans l'intérêt matériel des conteneurs⁷⁹ et font l'objet d'un contrat spécifique, les liant avec les transporteurs maritimes. De ce fait, même si ces intervenants ne sont pas partis au contrat de transport initial, leur rôle revêt tout de même une importance majeure dans la mise en œuvre de ce contrat. Les activités de l'entreprise de manutention sont régies par les articles L5422-19 à L5422-25 du Code des transports.

⁷⁷ Définition de « préposé » - Dictionnaire Larousse

⁷⁸ Le Lamy transport, Tome 1 – Partie 2 : Transports internationaux (la CMR) – n°803

⁷⁹ C. H. Assongba, Thèse sur *Les contentieux en transport maritime de marchandises par conteneurs*. Université du Droit et de la Santé – Lille II, 2014, p126.

Constituée de *stevedore*⁸⁰ et d'*acconiers*⁸¹, l'entreprise de manutention est un auxiliaire terrestre chargé de réceptionner les marchandises conteneurisées et de procéder à l'ensemble des opérations portuaires nécessaires pour leur mise à bord du navire. De ce fait, un contrat est conclu entre l'entreprise de manutention et le transporteur maritime, dont l'obligation principale de ladite entreprise est l'exécution des opérations de manutention sur la marchandise dont le transport est l'objet du contrat initial entre le donneur d'ordre et le transporteur.

Il s'agit donc en principe d'une obligation de résultat⁸², car dans un contrat liant un transporteur maritime avec une entreprise de manutention, « *L'intention des parties n'est pas en effet de demander au manutentionnaire de faire son possible pour réaliser l'opération demandée. Le but du contrat, l'objet de l'obligation du manutentionnaire, c'est la réalisation même de l'opération, l'obtention du résultat* »⁸³. De cette obligation de résultat en découlent certaines conséquences. Tout d'abord, l'obligation de manutention n'est considérée comme étant exécutée qu'une fois que l'opération est achevée. Cela signifie donc que l'opération peut s'étaler dans le temps et qu'elle ne sera terminée qu'une fois que le manutentionnaire aura effectué l'ensemble des tâches auxquelles il est assujéti, tels que le calage ou l'arrimage des marchandises, à bord. Ensuite, cette obligation de résultat a pour effet de rendre le manutentionnaire responsable de plein droit. Cela signifie alors qu'il est responsable des dommages causés à la marchandise lors de leur manutention, sans qu'il ne soit nécessaire d'établir une faute de sa part⁸⁴. De surcroit, cette responsabilité de plein droit implique que pour s'exonérer de sa responsabilité, le manutentionnaire doit établir l'existence d'une cause exonératoire⁸⁵. En effet, par sa technicité particulière, la manutention de conteneurs fait régulièrement l'objet de sinistres aux marchandises lors des chargements à bord d'un navire. On pense notamment au conteneur en coulage ou avec des marchandises endommagées, du fait d'une trop grosse secousse ou d'une mauvaise prise par le manutentionnaire.

⁸⁰ *Stevedores* : opérateurs réalisant uniquement des opérations de manutention (chargement et déchargement des navires), situés sur la Côte Atlantique.

⁸¹ *Acconiers* : opérateurs réalisant des opérations de manutentions ainsi que des opérations juridiques (réception, reconnaissance et garde des marchandises jusqu'à leur embarquement), situés sur la Côte Méditerranéenne.

⁸² CA Versailles, 5 janvier 2016, n°14/03719, AIG Europe c/ SDV LI, BTL 2016, n°3581, p.47 – En ligne sur Lamyline.fr

⁸³ Lamy Transport, Tome 2 – Partie 8 : Opérations annexes – n°1320

⁸⁴ Cass. Com., 3 février 1998, n°96-11.525, BTL 1998, p.124 - En ligne sur Lamyline.fr

⁸⁵ Lamy Transport, Tome 2 – Partie 8 : Opérations annexes – n°1320

La survenance d'un dommage nous amène à nous interroger sur l'action des ayants droits contre l'entreprise de manutention. Concernant l'action en responsabilité en matière maritime, il est important de souligner que l'on ne peut pas forcément actionner le manutentionnaire à raison des dommages que l'on subit. En effet, l'article 52 de la Loi n°66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes dispose que « L'entrepreneur de manutention opère pour le compte de celui qui a requis ses services, et sa responsabilité n'est engagée qu'envers celui-ci, qui seul a une action contre lui ». Cela signifie donc que si les dommages affectant la marchandise interviennent à raison des opérations de manutention, l'intérêt marchandise ou organisateur de transport ne pourra agir contre le manutentionnaire que sur le fondement d'une responsabilité délictuelle. Dans de tels cas, l'intérêt marchandise ou organisateur de transport ont tout intérêt à se retourner contre le transporteur maritime sur le fondement de sa responsabilité contractuelle, afin d'obtenir la réparation du dommage. Après avoir réparé le dommage causé à l'intérêt marchandise ou à l'organisateur de transport, il reviendra donc au transporteur maritime ayant missionné le manutentionnaire, de se retourner contre celui-ci par le biais d'une action récursoire. Afin d'illustrer ces propos, nous pouvons prendre un rapport d'expertise rédigé à l'issue d'un sinistre, établissant que les dommages causés furent dus à une erreur de manutention portuaire lors du chargement d'un conteneur contenant de la peinture et du carrelage (*Annexe n°7*).

Au vu de ce développement sur le rôle des manutentionnaires et l'aspect juridique opérations de manutention, on peut énoncer que le transporteur est en « ligne de mire » et répond toujours en premier des dommages subis par les marchandises lorsqu'il en a la garde et ce, même s'ils ne relèvent pas de son propre fait.

25. – Le chargement, calage et arrimage réalisé par un Transitaire ou un Commissionnaire de transport. Pour l'organisation du transport de leurs marchandises, de nombreux expéditeurs ou donneurs d'ordre font appel à des transitaires ou commissionnaires de transport. En effet, car exporter ou importer une marchandise est un métier particulier et toute expédition internationale nécessite de détenir des compétences spécifiques en la matière. De plus, « *Le déplacement de marchandise suppose, fréquemment, l'utilisation successive de modes de transport différents et implique, en trafic international notamment, l'accomplissement de diverses formalités*

(administratives et autres) nécessitant l'intervention d'un intermédiaire spécialisé »⁸⁶. Leur aide étant régulièrement sollicitée par les entreprises, les transitaires et commissionnaires de transport deviennent donc des acteurs majeurs dans le transport de fret, interne comme international. Un transitaire est défini comme « un professionnel qui en qualité de mandataire, a mission de conclure des contrats pour le compte du chargeur et conformément aux instructions de celui-ci »⁸⁷. Le commissionnaire, lui, est défini par l'article L132-1 du Code de commerce, comme « celui qui agit en son propre nom ou sous un nom social pour le compte d'un commettant ». Les commissionnaires de transport sont donc « les personnes qui organisent et font exécuter, sous leur responsabilité et en leur propre nom, un transport de marchandises selon les modes de leur choix pour le compte d'un commettant »⁸⁸. Même si le commissionnaire et transitaire sont deux professions semblables organisant le transport de marchandise, il convient d'en faire la distinction. Le premier se charge du transport de « bout en bout », en l'organisant en son nom et sous sa responsabilité⁸⁹. Cela signifie donc qu'il organise le transport à sa guise, tout en choisissant les prestataires nécessaires à l'opération (transporteur terrestre, compagnie maritime/compagnie aérienne...). Le second, quant à lui, n'intervient qu'à l'occasion d'une rupture de charge. Il fait passer la marchandise d'un moyen de transport à un autre, tout en respectant les instructions de son mandant⁹⁰.

Lors de l'organisation d'un transport de marchandises, le transitaire ou commissionnaire peut recourir à ses propres moyens pour la réalisation d'une opération. En effet, il peut réaliser lui-même les opérations de chargement, de calage et d'arrimage et peut, par exemple, acheminer la marchandise d'un entrepôt de chargement jusqu'au Terminal portuaire. Toutefois, malgré la qualité de professionnel que revêt cet organisateur de transport, un sinistre peut toujours survenir lors de l'exécution de ces opérations, ou être constaté à destination. Lorsque c'est le cas, il convient d'analyser la responsabilité de ces organisateurs de transport. Comme retenu par la Cour d'Appel de Papeete dans un arrêt du 27 mai 2021, « le transitaire n'est qu'un simple mandataire chargé d'accomplir,

⁸⁶ Lamy Transport, Tome 2 – Partie 1 : Commission de transport – n°264.

⁸⁷ CA Aix-en-Provence, 30 octobre 2014, n°12/21510, Axa CS et a. c/ Rhodanienne de Transit et a., BTL 2014, p687 - En ligne sur Lamyline.fr

⁸⁸ Code des transports, Article L1411-1.

⁸⁹ CA Aix-en-Provence, 4 mai 2017, n°14/11379, Soreal Tunisie c/ Nouvelle Uniport et a., BTL 2017, n°3646, p.343 - En ligne sur Lamyline.fr

⁹⁰ Cass. com., 31 janvier 2012, n°10-24.731, Bull. civ. IV, n°23, BTL 2012, p. 111 - En ligne sur Lamyline.fr

conformément aux instructions de son mandant, les opérations juridiques et matérielles nécessaires au passage d'un mode de transport à un autre. Le contrat de transit est donc soumis au droit commun du contrat de mandant, le transitaire accomplissant au nom de son mandant toutes les opérations, notamment logistiques et administratives, nécessaires au transbordement de la marchandise. »⁹¹. Agissant donc pour le compte de son mandant et conformément aux instructions de celui-ci, la responsabilité du transitaire ne peut être engagée qu'en cas de faute prouvée⁹². Organisant le transport de bout en bout et sous sa responsabilité, le commissionnaire est tenu d'une obligation de résultat envers son client⁹³. On peut donc constater que la responsabilité de ce dernier est identique à celle du transporteur. En réalité il s'agit d'une double responsabilité assumée par le commissionnaire de transport : celle de son propre fait ainsi que celle du fait de ses substitués⁹⁴. Toutefois, le commissionnaire dispose d'un recours à l'encontre de ces derniers. Il paraît important de préciser que la responsabilité du commissionnaire peut être engagée sur un fondement autre que celui du contrat de commission de transport, et dans ce cas, cette responsabilité relèvera du droit commun⁹⁵. Mais il est judicieux de souligner que l'obligation de résultat à laquelle est soumis le commissionnaire de transport constitue une norme spécifique au droit français, car « *dans nombre de pays voisins, le commissionnaire n'assume au contraire qu'une simple obligation de moyens et ne répond que de ses fautes personnelles* »⁹⁶. *Quid* d'un transport de marchandises effectué par une entreprise revêtant à la fois la qualité de transitaire et celle de commissionnaire de transport. Dans ces cas-ci, en cas de litige, la qualité juridique de l'entreprise sera déterminée en fonction de l'analyse des instructions données par client. S'il est constaté que le donneur d'ordre détermine l'ensemble des modalités de l'expédition, alors l'entreprise sera considérée comme Transitaire. Inversement, si le donneur d'ordre n'a rien déterminé, alors l'entreprise sera Commissionnaire⁹⁷.

⁹¹ CA Aix-en-Provence, 27 mai 2021, n°19/00225, Frêt Import Export Tahiti c/ Médicis Import. – En ligne sur Lamyline.fr

⁹² CA Aix-en-Provence, 30 octobre 2014, n°12/08488, Axa CS et a. c/ Rhodanienne de Transit et a. – En ligne sur Lamyline.fr

⁹³ CA Caen, 28 janvier 2021, n°19/00086, James Ebénistes c/ Sealogis Freight Forwarding et a. – En ligne sur Lamyline.fr

⁹⁴ Cass. com., 22 novembre 2011, n°10-20.599, BTL 2011, p.719 – En ligne sur Lamyline.fr

⁹⁵ CA Rouen, 17 juin 2021, n°18/04668, Sté Magellan c/ Seafrigo Logistique. – En ligne sur Lamyline.fr

⁹⁶ Lamy Transport, Tome 2 – Partie 1 : Commission de transport – n°91.

⁹⁷ Cass. com., 6 février 1990, n°88-15.495 – En ligne sur Lamyline.fr

Lorsqu'une défaillance est constatée lors de l'exécution des opérations de chargement, de calage et d'arrimage des marchandises, le transporteur peut invoquer certaines causes afin de se voir exonérer de sa responsabilité ou d'à minima, voir l'engagement de celle-ci limité.

Chapitre 2 : Les causes exonératoires et limitatives de responsabilité

Lors d'un litige portant sur un dommage survenu au cours des opérations de chargement ou constaté à destination, le transporteur peut s'exonérer ou limiter la présomption de responsabilité qui pèse sur lui, en prouvant que le dommage est dû à une cause étrangère (Section 1). Ce dernier peut également étendre sa limitation de responsabilité aux tiers auxquels il fait appel pour la réalisation de ces opérations, par le biais de clauses spécifiques (Section 2).

Section 1 : Les causes exonératoires de responsabilité

26. – Les causes exonératoires de responsabilité en droit interne. Au vu de l'obligation de résultat à laquelle est assujéti le transporteur, sa responsabilité peut être retenue si le demandeur apporte la preuve que le dommage lui est imputable. Toutefois, en application de l'ancien article 1147 du Code civil, nouveau 1231-1, le transporteur peut s'exonérer de cette présomption de responsabilité en prouvant une cause étrangère. Avant toute chose, il est important de préciser que le doute quant à l'origine d'un dommage profite toujours au demandeur. En effet, « *cette sévérité provient de la qualité de gardien attribuée au transporteur, dès la prise en charge des marchandises* »⁹⁸. C'est à ce moment que l'on distingue l'importance majeure de la réelle vérification du chargement des marchandises et de l'émission de réserves lorsqu'une défaillance est relevée par le transporteur. Que le transport soit de type routier, ferroviaire ou fluvial, les causes exonératoires en droit interne sont au nombre de trois : la force majeure, le vice propre de la chose et la faute du co-contractant.

⁹⁸ S. Piédelièvre et D. Gency-Tandonnet, *Droit des transports*, Lexis Nexis, Manuel, 2^e éd., 2019, p464, n°580.

Dans un premier temps, la force majeure. Définie par l'article 1218 du Code civil, la force majeure est caractérisée dès lors qu'un évènement échappe au contrôle du débiteur, dont les effets ne peuvent être évités par des mesures appropriées et qui ne pouvait être raisonnablement prévu lors de la conclusion du contrat. On relève donc les éléments d'imprévisibilité, d'irrésistibilité ainsi que d'extériorité. Cette cause exonératoire visant l'ensemble des dommages possibles, reste toutefois rarement admise en droit interne du fait de sa nature. Ensuite, le vice propre de la chose. Par un tel vice, on entend le défaut intrinsèque d'un bien, le rendant impropre à destination. Autrement dit, il s'agit de « *l'inaptitude foncière de la chose au transport* »⁹⁹. C'est donc une cause étrangère exonératoire propre au contrat de transport de marchandises. En transport fluvial notamment, un tel vice propre de la chose a été qualifié lors du chargement d'une cargaison de maïs trop humide et trop chaud¹⁰⁰. On entend également par vice propre à la marchandise, l'évaporation de marchandises liquides lors de leur transport. Un tel vice est partiellement ou totalement exonératoire en fonction de son rôle exclusif ou non dans le transport (car si un défaut d'emballage est relevé par exemple, dans ce cas, le vice propre de la chose ne sera que partiellement exonératoire). Puis, la faute du cocontractant. Cette cause exonératoire repose sur le dommage résultant du comportement fautif du cocontractant. Il s'agit d'une cause d'origine jurisprudentielle. Par faute on peut entendre la mauvaise exécution par l'expéditeur ou le destinataire des obligations matérielles nécessaires au transport, tel que le défaut de chargement ou encore le défaut d'informations nécessaires relatives à la nature de l'envoi (informations sur l'indexation de température d'un conteneur pour le transport de produits frais, par exemple). Toutefois, afin de pouvoir être exonéré par une telle faute, il revient au transporteur d'en apporter la preuve et le lien de causalité avec le dommage. On constate qu'il revient encore au transporteur de prouver l'origine du dommage afin de s'exonérer de sa responsabilité, cela étant une fois de plus lié à sa qualité de garant de la chose transportée.

⁹⁹ S. Piédelièvre et D. Gency-Tandonnet, *Droit des transports*, Lexis Nexis, Manuel, 2^e éd., 2019, p527, n°664.

¹⁰⁰ CA Paris, 12 février 1997, BTL 1997, 304, obs. M. Tilche.

27. –Les causes exonératoires de responsabilité en droit international. Parallèlement aux causes exonératoires que nous retrouvons en droit interne, il existe des causes ordinaires, des causes privilégiées, ainsi que des cas exceptés prévus par les Conventions internationales. En transport routier international de marchandises, la convention CMR dispose en son article 17-2 que le transporteur est déchargé de sa responsabilité si le dommage est dû à une faute de l'ayant droit, un ordre de celui-ci, au vice propre de la chose ou à un évènement dont il ne pouvait éviter, ni obvier aux conséquences. On retrouve donc ici les causes exonératoires de droit interne, constituant les causes « ordinaires » du droit international. En son point 4, l'article 17 énumère les six faits au titre desquels si un dommage survient, le transporteur sera déchargé de sa responsabilité. Parmi ces derniers, on retrouve les opérations de « manutention, chargement, arrimage ou déchargement de la marchandise par l'expéditeur ou le destinataire, ou des personnes agissant pour le compte de l'expéditeur ou du destinataire ». On parle alors de causes privilégiées, entendues comme des risques particuliers. En transport ferroviaire, l'article 23§2 des RU-CIM mentionne, comme en droit interne, la faute de l'ayant droit, l'ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du transporteur, le vice propre de la chose ou encore la force majeure. A la différence du droit interne et comme en transport routier international, la force majeure ne requiert par le caractère d'imprévisibilité et donc paraît d'application plus large.

En transport maritime de marchandises, la Convention de Bruxelles prévoit en son article 4§2 dix-sept cas exceptés, qui, pour exonérer le transporteur, doivent être la cause du dommage¹⁰¹, lorsque l'un d'entre eux est évoqué. En matière de chargement, on retrouve la cause exonératoire liée à la freinte de route. Il s'agit d'une perte résultant d'un vice propre à la marchandise, inhérent à sa nature ou à son emballage. En effet, la marchandise peut subir des pertes en quantité « *par dessiccation, par évaporation, par tamisage ou par manutention* »¹⁰². En matière d'exonération du transporteur, les Règles de Hambourg et de Rotterdam sont plus restrictives et alourdissent la responsabilité du transporteur, du fait qu'elles ne prévoient que certaines causes (les Règles de Hambourg ne prévoient que l'incendie et l'assistance comme causes exonératoires du transporteur¹⁰³).

¹⁰¹ Cass. com., 10 juillet 2001 : DMF 2002, 247, note P.-Y. Nicolas.

¹⁰² S. Piédelièvre et D. Gency-Tandonnet, *Droit des transports*, Lexis Nexis, Manuel, 2^e éd., 2019, p679, n°892.

¹⁰³ Règles de Hambourg, Article 5

Enfin, l'exonération du transporteur aérien est également prévue par les Conventions de Montréal et de Varsovie. En matière aérienne, les causes d'exonérations sont peu nombreuses ; La Convention de Varsovie ne prévoit que deux causes pouvant exonérer le transporteur¹⁰⁴, la première étant s'il établit avoir pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou *a contrario* qu'il était dans l'impossibilité de les prendre, et la seconde, s'il apporte la preuve de la faute de la personne lésée. Quant à la Convention de Montréal, les causes d'exonération que nous retrouvons classiquement sont énumérées aux articles 18, 19 et 20 (faute de l'ayant droit par exemple).

On peut constater qu'en réalité, en cas de dommage, le transporteur ne cesse de tenter de s'exonérer de cette lourde présomption de responsabilité pesant sur lui. En effet, car même si les causes d'exonération paraissent être facilement invocables, le système de l'exonération de responsabilité serait similaire à un « billard à trois bandes »¹⁰⁵. Cette illustration tient au fait que dans un premier temps un dommage survient, dans un second temps le transporteur est présumé responsable et donc invoque un cas excepté afin de se dégager de cette présomption de responsabilité et enfin, l'intérêt marchandise établi que la cause exonératoire invoquée par le transporteur provient d'une faute de ce dernier. Toutefois, lorsque les faits permettent au transporteur de voir l'engagement de sa responsabilité limitée, celui-ci peut aller jusqu'à étendre cette limitation aux tiers auxquels il fait appel...

Section 2 : La limitation de responsabilité et l'exemple de la clause Himalaya en droit maritime.

28. – La limitation de responsabilité. Au titre des règles de la Haye-Visby, le transporteur est responsable des pertes ainsi que des dommages causés aux marchandises lors des opérations de chargement, de manutention, ainsi que lors du transport et du déchargement. Toutefois, le transporteur peut toujours invoquer un des cas d'exonération de responsabilité prévus par lesdites règles. En cas de dommages pour lesquels le transporteur serait tenu responsable, des limitations de responsabilité sont fixées par les Conventions internationales et s'appliquent à toute action intentée contre ce dernier, que

¹⁰⁴ Convention de Varsovie 1929, Articles 20 et 21

¹⁰⁵ Enseignement de Monsieur C. THELCIDE, Droit maritime général, année 2020-2021

celle-ci soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou extracontractuelle. La limitation de responsabilité est fixée en fonction du poids ou du nombre de colis, le montant étant défini en unité « DTS » (Droits de Tirage Spéciaux). Ces limitations s'appliquent donc à toute action intentée à l'encontre du transporteur, menée par des tiers lésés. Cependant, tout tiers « complètement étrangers au transport »¹⁰⁶ ne pourront agir contre ce dernier que sur le fondement de la responsabilité délictuelle de droit commun¹⁰⁷. Comme on l'entend par l'article L5422-14 du Code des transports¹⁰⁸, tout préposé du transporteur, quelque soit sa nature, bénéficie des mêmes exonérations et limitations de responsabilité, sauf dans le cas d'un Dol ou d'une faute inexcusable commis par ce préposé. Cependant, il est important de mettre en avant qu'en matière de transport maritime de marchandises, bien que le transporteur fasse quotidiennement appel à une entreprise de manutention afin de réaliser le chargement, le calage et l'arrimage des conteneurs sur les navires, cette dernière n'est pas considérée comme un préposé classique. En effet, l'entreprise de manutention faisant l'objet d'un régime particulier, elle ne peut se voir bénéficier d'office des mêmes conditions exonératoires ou limitative de responsabilité. De ce fait, afin de faire bénéficier aux entreprises de manutention de telles exonérations ou limitations de responsabilité, le régime de la Convention de Bruxelles de 1924 prévoit une clause spécifique : la clause Himalaya.

¹⁰⁶ Le Lamy transport, Tome 2 – Partie 4 : Transports Maritimes – n°757.

¹⁰⁷ Bonassies P. et Scapel C., Droit maritime, LGDJ, 3^e ed., p. 862, n°1116

¹⁰⁸ *Le transporteur ne peut invoquer le bénéfice de la limitation de sa responsabilité dans les cas suivants :*

1° S'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement ;

2° En cas de déclaration de valeur par le chargeur, insérée dans le connaissement et acceptée par le transporteur. Une telle déclaration fait foi à l'égard du transporteur, sauf preuve contraire de sa part. Le préposé du transporteur peut se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu des dispositions des articles L. 5422-12 et L. 5422-13, sauf si le dommage répond aux conditions du 1°.

Lorsque la responsabilité est limitée en application de l'article L. 5422-13, l'ensemble des montants de réparation mis à la charge du transporteur et de ses préposés ne peut dépasser cette limite.

29. – La clause Himalaya, atout ou désavantage contractuel ? La clause Himalaya tire son origine d'une interrogation concernant l'étendue de l'application des dispositions du connaissement maritime¹⁰⁹. Cette clause a vu ses débuts marqués par une jurisprudence datant de 1954, « Adler v. Dickson », dans laquelle était impliqué un navire portant le nom d'« Himalaya ». L'entreprise de manutention procédant au chargement et déchargement des marchandises en vertu d'un contrat de transport maritime (connaissement) auquel elle n'est pas partie, il convenait donc de savoir si l'entreprise de manutention pouvait ou non se prévaloir des termes de ce contrat, concernant notamment les exclusions, les limitations de responsabilité etc. C'est donc afin de pallier cette interrogation que les acteurs du transport maritime ont recouru à l'élaboration d'une telle clause. Par cette clause, « *le transporteur maritime peut faire bénéficier de ses exonérations et limites d'indemnités, toute personne à laquelle il recourt* »¹¹⁰. Le régime de tous ceux intervenant pour le compte du transporteur est donc « calqué » sur celui du transporteur. Toutefois, nous pourrions nous interroger sur la validité juridique d'une telle clause, car en finalité, la clause Himalaya revient certes à étendre la protection à un tiers non-partie au contrat, mais elle viendrait parallèlement à écarter l'application du principe stricte « *Privaty of contract* » des pays de Common Law, réservant « *le bénéfice contractuel aux seules parties au contrat* »¹¹¹. En réalité on peut être amenés à penser qu'une telle clause peut présenter un désavantage conséquent pour les ayants droits. En effet, car par l'utilisation d'une telle clause, l'entreprise de manutention a conscience qu'elle peut s'exonérer de sa responsabilité ou encore la limiter en cas de perte ou dommage survenant lors des opérations de chargement des marchandises. Il ne serait donc pas surprenant que certains manutentionnaires en abusent, négligeant l'obligation de soin aux marchandises à laquelle ils doivent répondre lors de leur manutention. Les parties au contrat de transport doivent donc être vigilantes lors de l'introduction de telles clauses dans leur contrat, car comme la clause Himalaya, celles-ci peuvent constituer un atout comme un gros désavantage lors de litiges.

¹⁰⁹ F.X. PIERRONNET, « La clause Himalaya : Fondement et application », *Revue Juridique NETPUNUS, Law Review*.

¹¹⁰ Le Lamy transport, Tome 2 – Partie 4 : Transports Maritimes – n°757.

¹¹¹ Nattika Sriphongkul. L'applicabilité des clauses du connaissement en Thaïlande. Droit. 2013. Dumas-01627601

En cas de défaillance lors des opérations de chargement, de calage ou d'arrimage entraînant un dommage aux marchandises, déterminer la responsabilité a pour finalité de définir la partie qui va devoir procéder à l'indemnisation des dommages causés. Entre alors en jeu les assureurs.

TITRE II : L'assurance des dommages consécutifs à une défaillance

Répondre d'un sinistre est l'étape finale du contrat de transport de marchandises lorsqu'un dommage à celles-ci est constaté. Comme dans tout secteur, on retrouve alors l'importance de l'assurance en cas de dommage. Toutefois, nous verrons qu'en matière de transport de marchandises sont nées certaines exigences des assureurs (Chapitre 1) et que l'indemnisation due à une défaillance constatée dans l'exécution des opérations reste souvent circonscrite à l'assurance Responsabilité Civile (Chapitre 2).

Chapitre 1 : Respect des normes et usages d'exécution : les exigences assurantielles

Lorsqu'un dommage est constaté au cours de la chaîne de transport, celui-ci doit être réparé. Cette réparation ayant un coût, il est important et indispensable de s'assurer (Section 1). Toutefois, l'indemnisation d'un dommage n'est pas toujours automatique, et les assureurs peuvent faire preuve d'exigence (Section 2).

Section 1 : Le transport de marchandises garanti : l'indispensabilité de l'assurance

30. – Le choix d'assurer ses marchandises. La finalité d'un sinistre, c'est l'indemnisation. La mondialisation et le développement des activités commerciales ont fait naître de nouveaux risques. En effet, par l'évolution des modes de transports et des outils de manutention, le déplacement de marchandises implique de nouveaux risques de dommages. De ces risques naissent alors des soucis de prévention, de protection ainsi que de garantie des entreprises. Afin d'assurer leur développement, les industries recherchent alors de nouvelles couvertures, toujours plus étendues. L'analyse de la sinistralité à laquelle les entités économiques font face leur permet de déterminer les

conditions d'assurance aux dommages nécessaires à leur protection. La souscription d'une assurance est un choix fait par les entreprises, en amont du déplacement de leurs marchandises. Au vu de la fréquence des échanges mondiaux et du risque important de survenance d'un dommage au cours de la chaîne de transport, l'assurance revêt aujourd'hui un caractère essentiel. Le coût d'un sinistre pouvant parfois être supérieur à la valeur de la marchandise, l'assurance est souvent le meilleur moyen de garantir au mieux son transport et ainsi d'éviter de trop grands engagements financiers. C'est pourquoi, aujourd'hui, la grande majorité des déplacements fait l'objet d'un contrat d'assurance.

31. – La diversité des garanties assurantielles. Les modes de transports ne présentant pas tous toujours les mêmes risques (notamment le transport routier et le transport maritime), les polices d'assurance diffèrent. Après avoir procédé à l'analyse de leurs risques professionnels, les entreprises de transport viennent à souscrire une assurance et pour cela, choisissent la « formule » de garanties adéquate. Les polices d'assurance françaises proposent classiquement quatre types de garanties : la garantie « Tous risques » que l'on retrouve dans l'ensemble des modes de transport, couvrant tous les dommages et pertes matériels causés durant l'intégralité du transport ; la garantie « Accidents caractérisés » couvrant les dommages et pertes survenus durant le transport routier ou ferroviaire (après chargement et avant déchargement) ; la garantie « Évènements majeurs » pour le transport fluvial de marchandises, couvrant l'intégralité des dommages et pertes ainsi que ceux en cas de naufrage, échouement, catastrophe naturelle ou encore heurt avec un autre bateau ; et enfin, la garantie restrictive « FAP Sauf » que l'on retrouve uniquement en transport maritime, couvrant seulement les risques garantis au contrat.

Afin de bénéficier d'une indemnisation par l'assureur, il revient à l'assuré d'établir que les dommages proviennent d'un des évènements spécifiques garantis par cette police d'assurance¹¹². Plusieurs acteurs proposent aujourd'hui aux vendeurs et acheteurs d'assurer le transport de leurs marchandises. Le choix des Incoterms aux contrats de ventes permet également de déterminer si la souscription d'une assurance est nécessaire voir obligatoire. L'assurance peut être souscrite auprès d'un agent d'assurance représentant une ou plusieurs compagnies d'assurance, auprès d'un courtier agissant en

¹¹² CA Angers, 12 juillet 2006, n°05/02456, MMA c/ Framatex, DMF, p. 17 – En ligne sur Lamyline.fr

tant que mandataire de la personne assurée, ou encore auprès d'un organisateur de transport ou d'un transporteur directement¹¹³. En matière de chargement, il convient au professionnel du transport de souscrire une assurance comprenant des garanties spécifiques en cas de dommage lors de la réalisation de cette opération.

32. – La qualité de professionnel du transport et l'exclusion de certaines garanties.

En matière de transport, les diverses polices d'assurances sont souscrites par des opérateurs étant des professionnels. N'étant pas un profane, l'opérateur de transport est donc réputé être à même d'apprécier ses besoins en assurance. Revêtir la qualité de professionnel est également pris en compte par les assureurs et cela peut être le reflet de nombreuses clauses d'exclusion de garanties. De telles clauses privent l'assuré du bénéfice de la garantie, « *en considération de circonstances particulières de réalisation du risque* »¹¹⁴. De l'emballage à la livraison de la marchandise, la majorité des opérations est donc réalisée par un professionnel. C'est la raison pour laquelle certains assureurs refusent de garantir certains dommages, comme ceux issus d'un défaut d'emballage. Il reste toutefois propre aux assureurs de déterminer ces clauses d'exclusions de garantie. La qualité de professionnel est le reflet d'une pratique et d'un savoir-faire. C'est donc pour cette raison que les assureurs peuvent être pointilleux et imposer certaines conditions permettant à l'assuré d'être indemnisé (par exemple, l'assureur peut imposer de terminer le chargement d'un conteneur par un double plombage. Dans le cas où le double plombage n'est pas réalisé alors que cela a été contractuellement prévu, l'assuré ne pourrait se voir indemnisé d'un dommage résultant de cette erreur de plombage (comme un vol) ou du moins, que partiellement). L'expérience et la connaissance des risques auxquels il est exposé, amène le professionnel du transport à souscrire des garanties bien spécifiques.

¹¹³ M. PIQUET, *Le transport pratique*, L'Antenne, 2020, p57.

¹¹⁴ Village de la Justice – Assurances : Le refus d'indemniser pour exclusion de garantie – <https://www.village-justice.com/articles/assurances-refus-indemniser-pour-exclusion-garantie,35585.html>

33. – Les risques liés aux opérations de chargement, de calage et d’arrimage et le choix de garanties spécifiques. Comme brièvement évoqué précédemment, lorsque l’opérateur de transport décide de souscrire une assurance il se doit d’établir l’ensemble des risques auxquels il a une grande probabilité d’être soumis. Le chargement, le calage et l’arrimage des marchandises nécessitent une grande vigilance et leur mauvaise exécution peut avoir d’importantes conséquences sur les marchandises au cours du transport. De ce fait, lorsqu’il réalise lui-même ces opérations, le transporteur ou organisateur de transport se doit de souscrire une assurance prévoyant une garantie spécifique en cas de dommage dû à une mauvaise exécution de ces opérations. En tant que professionnel, il lui revient d’informer l’assureur de ce souhait de garantie dans le cas où le contrat type proposé par ce dernier ne comprend pas de clause le prévoyant. Ces opérations faisant souvent l’objet de risques aux marchandises, la plupart des contrats d’assurance prévoient d’assurer ces opérations.

Lorsqu’un contrat d’assurance est établi entre les parties, l’éventuel dommage paraît totalement garanti. Or, la pratique et les abus/négligences des assurés ont conduit les assureurs à être de plus en plus exigeants...

Section 2 : L’exigence des assureurs dans la pratique des opérations

34. – La vérification des garanties souscrites et la communication de documents spécifiques. Lorsqu’un sinistre survient et qu’une déclaration de l’assuré est faite aux assureurs, ceux-ci vont procéder à la vérification des garanties et voir si le dommage s’est bien produit dans les conditions prévues par la police d’assurance. De toute évidence, si la raison du sinistre n’entre pas dans les garanties souscrites, l’assuré ne pourra se voir indemniser par les assureurs, et devra réparer seul les dommages causés. Ensuite, lors de la déclaration de l’assuré, l’assureur est en droit de demander à l’assuré « de répondre exactement aux questions posées (...) »¹¹⁵ ainsi que de réclamer à celui-ci la communication de documents spécifiques au transport de marchandises. En effet, lorsque les marchandises ont fait l’objet d’un transport par mer par exemple, l’assureur requiert souvent la communication du *Bill of Lading* (connaissance), des factures commerciales, du bordereau de groupage (s’il s’agit d’un envoi groupé de marchandises pour un ou

¹¹⁵ Code des Assurances, Article L113-2, point n°2.

plusieurs destinataires), du certificat d'assurance communiqué, des réserves émises, de(s) rapport(s) d'expertise(s) et éventuellement des lettres de voiture si le transport a fait l'objet d'un pré ou post-acheminement par route. Ces documents sont essentiels pour l'assureur, puisque ces derniers constituent des éléments solides lui permettant par la suite, d'exercer son propre recours contre le réel débiteur défaillant. Il s'agit là du mécanisme propre à l'assurance Faculté (appelée aussi assurance « *Ad Valorem* » ou « *Intérêt marchandises* »). Il convient cependant de savoir si la communication de tels documents peut être exigée.

35. – La preuve du lien de causalité et la prise de mesures de sauvetage des marchandises par l'assuré. Si l'assuré souhaite être indemnisé d'un sinistre, il lui appartient de démontrer à son assureur le lien de causalité entre le dommage et l'évènement¹¹⁶. Le sinistre peut être prouvé à l'assureur, par n'importe quel moyen. En effet, les documents à fournir, visés par la police d'assurance, ne constituent pas en réalité une condition de fond à la mise en jeu de la garantie et donc ne sont exigés par le contrat qu'à titre probatoire. La communication d'un rapport d'expertise peut donc suffire¹¹⁷. Inversement, lorsque l'assureur refuse d'indemniser son assuré au vu de la documentation fournie, il lui appartient alors d'apporter la preuve d'exclusion de garantie lui permettant de rejeter la demande d'indemnisation. A côté de la preuve du lien de causalité apportée par l'assuré, les assureurs peuvent être exigeants quant aux mesures prises pour le sauvetage des marchandises. Nous constaterons que cela est d'autant plus exigé lorsqu'il s'agit d'une avarie résultant d'erreurs de l'assuré. De telles mesures sont souvent prises par les Commissaires d'avaries lors de leur intervention sur les lieux du sinistre, quand ils en constatent la possibilité.

36. – Le rôle des Commissaires d'Avaries. Lorsque la marchandise subie une avarie en cours de transport ou lors des opérations de chargement, de calage ou d'arrimage (par exemple, lors du chargement de marchandises au sein d'un entrepôt ou lors du chargement d'un conteneur à bord d'un navire), il convient d'établir la nature, la cause et l'étendue du dommage. Pour cela, l'assuré ou le bénéficiaire va faire appel à son assureur afin que celui-ci place un expert pour son compte, appelé « Commissaire d'Avarie ».

¹¹⁶ Le Lamy transport, Tome 2 – Partie 3 : Assurance – n°469

¹¹⁷ CA Paris, 18 mai 2011, n°09/15740, Aviva c/TFE, BTL 2011, p. 383 – En ligne sur Lamyline.fr

Cet expert est choisi via le Comité d'études et de services des assureurs maritimes et transports de France (CESAM), en fonction du lieu du sinistre et de sa qualité recherchée. L'intervention des commissaires d'avaries en matière d'assurance est une règle traditionnelle. Toutefois, pour qu'une expertise ait lieu, faut-il encore qu'elle soit réalisable. Cela signifie qu'une expertise ne peut pas porter sur une marchandise manquante ! Par principe, la saisine d'un expert doit être faite dans les trois jours suivant la livraison de la marchandise si la constatation du dommage à lieu à destination finale¹¹⁸. Toutefois, certaines avaries nécessitent d'être expertisées rapidement, surtout lorsqu'elles arrivent lors d'opérations de chargement (exemple du conteneur tombé pendant les opérations de manutention effectuées dans le but du chargement à bord d'un navire). La rapidité de la réalisation de l'expertise profite toujours à l'assuré, car cela permet de constater au mieux le lien entre les opérations de transport et le dommage survenu.

Lorsque l'expert est convoqué, celui-ci va établir une convocation à expertise au nom et pour le compte de la personne requérant ses services, invitant les parties pouvant être en cause dans le sinistre (pour poursuivre dans l'exemple du conteneur tombé au cours des opérations de chargement, le Commissaire d'avaries va veiller à convoquer la compagnie maritime). Au cours de l'expertise, le Commissaire d'avaries peut réaliser ou assister à des opérations de dé-palettisage, de tri et de re-palettisage afin de procéder au sauvetage des marchandises non touchées, si cela est possible. A l'issue de l'expertise réalisée, le Commissaire d'avaries établit un rapport amiable (*Annexe n°7*). Un tel rapport peut constituer une preuve solide en cas de litige, à condition que celui-ci ait été soumis à la discussion contradictoire des parties¹¹⁹. De ce fait, si une partie souhaite faire prévaloir devant les juges un rapport d'expertise, celui-ci doit avoir été réalisé après une investigation auxquelles toutes les parties ont été convoquées. Sinon, le rapport ne peut leur être opposable¹²⁰. Certains sinistres nécessitent d'être contre-expertisés. En transport maritime notamment, la police d'assurance réserve à l'assuré la possibilité de demander une contre-expertise amiable ou judiciaire, dans les quinze jours suivant la première expertise amiable contradictoire. Si aucune contre-expertise n'est demandée, alors c'est la première réalisée qui fera foi en cas de litige. Enfin, en cas de contestations du rapport

¹¹⁸ CA Angers, 19 décembre 2017, n°15/02120, Ose Industrie c/ Covea Fleet et a., BTL 2018, n°3675, p. 45 – En ligne sur Lamyline.fr

¹¹⁹ Cass. com., 12 novembre 1997, n°95-20.749 – En ligne sur Lamyline.fr

¹²⁰ CA Aix-en-Provence, 25 février 2021, n°19/04533, Sealogis Freight Forwarding c/ Axa CSA et a. – En ligne sur Lamyline.fr

d'expertise, la responsabilité du Commissaire d'avaries ne peut être recherchée que par son mandant, soit l'assureur¹²¹.

Qu'un dommage aux marchandises fasse l'objet d'une expertise ou non, l'assureur recherchera toujours l'origine et la cause de celui-ci, à savoir si cela relève d'un évènement extérieur ou d'une erreur de son assuré lors de l'exécution des opérations de chargement...

Chapitre 2 : Reconnaissance de défaillance dans l'exécution des opérations : une indemnisation circonscrite au volet Responsabilité Civile (RC)

Après avoir déterminé le rôle et l'importance de l'assurance Responsabilité Civile (Section 1), nous verrons que cette assurance revêt plutôt un désavantage pour les entreprises lorsqu'elles sont défaillantes dans les opérations afférentes au chargement des marchandises, voir même constitue une limite pour les assureurs (Section 2).

Section 1 : Le rôle de l'assurance Responsabilité Civile (RC)

37. – Définition et mise en œuvre de l'assurance Responsabilité Civile. Parallèlement à l'assurance Faculté, existe l'assurance Responsabilité Civile. Cette assurance « *a pour objet de garantir les conséquences financières de la responsabilité encourues par le transporteur pour les dommages et pertes relatifs aux marchandises qu'il transporte* »¹²². Il s'agit par ailleurs d'une assurance couvrant les dommages résultant d'une inexécution ou d'une omission d'un transporteur de l'une de ses obligations, lors d'une prestation contractuelle d'acheminement de marchandises¹²³. « *Les activités diverses de l'entreprise peuvent être la source de dommages causés à des tiers (contractuellement liés ou non à l'entreprise) qui sont fondés, dans les conditions fixées par des règles de droit, à en réclamer réparation. C'est ce risque, les conséquences pécuniaires de la responsabilité encourue du fait des dommages causés aux tiers, qui peut être couvert par l'assurance*

¹²¹ Cass. com., 5 décembre 1989, n°87-18.950 – En ligne sur Lamyline.fr

¹²² Cabinet Vallois – Assurance RC Transporteur de Marchandise - <https://cabinetvallois.fr/assurance-rc-transporteur/>

¹²³ Enseignement de Monsieur F. DENEFFLE, Assurance maritimes et transports, année 2020-2021

responsabilité civile »¹²⁴. C'est donc une assurance relative à l'attitude du transporteur, couvrant les dommages causés aux tiers, mais également les mesures prises à titre conservatoires. Si un dommage aux marchandises survient durant les opérations de chargement, de calage ou d'arrimage, cette assurance ne peut être mise en œuvre que si l'assuré ou son préposé en charge de ces opérations, en est responsable. Afin d'illustrer nos propos, prenons l'exemple d'une palette de sceaux de miel qui est mal saisie par un engin de manutention, tombe lors de son chargement dans le poids lourd, et dont de nombreux sceaux de miel s'écrasent au sol et perdent la plupart de leur contenu. Dans une telle situation, le transporteur devra indemniser son client du préjudice et se retourner vers son assureur Responsabilité Civile. Mais encore faut-il qu'il ait négocié une clause dans le contrat avec son assureur, lui permettant de garantir ces opérations. On retrouve ici l'importance d'anticiper les éventuelles défaillances lors de la conception du contrat d'assurance. L'assurance Responsabilité Civile ainsi que Faculté peuvent être souscrites auprès d'un seul et même assureur. Toutefois, si le transporteur défaillant a souscrit de telles assurances auprès de deux assureurs différents, alors si un sinistre survient lors des opérations de chargement, il devra faire une déclaration à chacun de ces deux assureurs. Il appartiendra dans ce cas à l'assureur faculté d'indemniser son client et d'exercer son recours par la suite, envers l'assureur responsabilité civile de ce dernier. Mais attention, dans ce type de mécanisme il convient d'être vigilant, car l'assureur responsabilité civile peut opposer les limites de responsabilités classiques.

38. – La déclaration d'un sinistre à l'assureur dans un délai imparti ? Sous peine d'être déchu de ses garanties, l'assuré a pour obligation de déclarer son sinistre à son assureur dans un délai imparti. En matière d'assurance faculté, il n'y a pas vraiment de délai requis pour la déclaration d'un sinistre. Le seul délai surveillé par les assureurs est celui d'un an ou deux pour toute action intentée à l'égard de l'assuré par son co-contractant, différant selon la nature du transport. *A contrario*, en matière d'assurance Responsabilité Civile, les assureurs peuvent exiger une déclaration faite dans les cinq jours suivant l'information du sinistre. Dans tous les cas, que l'assurance soit Faculté ou Responsabilité Civile, si aucune police ne le prévoit, l'assuré peut déclarer un sinistre qu'au moment où il en présente la réclamation d'indemnisation aux assureurs¹²⁵, dans la

¹²⁴ Le Lamy Assurances – Partie 2 : Assurances des dommages – n°1969

¹²⁵ Le Lamy Transport, Tome 2 – Partie 3 : Assurance – n°468

limite d'un an pour les transports terrestres et maritimes et deux ans pour les transports aériens. Dans tous les cas, déclarer le sinistre dès qu'il en a connaissance, profite à l'assuré.

Section 2 : La Responsabilité Civile, absence de subrogation pour les assureurs et limitation d'indemnisation des entreprises de transport

39. – L'assurance Responsabilité Civile et la difficulté d'exercice de recours des assureurs. En matière d'indemnisation des dommages relevant de la responsabilité civile de son assuré, l'assureur ne peut exercer de recours à postériori. Concernant de tels recours intentés à *postériori*, on parle alors de subrogation de l'assureur dans les droits et les actions de l'assuré. En effet, s'agissant d'une erreur de l'assuré ou de ses préposés lors de la réalisation des opérations de chargement, de calage ou d'arrimage, l'assureur ne dispose pas de moyen afin de se retourner vers une autre partie pour exercer son recours une fois avoir procédé à l'indemnisation. De ce fait, avant d'indemniser son client, l'assureur va être exigeant sur certains points. Dans un premier temps, il va exiger de son assuré et vérifier que celui-ci ait bien pris l'ensemble des mesures nécessaires pour limiter le dommage au maximum, dans l'hypothèse où cela est possible (si l'ensemble de la marchandise est détruit, alors aucune opération de vente ou sauvetage de la marchandise ne peut être effectuée !). Dans l'exemple des pots de miel tombés lors de leur chargement dans un poids lourd, des opérations de tris doivent être intentées, afin de récupérer l'ensemble des pots en bon état ou en état convenable n'ayant pas perdu trop de contenant et ce, afin de limiter les pertes. Les pots récupérés doivent être filmés à nouveau, puis re-palettisés. Dans un second temps, l'assureur peut exiger que son l'assuré oppose ses limites de responsabilité au client avant d'effectuer toute déclaration auprès de lui. Cela est d'autant plus exigé lorsque le client n'a pas souscrit d'assurance faculté auprès de l'assuré. Sinon, les assureurs Responsabilité Civile peuvent accepter de rembourser une partie des sommes engagées par l'assuré pour la réparation du préjudice, mais qu'à hauteur des limites de responsabilités prévues en droit interne ou par les conventions internationales. On peut donc être amenés à penser qu'en réalité, même si de nombreux assureurs en vivent, l'assurance RC peut constituer un petit désavantage pour eux lorsqu'ils ne peuvent pas exercer de recours *a posteriori*, car même s'ils ne perdent rien, ils ne sont pas gagnants pour autant. Mais il en ressort cependant que la répétition de

défaillances aux opérations de chargement, de calage et d'arrimage peut présenter un désavantage conséquent pour l'entreprise responsable.

40. – La défaillance aux opérations de chargement, de calage et d'arrimage et la perte financière des entreprises de transport. Initialement, avant de contracter avec un client afin de l'assurer, l'assureur va comparer la prime perçue et la couverture du dommage afin de voir s'il sera gagnant ou perdant dans un sinistre (on parle de ratio « S/P » signifiant Sinistre sur Prime. L'assureur définit ce ratio en calculant la prime qui pourrait correspondre au taux de sinistralité de l'entreprise). Toutefois, il ne peut anticiper les défaillances. Si les assureurs s'attardent à essayer de trouver des « failles » ou éléments permettant de d'établir que son assuré peut-être non-responsable ou que partiellement, c'est qu'il sait qu'il n'aura aucun recours possible afin de récupérer les moyens financiers qu'il aura engagé dans la réparation du dommage. Il n'en demeure pas moins que lorsqu'un rapport d'expertise démontre que le sinistre résulte d'une défaillance aux opérations de chargement/calage/arrimage, l'assureur n'a aucune chance d'exercer un tel recours et ne peut trouver de faille permettant de faire valoir que son assuré ne peut être tenu responsable. On voit donc que ce mécanisme d'assurance Responsabilité Civile a tout de même d'importantes limites en matière d'indemnisation, outre le fait qu'elle n'indemnise pas les risques présentant un caractère aléatoire, comme les dommages causés intentionnellement. Enfin, une telle défaillance aux opérations de chargement peut constituer un désavantage conséquent pour les entreprises, surtout si cela se produit régulièrement.

Il faut garder à l'esprit que la capacité financière de l'entreprise de transport est à prendre en compte, car la couverture d'assurance choisie va être déterminée en fonction de cette capacité. Même si cela est assez rare dans le domaine du transport, on peut imaginer qu'une entreprise n'ayant pas les moyens financiers de garantir tous les risques, serait désavantagée lors de la survenance de sinistres relevant de garanties qu'elle n'aurait pas pu souscrire. De plus, lors de la survenance d'un sinistre dû à une telle défaillance, l'entreprise va être perdante, car après avoir indemnisé son client, il se peut que l'assureur ne l'indemnise pas totalement des frais engagés, n'indemnisant qu'à hauteur des limites de responsabilités. Enfin, il faut garder en tête que la répétition de défaillances lors de l'exécution d'opérations n'est jamais bonne, car cela augmente la sinistralité de l'entreprise. Une augmentation de sinistralité entraîne une hausse de la prime payée par

l'entreprise à l'assureur. Et si celle-ci devient trop importante, cela ne devient plus intéressant pour l'assureur, qui peut décider de résilier le contrat d'assurance avec cette entreprise pour les futurs sinistres. Et c'est après avoir vu son contrat d'assurance résilié que l'entreprise pourrait avoir des difficultés à retrouver un assureur souhaitant garantir une trop grande sinistralité.

On en déduit donc que les entreprises de transport, pour être performantes sur un marché et vivre convenablement de leur activité, se doivent d'être vigilantes dans la mise en œuvre des opérations de chargement, de calage et d'arrimage. Car trop de défaillance à ces opérations pourraient leur être grandement préjudiciable.

CONCLUSION

Le chargement, le calage et l'arrimage sont essentiels afin de garantir le bon transport des marchandises. Il s'agit d'opérations étant complémentaires entre-elles.

Par leur définition et leur appréhension, on a pu constater que leur bonne exécution ne peut s'effectuer qu'avec la prise en compte de divers éléments, telle que la nature de la marchandise, son emballage et/ou conditionnement ou encore son marquage. L'analyse de ce que l'on doit transporter est donc la première étape de la réalisation de ces opérations, car c'est de cela que découlera le choix du véhicule ou contenant adéquat, ainsi que la conception d'un plan de chargement et la détermination des méthodes de calage et arrimage appropriées.

La mauvaise exécution de ces opérations peut avoir d'importants impacts sur la cargaison, comme sur les personnes évoluant à proximité. A défaut du respect de l'intégrité des marchandises, le contrat de transport ne saurait être considéré comme parfaitement réalisé, impliquant de fait de multiples conséquences. En effet, le mauvais transport d'une marchandise peut entraîner, outre la dégradation du bien transporté et du préjudice moral subi par son destinataire, de porter atteinte à la notoriété du professionnel de transport, à sa compétitivité et une mise en difficulté financière de ce dernier. Le prolongement de ces conséquences peut indirectement engendrer des effets sociaux.

C'est pour cela que lorsqu'un dommage survient au cours de la réalisation des opérations de chargement, de calage ou d'arrimage ou durant le transport, vient la recherche de responsabilité. On a pu constater que même lorsqu'il n'effectue pas les opérations, le transporteur est toujours la partie vers laquelle les ayants droits aux marchandises ou les tiers souhaiterons se retourner en premier lieu. En tant que garant de la chose, il se doit de porter une certaine attention, et répond toujours, en réalité, au devoir de conseil et de contrôle lors de l'exécution du chargement, du calage et de l'arrimage des marchandises.

L'engagement et la reconnaissance de la responsabilité engendrant le devoir de réparation, les assureurs entrent en jeu en cas de sinistre établi suite à un dommage survenu aux marchandises du fait d'une défaillance lors de ces opérations. Toutefois, le système de garantie de dommages pouvant être désavantageux pour l'assureur dès lors que la sinistralité d'une entreprise est trop importante, celui-ci peut souhaiter ne plus l'assurer. De ce fait, il peut alors s'avérer difficile pour une entreprise de transport de faire face à de multiples coûts dû à la défaillance répétitive de professionnels du transport aux opérations de chargement.

Ainsi, ayant étudié les principales conséquences de la mauvaise exécution du chargement, du calage et de l'arrimage des marchandises, nous percevons donc pleinement la nécessité, pour les entreprises de transport, de veiller de manière continue au respect d'une mise en œuvre optimale de ces opérations. Cela implique de fait pour une entreprise, de mettre en œuvre des formations spécifiques, des supports d'instruction technique et de sécurité ainsi qu'un système de veille continue au travers d'un système qualité.

BIBLIOGRAPHIE

I- Ouvrages et Manuels

- BILLARD J., *Porte-conteneurs, la révolution des transports maritimes*, édition ETAI, 2003.
- Bonassies P. et Scapel C., *Droit maritime*, LGDJ, 3^e ed., p. 862, n°1116
- Le Lamy Assurances
- Le Lamy transport, Tome 1
- Le Lamy transport, Tome 2
- Le Lamy transport, Tome 3
- Ph. Le Tourneau, *Droit de la responsabilité et des contrats*, Dalloz Action, 11^e ed., 2018-2019.
- Piédelièvre S. et Gency-Tandonnet D., *Droit des transports*, Lexis Nexis, Manuel, 2^e éd., 2019.
- PIQUET M., *Bien comprendre et utiliser les règles INCOTERMS® 2020*, L'Antenne, 2020, p5.
- PIQUET M., *Le transport pratique*, L'Antenne, 2020, p4.
- Rodière R., *Droit des transports, Transports terrestres et aériens*, Sirey, 2^e ed., 1977.

II- Thèses

- C. H. Assongba, Thèse sur *Les contentieux en transport maritime de marchandises par conteneurs*. Université du Droit et de la Santé – Lille II, 2014.
- Nattika Sriphongkul, Thèse sur *L'applicabilité des clauses du connaissement en Thaïlande*. Droit. 2013. Dumas

III- Revues et Rapports

- Capitaine J. J. McNAMARA, « Les dix étapes du chargement, de l'arrimage et de l'assujettissement d'un conteneur », *Rapport soumis aux fins de discussion au Forum de dialogue mondial sur la sécurité dans la chaîne d'approvisionnement concernant le remplissage des conteneurs*, 2011.

- F.X. PIERRONNET, « La clause Himalaya : Fondement et application », *Revue Juridique NETPUNUS, Law Review*.

IV- Codes

- Code civil
- Code de bonnes pratiques OMI/OIT/CEE-ONU pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (Code CTU)
- Code des transports
- Code du travail
- Codes des Assurances

V- Encyclopédies

- Dictionnaire Larousse
- Dictionnaire Le Robert

VI- Enseignements

- Enseignement de Monsieur C. THELCIDE, Droit maritime général, année 2020-2021.
- Enseignement de Monsieur F. DENEFFLE, Assurance maritimes et transports, année 2020-2021.

VII- Articles

- C. Barjonet, « *Le monde mis en boîte ou l'histoire du conteneur* », Les Echos, 2014.
- N. MASSICOTTE, « *Décès d'un camionneur à Princeville : un accident de travail qui aurait pu être évité* », LeNouveliste, 17 juin 2021-
<https://www.lenouveliste.ca/actualites/justice-et-faits-divers/deces-dun-camionneur-a-princeville-un-accident-de-travail-qui-aurait-pu-etre-evite-video-d46b027efafbeaccff4005b546e6ceb>.

VIII- Jurisprudence

- T.com. Bobigny, 1^{er} juillet 1994, n°2499/93, *Banninger France c/ Calberson international*.
- CA Paris, 19 septembre 1979, BT 1979, p. 481.
- CA Paris, 12 février 1997, BTL 1997, p. 304, obs. M. Tilche.
- CA Grenoble, 7 janvier 2005, n°04/00308, BTL 2008.
- CA Paris, 1^{er} juin 2005, n°03/06709, *Mory Team c/ Helvetia et a.*, BTL 2005, p. 454.
- CA Angers, 12 juillet 2006, n°05/02456, *MMA c/ Framatex*, DMF.
- CA Paris, 18 mai 2011, n°09/15740, *Aviva c/TFE*, BTL 2011.
- CA Montpellier, 27 novembre 2012, n°11/05724, *TAB c/ Generali*.
- CA Paris, 10 avril 2014, n°12/09417, *Sempertrans c/ Transports Trazit*, BTL 2014, p.698
- CA Aix-en-Provence, 30 octobre 2014, n°12/21510, *Axa CS et a. c/ Rhodanienne de Transit et a.*, BTL 2014, p687
- CA Aix-en-Provence, 30 octobre 2014, n°12/08488, *Axa CS et a. c/ Rhodanienne de Transit et a.* BTL 2014.
- CA Versailles, 5 janvier 2016, n°14/03719, *AIG Europe c/ SDV LI*, BTL 2016, n°3581.
- CA Rouen, 9 juin 2016, Publié au DMF n°783 de sept. 2016. 702 obs. P. Delebecque.
- CA Aix-en-Provence, 4 mai 2017, n°14/11379, *Soreal Tunisie c/ Nouvelle Uniport et a.*, BTL 2017, n°3646, p.343.
- CA Angers, 19 décembre 2017, n°15/02120, *Ose Industrie c/ Covea Fleet et a.*, BTL 2018.
- CA Douai, 28 juin 2018, n°15/05155, *Cime Environnement c/ Plastic Omnium et a.*, BTL 2018.
- CA de Besançon, 1^{ère} chambre, arrêt du 30 octobre 2018, Répertoire général n°17/00904, *Eurovia c/Transports Robles*, BTL 2018.
- CA Paris, 5^e ch ; 21 mai 2019, N°18/15764, DMF N°817 2019, obs. L. FEDI.
- CA Caen, 28 janvier 2021, n°19/00086, *James Ebénistes c/ Sealogis Freight Forwarding et a.*
- CA Aix-en-Provence, 25 février 2021, n°19/04533, *Sealogis Freight Forwarding c/ Axa CSA et a.*
- CA Aix-en-Provence, 27 mai 2021, n°19/00225, *Frêt Import Export Tahiti c/ Médicis Import*.

- CA Rouen, 17 juin 2021, n°18/04668, *Sté Magellan c/ Seafrigo Logistique*.
- Cass.com., 10 décembre 1962, n°59-13.032, BT 1963, p.125
- Cass. com., 22 janvier 1973, n°71-10.877 : *JurisData* n°1973-097033 ; BT 1973, 109.
- Cass. com., 7 novembre 1973, n°72-12.680 : *JurisData* n°1973097311 ; BT 1973
- Cass. com., 17 février 1975, n°73-13.150 : *JurisData* n°1975-097043 ; BT 1975.
- Cass. com., 16 mai 1977 : *JurisData* n°1977-700145 ; JCP 1978, II, 18895, note Rodière.
- Cass. com., 12 octobre 1981 : *Bull. civ. IV*, n°351.
- Cass. com., 5 décembre 1989, n°87-18.950.
- Cass. com., 6 février 1990, n°88-15.495.
- Cass. Com., 24 octobre 1995, n°94-11.275, *Bull. civ.* 1995.
- Cass. com., 12 novembre 1997, n°95-20.749.
- Cass. com., 3 février 1998, n°96-11.525, BTL 1998.
- Cass. com., 10 juillet 2001 : *DMF 2002*, 247, note P.-Y. Nicolas.
- Cass. 1^{er} civ., 25 février 2003 : *Bull. civ.* 2003, I, n°56.
- Cass. com., 25 novembre 2008, n°07-17.957
- Cass. com., 22 novembre 2011, n°10-20.599, BTL 2011.
- Cass. com., 31 janvier 2012, n°10-24.731, *Bull. civ. IV*, n°23, BTL 2012, p. 111.

IX- Décrets, Règlements, Conventions

- **Décrets**

- D. n°2020-178, 27 février 2020, JO 29 février 2020, modifiant le contrat type pour les transports fluviaux de marchandises ayant pour objet un seul voyage ou des voyages multiples figurant en annexe au livre IV de la quatrième partie du code des transports ; voir BTL 2020.

- **Règlements**

- Règl. Cons. CE n° 1/2005, 22 décembre 2004, art. 3, *JOUE*, 5 janvier 2005, L3.

- **Conventions**

- Convention de Bruxelles du 25 août 1924, dite « Règles de La Haye ».
- Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure dite « CMNI », du 22 juin 2001.

- Convention de Montréal pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, du 28 mai 1999.
- Convention de Varsovie pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, du 12 octobre 1929.
- Convention des Nations unies sur le transport de marchandises par mer, dite « Règles de Hambourg », du 30 mars 1978.
- Convention des Nations Unies sur les contrats de vente internationale de marchandises, Conclue à Vienne le 11 avril 1980.
- Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route dite « CMR », du 19 mai 1956.
- Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises, dites « RU-CIM », du 9 juin 1999.

X- Ressources internet

- Code de bonnes pratiques international sur l'arrimage sécurisé des charges sur les véhicules routiers – Fichier PDF : <https://www.iru.org/sites/default/files/2016-01/fr-safe-load-securing-8th.pdf>
- Code des bonnes pratiques OMI/OIT/CEE-ONU, fichier PDF : www.unece.org
- Définition d'arrimage : www.linternaute.fr/dictionnaire/fr/definition/arrimage/
- INRS : www.inrs.fr
- ISO – ISO 780 :2015, Emballage de distribution – Symboles graphiques pour la manutention et le stockage des emballages : <https://www.iso.org/fr/standard/59933.html>
- LAMY TRANSPORT : Lamyline.fr
- LEGIFRANCE: <http://www.legifrance.gouv.fr>
- METALTIS - outils d'arrimage : www.metaltis.fr/arrimage.html
- PERCEVAL EXPRESS – définition d'arrimage : www.perceval-express.com/lexique-transport/arrimage/

- QUALITAIR&SEA : <https://www.qualitairsea.com/>
- VALLOIS – Assurance Rc Transporteur de Marchandise :
<https://cabinetvallois.fr/assurance-rc-transporteur/>
- VILLAGE DE LA JUSTICE – Assurances : Le refus d’indemniser pour exclusion de garantie : <https://www.village-justice.com/articles/assurances-refus-indemniser-pour-exclusion-garantie,35585.html>
- WURTH NEWS – L’arrimage : comment garantir la sécurité dans le transport de marchandises ? : <https://infos.wurth.fr/larrimage-comment-garantir-securite-transport-marchandises/>

ANNEXES

TABLE DES ANNEXES :

Annexe n°1 : Photographie démontrant un mauvais chargement de marchandises, entraînant l'écrasement d'un carton en cours de transport	77
Annexe n°2 : Photographie d'un outil de calage de marchandises : les coussins gonflables.....	78
Annexe n°3 : Photographie d'un véhicule arrimé et bâché sur un conteneur Flat	79
Annexe n°4 : Copie d'un connaissance maritime (appelé aussi « Bill of Lading ») de la compagnie maritime CMA CGM	80
Annexe n°5 : Exemple d'un protocole de sécurité, établi par la société Rhodanienne de Transit	82
Annexe n°6 : Exemple d'une lettre de réserves rédigée par la société Rhodanienne de Transit (RDT) après information du désarrimage d'une marchandise, communiquée par la compagnie maritime CMA CGM	99
Annexe n°7 : Rapport d'expertise réalisé à l'issu d'un sinistre dû à une erreur de manutention portuaire	100

Annexe n°1 : Photographie démontrant un mauvais chargement de marchandises, entraînant écrasement d'un carton en cours de transport.

Source : Photographie prise lors du dépotage d'un conteneur, à destination.



Photo n°1 : Carton enfoncé par le poids d'une palette gerbée par-dessus. Mauvais positionnement des palettes au regard de leur masse.

Photographie prise à l'arrivée des

Annexe n°2 : Photographies d'outils de calage de marchandises : les coussins gonflables.

Source : Photographies prises lors du dépotage d'un conteneur, à destination (Mayotte).



Photo n°1 : Conteneur *DRY* avec coussins de calage positionnés entre deux petit conteneurs IBC et sur le côté d'une marchandise.

Photographie prise à l'arrivée du conteneur à destination.

Photo n°2 : Conteneur *DRY* avec coussins de calage positionnés entre les marchandises, empêchant des tourets de bouger durant le transport.

Photographie prise à l'arrivée du conteneur à destination.



Annexe n°3 : Photographies d'un véhicule arrimé et bâché sur un conteneur Flat.

Source : Photographies issues d'échanges mails professionnels relatifs au sinistre d'un véhicule constaté à destination.



Photo n°1 : Véhicule mis et arrimé sur conteneur Flat – Vue de l'avant du véhicule.



Photo n°2 : Véhicule mis et arrimé sur conteneur Flat – Vue de l'arrière du véhicule.




Photo n°3 : Véhicule arrimé et bâché sur conteneur Flat – Vue de l'avant du véhicule.



Photo n°4 : Véhicule arrimé et bâché sur conteneur Flat – Vue de l'arrière du véhicule.

Annexe n°4 : Copie d'un connaissement maritime (appelé aussi « Bill of Lading ») de la compagnie maritime CMA CGM.

SHIPPER RDT C/O Z AUTO 7 BLD PIERRE BROSSOLETTE 76120 GRAND QUEVILLY FRANCE		DRAFT BILL OF LADING		VOYAGE NUMBER ONL7RS1MA	
CONSIGNEE TILT SA ZONE PORTUAIRE DE LONGONI B P 444 97600 MAMOUZOU MAYOTTE				BILL OF LADING NUMBER DXB0683338	
NOTIFY PARTY, Carrier not to be responsible for failure to notify ZAUTO ZI KAWENI LOTTISSEMENT KEMAL 97600 MAMOUZOU MAYOTTE		EXPORT REFERENCES 21EX11202960			
PRE CARRIAGE BY*		PLACE OF RECEIPT*			
KUMASI		JEBEL ALI		CARRIER: CMA CGM Société Anonyme au Capital de 234 988 330 Euros Head Office: 4, quai d'Arènes - 13002 Marseille - France Tel: (33) 4 88 91 90 00 - Fax: (33) 4 88 91 90 55 562 024 422 R.C.S. Marseille	
FREIGHT TO BE PAID AT DUBAI		NUMBER OF ORIGINAL BILLS OF LADING ZERO (0)			
VESSEL KUMASI		PORT OF LOADING JEBEL ALI		PORT OF DISCHARGE LONGONI	
FINAL PLACE OF DELIVERY*					
MARKS AND NOS CONTAINER AND SEALS	NO AND KIND OF PACKAGES	DESCRIPTION OF PACKAGES AND GOODS AS STATED BY SHIPPER SHIPPER'S LOAD STOW AND COUNT SAID TO CONTAIN	GROSS WEIGHT CARGO	TARE	MEASUREMENT
SEGU7625262 SEAL f/z	1 x 40FF	2 PACKAGE(S) PELLES 3CX X 2 UNITES 562X236X361 HS CODE 842959 Oversize - Height: 165 CM THIS IS A MEMO BL. CARGO TO BE RELEASED AGAINST OBL LHV2487289 FREIGHT PREPAID 1 X 40FF 2 PACKAGE(S) SAY TWO PACKAGE(S) Shipped on Board KUMASI 23-MAY-2021 CMA CGM AND ANL (NE) LLC As agents for the Carrier	16270.000	5100	50.000
Weight in Kgs: Total: 1 CONTAINER(S)		Sheet 1 of 2		16270.000	5100 50.000
ADDITIONAL CLAUSES					
4. Cargo at port is at merchant risk, expenses and responsibility 5. FCL 77. THC at destination payable by Merchant as per line/port tariff 194. For the purpose of the present carriage, clause 14(2) shall exclude the application of the York/Antwerp rules, 2004. 202. Demurrage and detention shall be calculated and paid as per general tariff available on the web site www.cma-cgm.com, or in any of CMA CGM agency. However if special free time conditions are granted, then rates applicable as per general tariff grid shall start from the day following the last free day. 215. Mis-declaration of cargo weight endangers crew, port workers and vessels' safety. Your cargo may be weighed at any place and time of carriage and any mis-declaration will expose you to claims for all losses, expenses or damages whatsoever resulting therefrom and be subject to freight surcharge. 225. The shipper acknowledges that the Carrier may carry the goods identified in this bill of lading on the deck of any vessel and in taking remittance of this bill of lading the Merchant (including the shipper, the consignee and the holder of the bill of lading, as the case may be) confirms his express acceptance of all the terms and conditions of this bill of lading and expressly confirms his unconditional and irrevocable consent to the possible carriage of the goods on the deck of any vessel. 274. The Merchant is responsible for returning any empty container, with interior clean, free of any dangerous goods placards, labels or markings, at the designated place, and within 60 days following the date of release, being which the container shall be construed as lost. The Merchant shall be liable to indemnify the Carrier for any loss or expense whatsoever arising out of the foregoing, including but not limited to liquidated damages equivalent to the sound market value - or the depreciated value due by the Carrier to a container lessor. The Carrier is entitled to collect a deposit from the Merchant at the time of release of the container which shall be permitted as security for payment of any sums due to the Carrier, in particular for payment of all detention and demurrage and/or container indemnity as referred above. 313. Following to the strike affecting the port of Longoni which cannot allow the gate-out of containers, the terms and conditions of clause 10 - Matters Affecting Performance - will apply. Carrier cannot be held liable for any delay or suspension in the carriage. 358. Following the exceptional measures adopted by various governments in relation with the outbreak of		RECEIVED by the carrier from the shipper in apparent good order and condition (unless otherwise noted herein) the total number or quantity of Containers or other packages or units indicated above stated by the shipper to comprise the cargo specified above for transportation subject to all the terms hereof (including the terms on page one) from the place of receipt or the port of loading, whichever is applicable, to the port of discharge or the place of delivery, whichever is applicable. Delivery of the Goods will only be made on payment of all Freight and charges. On presentation of this document (duly endorsed) to the Carrier, by or on behalf of the holder, the rights and liabilities arising in accordance with the terms hereof shall (without prejudice to any rule of common law or statutes rendering them binding upon the shipper, holder and carrier) become binding in all respects between the Carrier and Holder as though the contract contained herein or evidenced hereby had been made between them. All claims and actions arising between the Carrier and the Merchant in relation with the contract of Carriage evidenced by this Bill of Lading shall exclusively be brought before the Tribunal de Commerce de Marseille and no other Court shall have jurisdiction with regards to any such claim or action. Notwithstanding the above, the Carrier is also entitled to bring the claim or action before the Court of the place where the defendant has his registered office. In witness whereof three (3) original Bills of Lading, unless otherwise stated above, have been issued, one of which being accomplished, the others to be void. (OTHER TERMS AND CONDITIONS OF THE CONTRACT ON PAGE ONE)			
PLACE AND DATE OF ISSUE	DUBAI	23 MAY 2021	SIGNED FOR THE CARRIER CMA CGM S.A. BY CMA CGM AND ANL (NE) LLC as agents for the carrier CMA CGM S. A.		
SIGNED FOR THE SHIPPER		*APPLICABLE ONLY WHEN THIS DOCUMENT IS USED AS A COMBINED TRANSPORT BILL OF LADING			



**DRAFT
BILL OF LADING**

VOYAGE NUMBER
0NL7RSTMA
BILL OF LADING NUMBER
DXB0683338

PRE CARRIAGE BY*	PLACE OF RECEIPT*	FREIGHT TO BE PAID AT	NUMBER OF ORIGINAL BILLS OF LADING
		DUBAI	ZERO (0)
VESSEL	PORT OF LOADING	PORT OF DISCHARGE	FINAL PLACE OF DELIVERY*
KUMASI	JEBEL ALI	LONGONI	
MARKS AND NOS CONTAINER AND SEALS	NO AND KIND OF PACKAGES	DESCRIPTION OF PACKAGES AND GOODS AS STATED BY SHIPPER SHIPPER'S LOAD STOW AND COUNT SAID TO CONTAIN	GROSS WEIGHT CARGO
			TARE
			MEASUREMENT

Sheet 2 of 2

ABOVE PARTICULARS DECLARED BY SHIPPER. CARRIER NOT RESPONSIBLE.

ADDITIONAL CLAUSES

COVID-19 virus and the operational constraints resulting thereof, the Merchants are hereby notified that the carriage of cargo may be disrupted or delayed. Cargo may not be loaded on the intended vessel and may be on forwarded to the port of destination on any alternative vessel at Carrier's sole discretion. Furthermore in case of disruption of port/ operations, the cargo may be discharged in an alternative port without notice and - subject to availability - be on forwarded to the original intended port of destination. Carrier reserve its rights to accomplish the bill of lading in any alternative port. All additional costs, including but not limited to storage, demurrage, plugging, monitoring at the alternative discharge port or extra on forwarding costs, shall be on Merchant's account and payable before delivery and the carrier shall have no liability whatsoever for any loss or damage resulting thereof.

368. The Merchant warrants that the particulars relating to the Goods have been checked and that such particulars are adequate and correct. In case of failure of the Merchant to comply with such warranty, the Carrier shall be entitled to charge the Merchant at any time an amount of USD 2,000 per Container or Goods (for non-containerized cargo) as processing and administrative fees. This fee shall also be applicable in case of discrepancy between the Verified Gross Mass (VGM) sent to the Carrier, or the weight declared to the Carrier (for non-containerized cargo), and the weight declared by the Shipper in his

shipping instruction or otherwise weighted during the Carriage.

PLACE AND DATE OF ISSUE DUBAI 23 MAY 2021

SIGNED FOR THE CARRIER CMA CGM S.A.
BY CMA CGM AND ANL (NE) LLC
as agents for the carrier CMA CGM S. A.

SIGNED FOR THE SHIPPER
*APPLICABLE ONLY WHEN THIS DOCUMENT IS USED AS A COMBINED
TRANSPORT BILL OF LADING

Annexe n°5 : Exemple d'un protocole de sécurité, établi par la société Rhodanienne de Transit (RDT).



RHODANIENNE DE TRANSIT S.A.S / RDT Log
Zone Ecopole du Mas Laurent
3 Rue Gay Lussac
13310 SAINT MARTIN DE CRAU

PROCOLE DE SECURITE

Dispositions réglementaires

Code du travail – articles R 4511-1 à R 4511-4 et R 4515-1 à R 4515-11 ; R 4121-1 ; R 4512-13 ; R 4227-37 ; R 4321-1 à R 4321-5 ; R 4323-91 à R 4323-103

Décret N° 2008-244 du 7 MARS 2008

Décret N° 97-608 du 31 MAI 1997

Recommandation 342 de la CNAM en date du 29/05/2007

Règlement Intérieur RDT - Saint-Martin de Crau

Article R 4515-4 :

Les opérations de chargement ou de déchargement font l'objet d'un document écrit, dit « protocole de sécurité », remplaçant le plan de prévention.

Article R 4515-5 :

Le protocole de sécurité comprend les informations utiles à l'évaluation des risques de toute nature générés par l'opération ainsi que les mesures de prévention et de sécurité à observer à chacune des phases de sa réalisation.

ENTREPRISE D'ACCUEIL

Raison sociale : RDT Log
Adresse : X Saint-Martin de Crau
Téléphone : X
Adresse de messagerie : X
Identité du responsable désigné : Mr X

HORAIRES DE LIVRAISONS :

Entrepôt ouvert de : 07h00 à 18h00

Horaires de réceptions : 07h00 à 15h00

Horaires d'expéditions : 07h00 à 17h30

Nom des responsables chargés des opérations de chargement et déchargement	Numéro de poste
Grande distribution : Mr X	
Transit : Mr Y	
Frais-Froid : Mr Z	
Standard : Mr W	
Poste de Garde : Mr X	
Alerte incendie : Mr Y	
Alerte secours : Mr Z	

CIRCULATION AU SEIN DE L'ENTREPOT:

Vous livrez ou venez retirer des marchandises sèches :

1. Suivez le sens de circulation dans le schéma ci-dessous

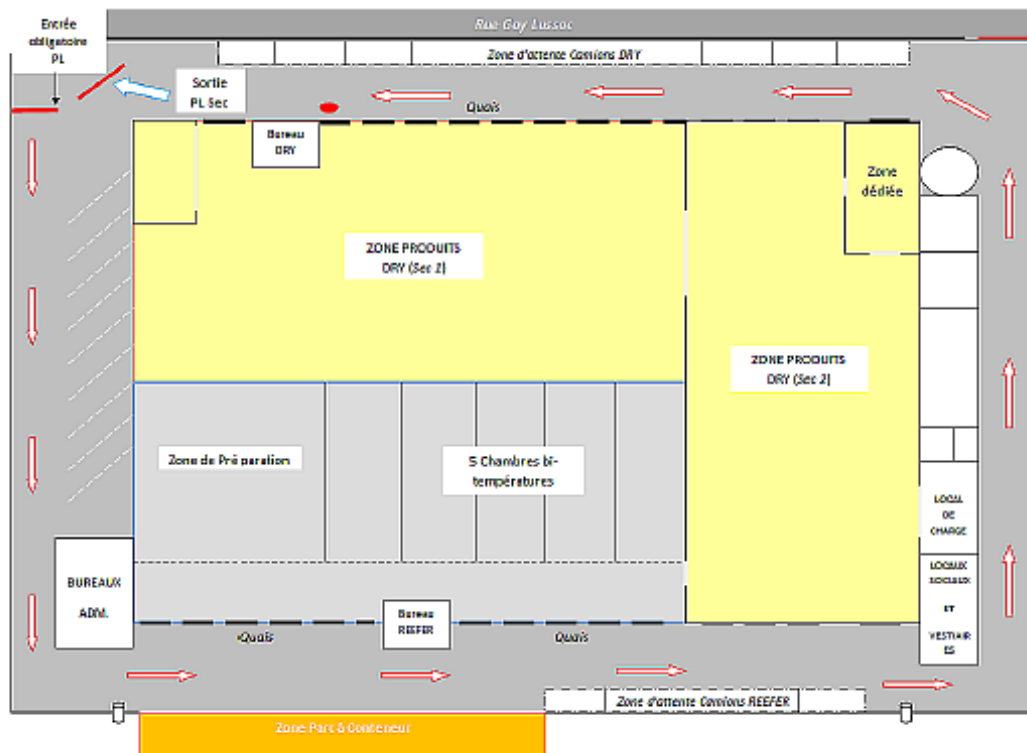


Pour accéder aux Bureaux et Quais



Pour sortir après les opérations (Chargement/déchargement)

2. Identifier vous au **Bureau DRY** (Vérification des documents, attribution du N° de Quai)
3. Mettez-vous au quai indiqué



Vous livrez ou venez retirer des marchandises « sous température dirigée » :

1. Suivez le sens de circulation dans le schéma ci-dessous

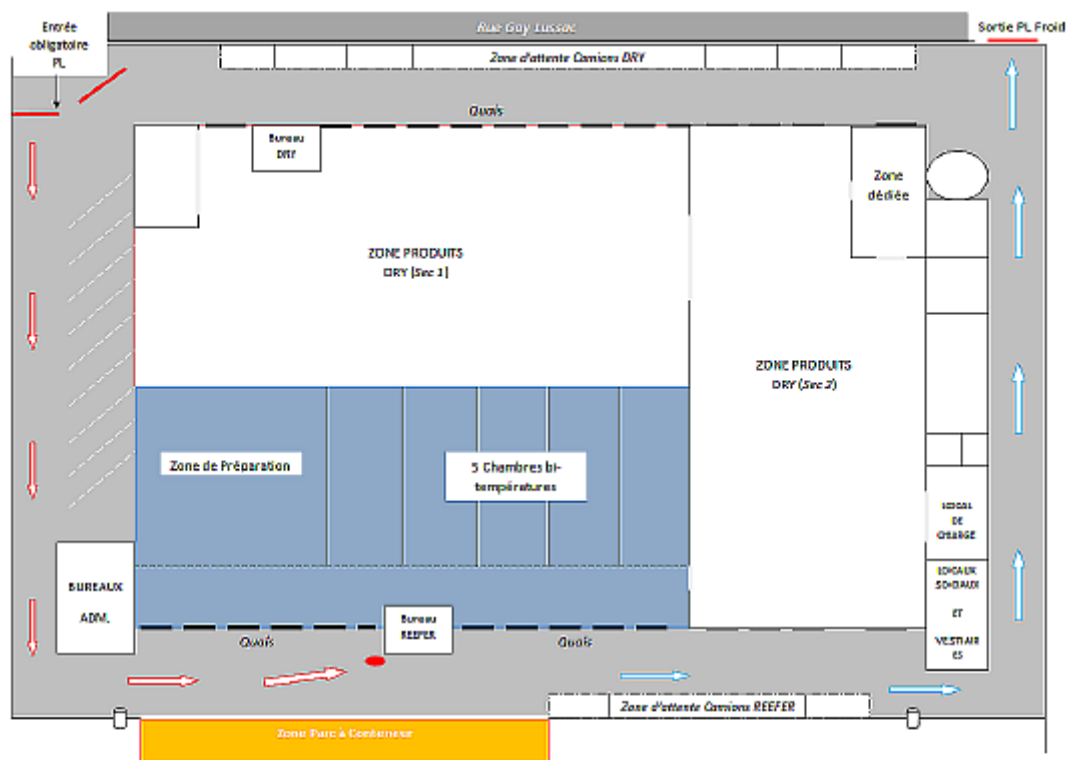


Pour accéder aux Bureaux et Quais



Pour sortir après les opérations (Chargement/déchargement)






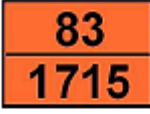
2. Identifier vous au **Bureau REEFER** (Vérification des documents, attribution du N° de Quai)
3. Mettez-vous au quai indiqué



CONSIGNES GENERALES:

Le règlement intérieur RDT s'applique à ses salariés et à toutes personnes pénétrant dans l'enceinte des sites RDT, pour les règles d'hygiène et de sécurité. (cf Annexe)

CONSIGNES DE SECURITE

	<p>Il est <u>interdit de fumer</u> (cigarette électronique compris) dans les entrepôts, bureaux et à leurs abords.</p>
	<p>L'accès à l'intérieur des différents entrepôts est <u>interdit</u> aux personnes étrangères à la société. Toute personne doit s'identifier au bureau administratif DRY ou REEFER avant de demander le déchargement ou chargement aux entrepôts de stockage.</p> <p>Le personnel des entreprises extérieures doit respecter les consignes qui lui sont données par le responsable du site.</p> <p>Il leur est <u>strictement interdit</u> de tenter d'accéder aux marchandises stockées.</p>
	<p>Il est <u>interdit</u> de mettre en route les installations et d'utiliser les matériels de maintenance fixes et mobiles sans l'autorisation d'un Responsable du Site.</p> <p>Seul le responsable du site ou une personne compétente désignée par lui et sous sa responsabilité, est habilitée à vous autoriser ou à effectuer ces manœuvres.</p>
	<p>Lors de la détection d'un incendie, respectez la procédure affichée.</p>
	<p>La circulation des véhicules sur les voies est limitée à une vitesse de 10 Km/h. Elle doit respecter le plan de circulation mis en place ainsi que les règles du code de la route.</p>
	<p>Pour accéder au site, le chauffeur doit pouvoir présenter à toute réquisition les documents prévus par les règlements nationaux et internationaux, en particulier les documents exigés par l'ADR pour ce qui concerne le transport des matières dangereuses.</p>



Le stationnement est interdit en dehors des emplacements délimités.

ACCUEIL :

- immobilisez votre véhicule devant le portail entrée PL
- sonnez et présentez-vous via l'hygiaphone
- attendez d'avoir l'autorisation d'accès par les personnels des bureaux de quai pour pénétrer dans l'enceinte de l'entrepôt.
- Garez-vous sur les emplacements stationnement PL à proximité des bureaux de quai réception.
- remettez les documents liés à votre transport.
- déclarez les marchandises, matériels, emballages présents dans la remorque ou dans la cabine du tracteur en vue de son identification pour la sortie.
- en cas de livraison de produits dangereux, remettez impérativement la liasse documentaire correspondante selon la réglementation ADR en vigueur
- prenez connaissance du plan de circulation, des consignes liées à la circulation sur le site, des consignes liées à la sécurité, du règlement intérieur de l'entreprise, émergez les documents liés à la prise de connaissance de ces consignes ou dispositions.
- notez le numéro de quai.
- en attendant le chargement de votre remorque, vous pouvez utiliser la salle de repos prévue pour les chauffeurs. Le règlement intérieur s'y applique de plein droit, concernant les règles d'hygiène et sécurité, et notamment, l'introduction ou consommation d'alcool ou de produits stupéfiants.
- les lieux de stationnements de véhicules ne sont pas des lieux de dépôts d'immondices, utilisez les poubelles mises à votre disposition sur le site.
- des sanitaires et douches sont à votre disposition sur le site.
- les personnes vous accompagnant doivent rester en salle de repos et ne peuvent pas pénétrer sur le site, en dehors des personnels en formation, signalés aux bureaux de quais
- les animaux ne peuvent accéder dans le site.

CONSIGNES DE CIRCULATION :

<p><u>Lors de l'arrivée sur le site</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> - les prescriptions du code de la route s'appliquent sur l'ensemble du site. - la vitesse est limitée à 10km. - les véhicules en mouvement circulent portes et hayon en position fermés même lors des changements de quais. - l'arrêt et le stationnement sont interdits sur la périphérie du ou des bâtiments, en dehors des mises à quais ou sauf accord des bureaux de quai. - les accès aux bômes incendies doivent être dégagés et laissés libres. - le sens de circulation est à respecter de façon impérative et conformément au plan de circulation. - les passages piétons sont à respecter et ne peuvent être utilisés comme lieu d'arrêt ou de stationnement. - il est rappelé que vous pouvez être amenés à croiser des engins de manutention, des piétons, des véhicules légers, des travaux d'entretien ou de maintenance. Ces situations doivent vous déterminer à adopter une conduite prudente.
<p><u>Identification Administrative</u></p>	<p>Le conducteur devra :</p> <ul style="list-style-type: none"> - s'identifier au bureau administratif DRY s'il s'agit d'un chargement / déchargement de produits secs. - S'identifier au bureau administratif REEFER s'il s'agit d'un chargement/déchargement de produits sous température dirigée - et prendre connaissance du présent protocole affiché. <p>Ce n'est qu'à la condition de son identification, d'avoir signé le registre des entrées-sorties, et reçu le bon d'entrée/sortie de marchandise, que le transporteur pourra se présenter au n° de quai que lui aura indiqué le responsable concerné.</p> <p>Le conducteur présentera tous les documents concernant la réception / livraison (lettre de voiture, bon de livraison fournisseur, documents accompagnant des marchandises dangereuses...)</p> <p>A la délivrance du Bon d'entrée, le conducteur recevra les consignes utiles pour le chargement / déchargement.</p>

CONSIGNES DE MISE A QUAL :

Mise à quai

Le conducteur doit respecter les règles du code de la route et veiller au respect et à la sécurité des autres usagers du site.

Etant donné qu'il n'est pas possible de faire demi-tour dans les voies d'accès aux quais

EST PRIORITAIRE

le chauffeur qui commence sa manœuvre de mise à quai, les autres transporteurs devant stopper leur véhicule et laisser une distance suffisante avec le véhicule en cours de mise à quai et ce jusqu'à la fin de celle-ci.

La mise à quai s'effectue en veillant à la sécurité du personnel RDT ainsi qu'aux autres véhicules déjà positionnés à quai.

- avant toute manœuvre en marche arrière, assurez-vous qu'aucune personne ne se trouve dans l'axe de circulation.
- lors de l'ouverture des portes arrière, veillez à ce qu'aucun piéton ne se trouve dans le rayon d'ouverture.
- faites fonctionner vos feux de détresse lors de votre marche arrière pour la mise à quai.
- si vous devez vous faire guider lors d'une manœuvre, assurez-vous que le guide se positionne latéralement au véhicule et qu'il entre dans votre champ de vision.
- ne laissez, sous aucun prétexte, quiconque vous guider par l'arrière.
- lors de votre descente de cabine, assurez-vous que vous pouvez le faire sans danger, notamment en regard de la circulation possible d'engins ou d'autres camions.
- assurez-vous que votre camion et la remorque sont bien calés et ne risquent pas d'effectuer un mouvement susceptible de générer un danger.
- il est interdit de positionner le hayon en appui sur le quai.
- il est interdit de sauter de la cabine ou du hayon.
- les cales mises à disposition sur le site sont à utiliser pour bloquer les roues arrière du camion ou de la remorque.
- les cales-roues, une fois utilisées devront systématiquement et impérativement être rangées à l'endroit prévu à cet effet.
- Le chauffeur doit respecter le numéro de quai indiqué par le personnel RDT.

<p><u>Mise à quai</u></p>	<p><u>Le véhicule est stationné frein de parking serré, moteur arrêté, accès cabine condamné, véhicule calé (une cale).</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Le personnel des entrepôts placera un système de béquilles lorsque la remorque sera non attelée au tracteur. - Une fois la mise à quai terminée, le chauffeur se rend à son quai de chargement en empruntant l'allée de circulation piéton prévue à cet effet, et en veillant à sa propre sécurité.
---------------------------	--

PROCEDURE RELATIVE AUX OPERATIONS DE CHARGEMENT ET DECHARGEMENT :

<p><u>Quais et rampes de chargement</u></p>	<p>Les rampes de chargement sont strictement réservées à la circulation de notre personnel des entrepôts muni de leurs chariots élévateurs. Toute personne étrangère à la société ne peut emprunter les rampes de chargement.</p> <p>Concernant les quais de chargement, le transporteur ne peut y avoir accès qu'avec l'autorisation du Responsable d'Entrepôt, sans toutefois gêner le personnel des entrepôts dans leurs manœuvres et ne pas mettre en jeu sa propre sécurité.</p> <p>Dans tous les cas de figure, le conducteur ne pourra pas avoir accès aux marchandises stockées.</p>
<p><u>Bâchage et débâchage du véhicule</u></p>	<p>Lors des chargements / déchargements par côté, c'est au transporteur qu'il incombe la responsabilité de bâcher ou débâcher son camion en veillant à la sécurité de l'opération.</p>

MATERIEL MIS A DISPOSITION :

<p><u>Matériel et engins spécifiques utilisés</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> - du matériel de manutention sera mis à votre disposition sur demande au responsable de quai. - l'accès et l'utilisation de ce matériel sont liés à une formation. - avant toute utilisation il vous appartient de vérifier, en la présence d'un salarié RDT Log : <ol style="list-style-type: none"> 1. du bon fonctionnement des manettes marche/avant 2. du bon fonctionnement montée/descente 3. de l'efficacité du freinage par l'intermédiaire du timon 4. de l'absence de fuite d'huile sur le sol - en cas de dysfonctionnement, vous devez refuser l'utilisation de l'appareil, en précisant le motif du refus. - <i>Ce matériel est propriété RDT Log et ne peut sortir en aucun cas du site, sous peine de poursuites judiciaires.</i>
---	--

CONDITIONS D UTILISATION :

<p><u>Matériel et engins spécifiques utilisés</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> - en dehors des équipements de sécurité : <u>gilet de haute visibilité et chaussures de sécurité</u>, vous devez porter des gants lors du maniement de tout matériel appartenant à l'entrepôt pour éviter tout risque de coupures et d'échardes. - vous devez vous positionner de côté pendant les manœuvres avec le transpalette pour éviter tout coincement ou écrasement multiples. - les rolls doivent être poussés et non tirés pour éviter tout risque de basculement. - il est interdit de monter sur les transpalettes. - il est interdit de laisser un transpalette sur un pont élévateur. - il est formellement interdit à toutes personnes étrangères à l'entreprise RDT Log d'utiliser des chariots élévateurs à conducteur porté, appartenant à l'entrepôt et nécessitant un CACES et une autorisation de conduite obligatoire. - l'utilisation de matériel de manutention appartenant à l'entreprise de transport est autorisée, en respectant les règles identiques de sécurité.
---	--

DEGAGEMENT DU QUAÏ :

<p><u>En fin de déchargement</u></p>	<p>Prévenez le bureau administratif que l'opération est terminée, afin que le personnel RDT vérifie la concordance entre les documents et les marchandises déchargées sur la zone prévue à cet effet.</p> <p>Le départ du site ne s'effectue qu'après la remise et l'émargement par le personnel administratif RDT des documents afférents au chargement / déchargement.</p>
<p><u>En fin de chargement</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> - positionnez dans son emplacement le pont élévateur. - remplacez le moyen de manutention utilisé à son emplacement ou faites le placer en zone de charge. - fermez la porte de quai. - si le personnel RDT Log est momentanément absent, rendez-vous au bureau des expéditions en respectant la signalisation mise en place et le cheminement piéton le plus direct. - faites-vous remettre les documents liés à votre livraison. - si le camion doit être plombé, le ou les numéros de plombs sont inscrits sur les documents liés au transport, par le personnel RDT Log. - le personnel RDT Log doit effectuer lui-même l'opération de plombage. - quittez le quai par l'escalier prévu à cet effet. - il vous est interdit de quitter le quai en sautant de celui-ci. - dégagez le camion du quai, seulement si la porte de quai est fermée. - assurez-vous qu'aucun piéton ne se trouve dans la zone de manœuvre. - faites avancer votre camion de quelques mètres, afin que les portes arrière soient bien dégagées. - assurez-vous que l'ensemble du véhicule est parfaitement immobilisé et que le moteur soit arrêté. - sous le contrôle du personnel RDT Log, fermez vos portes, relevez le hayon, placez le câble tir s'il y a lieu. - en votre présence le personnel RDT Log plombe les portes arrière et latérales (s'il y en a).

QUITTER LE SITE :

Dès que les opérations sont terminées :

Pour sortir du site, le conducteur respectera les mêmes règles de sécurité observées que pour le déplacement sur site.

Le véhicule devra quitter l'entrepôt sans délai une fois les opérations terminées, dans le respect des sorties PL indiquées.

La sortie du site sera validée par l'ouverture automatique de la barrière.

RESPECTER LA DEMARCHE ENVIRONNEMENTALE :

- Triez les déchets, que vous ne rapportez pas, dans les bennes prévues à cet effet
- Ne déversez d'effluents liquides toxiques dans le sol, ni même dans les eaux
- Veillez à l'utilisation de matériel en bon état de fonctionnement, afin de ne pas provoquer d'accidents sur le site (incendie, fuite,...)
- Coupez le contact du PL en stationnement

MATERIELS APPARTENANT AU TRANSPORTEUR :

- les véhicules (tracteurs et remorques) doivent être en état de fonctionnement.
- les véhicules (tracteurs et remorques) doivent être équipés conformément à la législation en vigueur.
- les remorques ou caisses des camions doivent être propres, nettoyées et lavées régulièrement.
- les remorques ou caisses de camions doivent être vides avant tout chargement.
- le câble TIR est obligatoire pour chargement d'une remorque bâchée.
- le support du câble TIR doit être fixé sur la caisse sans qu'il puisse être retiré par une manœuvre extérieure.
- tous les moyens de levage sont vérifiés par le transporteur, conformément aux dispositions réglementaires.
- les remorques ou les caisses doivent être munies de barres anti roulis et d'harnais de maintien
- les dispositifs liés à la température doivent être en état de fonctionnement, conformes à la législation en vigueur.
- Les prises en charge des produits frais ou surgelés ne peuvent être réalisés qu'avec une température en corrélation avec le transport à effectuer.

Moyens de secours en cas d'INCENDIE

Gardez votre « sang-froid »

Tous nos locaux disposent de moyens de secours constitués d'extincteurs, de RIA, et de consignes de sécurité affichées.



1. DONNER L'ALERTE

Aux **POMPIERS** : 18 (ou 112 si appel depuis un portable)

Prévenir le Responsable de la zone d'entreposage du site.



2. LUTTER CONTRE LE FEU

Attaquer le feu au moyen des extincteurs et des RIA à proximité, mais sans prendre de risques.



3. AVERTIR ET GUIDER LES SECOURS

Par la communication d'informations claires et précises.

Aider à l'évacuation des personnes présentes sur site.



4. SE RASSEMBLER

Au point de rassemblement indiqué

L'entreprise extérieure devra être équipée de moyens propres aux véhicules, conformément à ce qui est prévu par le service des mines et l'ADR pour ce qui concerne le transport de matières dangereuses.

En cas d'évacuation d'urgence, le chauffeur devra rendre son véhicule disponible avant de quitter les lieux.

PROCEDURE DE « SECOURS A PERSONNE »

« Gardez votre calme »

1. PROTEGER

- ✓ Vous-même
- ✓ Les témoins
- ✓ Le(s) blessé(s)



2. ALERTE OU FAIRE
ALERTE LES SECOURS

Le SAMU : 15

Ou les POMPIERS : 18 (ou 112 si appel depuis un portable)

Prévenir le Responsable de la zone d'entreposage du site, afin qu'une personne formée au S.S.T. puisse intervenir.

3. SECOURIR

Dessermer les vêtements de la victime (Col de chemise, ceinture...)

Mettre la victime en position latérale de sécurité (P.L.S.)



4. ACCUEILLIR ET GUIDER LES
SECOURS

Par la communication d'informations claires et précises.

Attention :

- ✓ NE PAS tenter de retirer un corps étranger d'une plaie
- ✓ NE PAS donner à boire ni à manger à la victime

ENTREPRISE D'ACCUEIL

ENTREPRISE DE TRANSPORT

Raison sociale : RDT Log SAS	Raison sociale :
Adresse : Saint-Martin de Crau	Adresse :
Téléphone : 04 90 18 70 50
Fax : 04 90 52 30 42	Téléphone :
Adresse de messagerie : xxx@xxx.com	Fax :
Identité du responsable désigné : Mr X	Adresse messagerie : @
	Identité du correspondant :

Type de véhicule	Tracteur, Remorque, semi-remorque, frigorifique, hayon, camion remorque, porteur, taut linar
Nature des Marchandises	Conditionnement : Palettes – Rolls métalliques – Rolls Isothermes - Bacs – Casiers – Cagettes plastiques, Cagettes bois, Cartons *
Produits Alimentaires Secs	
Produits Alimentaires frais	
Produits Alimentaires Surgelés	
Produits Non Alimentaires	
Précautions à prendre ou contrainte particulière si marchandises dangereuses	

Le prestataire s'engage à informer chacun de ses chauffeurs du contenu du présent protocole de sécurité, et à faire de même au fur et à mesure pour chaque nouveau chauffeur.

Fait à.....le.....

Pour l'entreprise d'accueil

Pour le Transporteur

Le présent document est établi en deux exemplaires, qui doivent être datés et signés par chacune des parties.

1 : Hygiène

<p>Chaque intervenant extérieur sur le site doit avoir pris connaissance des dispositions légales et réglementaires relatives à l'hygiène figurant dans le présent article et dans des notes de service affichées sur les tableaux prévus à cet effet. Il doit les respecter.</p>	
<p><u>Tenue vestimentaire</u></p>	<p>Chaque intervenant extérieur devant procéder à une intervention dans la zone d'entrepôt, ne peut pénétrer sur site qu'équipé de chaussures de sécurité et d'un gilet de signalisation.</p> <p>Tout signe à caractère ostentatoire est prohibé.</p>
<p><u>Alcool et produits stupéfiants</u></p>	<p>En raison de nombreux risques potentiels existants, Il est interdit à toute personne intervenante de pénétrer ou de demeurer dans l'établissement en état d'ivresse ou sous l'empire de substances illicites.</p> <p>Il est également interdit d'introduire, de consommer, de distribuer ou de vendre dans les locaux de travail des substances illicites ou des boissons alcoolisées.</p> <p>La direction peut refuser l'accès d'un intervenant extérieur sur site, en cas de doute sur sa sobriété ou présentant un état d'emprise à des substances illicites, de nature à exposer notre personnel ou les biens à un danger.</p>
<p><u>Protection des non-fumeurs</u></p>	<p>Pour des raisons d'hygiène et de santé, il est strictement interdit de fumer (cigarette et cigarette électronique) dans tous les locaux fermés et couverts de l'entreprise tels que les salles de réunion, de restauration, de repos, d'accueil et de réception, y compris dans les bureaux individuels et les bâtiments d'entreposage. Une signalisation rappelle cette interdiction dans tous les locaux au sein desquels elle s'applique.</p> <p>Des zones fumeurs à l'extérieur des locaux sont prévues à cet effet, et les intervenants extérieurs sont invités à utiliser les cendriers mis à disposition, en veillant à ce que les mégots ne soient pas dispersés.</p>
<p><u>Restauration</u></p>	<p>L'accès au réfectoire d'entreprise n'est pas autorisé aux intervenants extérieurs.</p> <p>Toutefois, des distributeurs de boissons sont mis à leur disposition dans des locaux prévus à cet effet.</p>
<p><u>Douches</u></p>	<p>Des douches sont mises à la disposition du personnel extérieur.</p> <p>Il est impératif que celles-ci soient rendues propres après utilisation.</p>
<p><u>Bruit</u></p>	<p>Pour la santé et la sécurité de l'ensemble du personnel, il est recommandé de limiter au maximum les nuisances sonores comme :</p> <ul style="list-style-type: none"> - ne pas mettre la sonnerie du téléphone au maximum - hausser intempestivement la voix s'il n'y a pas lieu de le faire

2 : Sécurité

1.	Chaque intervenant extérieur doit avoir pris connaissance des consignes de sécurité qui sont affichées aux emplacements prévus à cet effet et avoir conscience de la gravité des conséquences possibles de leur non-respect
2.	Il est interdit : <ul style="list-style-type: none">- d'introduire dans les locaux des objets et/ou des marchandises destinés à y être vendus- d'introduire des marchandises prohibées par la loi.- d'accéder aux marchandises stockées sur site
3.	Toute rixe, injure, insulte, comportement agressif, incivilité est interdit dans l'entreprise. Il en est de même de tout comportement raciste, xénophobe, sexiste et/ou discriminant au sens des dispositions du Code du travail et du Code pénal
4.	Chaque intervenant extérieur doit prendre garde à sa sécurité et sa santé personnelles, notamment en portant les appareils ou dispositifs de protection individuelle tels que : chaussures de sécurité, pantalons de protection, gants de préparation, veste grand froid, etc... Il doit aussi prendre soin de la sécurité et de la santé des autres personnes concernées par ses actes ou omissions sur site.
5.	Tout intervenant extérieur ayant constaté une défaillance ou une anomalie dans les installations ou le fonctionnement de machines ou véhicules, doit en informer immédiatement un membre du bureau administratif ou le responsable de zone.
6.	Il est interdit de manipuler les matériels de secours (extincteurs, RIA, défibrillateur...) en dehors de leur utilisation normale et d'en rendre l'accès difficile.
7.	Il est interdit de neutraliser tout dispositif de sécurité.
8.	Les opérations de manutention sont réservées aux personnes habilitées à les faire.
9.	Tout accident, même léger, survenu au cours du travail doit être porté à la connaissance du Responsable de Zone immédiatement, sauf force majeure, impossibilité absolue ou motif légitime.

Annexe n°6 : Exemple de lettre de réserves rédigées par la société Rhodanienne de Transit (RDT) après information du désarrimage d'une marchandise, communiquée par la compagnie maritime CMA CGM.



Groupe **RDT** - RHODANIENNE DE TRANSIT

S.A.S. - Siège Social
Z.I. de la Delorme - 10 av. de la Bauxite - BP 63
13342 MARSEILLE Cedex 15
Tél 00 33 (0) 491 030 647
Fax 00 33 (0) 491 030 694

CMA CGM
Service Juridique
1 Quai Colbert
76600 LE HAVRE

Marseille,
Le 27/04/2021

Dossier : 21 EX 11202960

lhv.claims@cma-cgm.com

CONCERNE : TC 40' FLAT - N°TRLU601855/5
2 colis : Pelles 3CX x 2 unités – 16 270Kgs
B/L N°LHV2487289 - M/S : MADRID EXPRESS
Port d'Embarquement : HAMBOURG
Port de Débarquement : LONGONI
du 26/03/2021

Madame, Monsieur,

Nous faisons suite à la réception d'un e-mail de votre part et nous tenons à vous signaler qu'en cours de voyage du conteneur ci-dessus référencé, a été constaté :

« MARCHANDISES DESARIMEES »

D'ordre et pour compte de nos mandants, nous vous formulons par le présent courrier nos plus expresses réserves pour les suites contentieuses qui résulteront de cet état de fait.

Nous vous tiendrons informé(e) des suites données à ce dossier.

Nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos salutations distinguées.

Marie-Angélique **HUDELLE**
Responsable Juridique

RHODANIENNE DE TRANSIT S.A.S., au capital de 750.000 euros.
SIRET : 323 167 890 00058 – APE : 5229 B
RDT PROVENCE : Siège Social - 10 Avenue de la Bauxite – Z.I de la Delorme – 13015 MARSEILLE
RDT ROUEN – 7 Boulevard Pierre Brosolette – 76120 GRAND QUEVILLY

Annexe n°7 : Rapport d'expertise réalisé à l'issu d'un sinistre dû à une erreur de manutention portuaire.



RAPPORT D'EXPERTISE

Expert VeriTech

Agence Marseille	Réf dossier : 20 03 06355
------------------	------------------------------

Requérant

COGEAS	Réf dossier : NC
--------	---------------------

Assuré

GEDIMAT MARAJ NEGOCE	Réf dossier : NC
----------------------	---------------------

Nous sommes intervenus comme suit :

Chronologie du dossier

Date du sinistre :	✓ 09 mars 2020
Date de la requête d'expertise :	✓ 10 mars 2020
Date(s) & Lieu(x) de l'expertise :	✓ 11 mars 2020 à Port Saint Louis du Rhône & le 18 juin 2020 à Fos-sur-Mer

Suite aux constatations, documents et informations, il ressort :

Synthèse du sinistre

Produit/Marchandises :	✓ 1 x 20' contenant 25 palettes de matériaux et d'articles de bricolages – Charge totale 22 363 kg
Valeur de chargement :	✓ 15 216,71 € FCA St Denis de La Réunion
Cause du sinistre :	✓ Chute du conteneur sur terminal portuaire
Préjudice :	✓ 28 535,41 € réclamé – validé à 14'916,71 € à ce jour

Table des matières

1	Opérateurs.....	3
2	Transport / Déroulement des faits.....	4
3	Personnes présentes aux opérations d'expertise.....	6
4	Constatations.....	7
4.1	<i>Circonstances du sinistre</i>	<i>7</i>
4.2	<i>Arrimage des marchandises – Opération d'empotage.....</i>	<i>12</i>
4.3	<i>Description des marchandises.....</i>	<i>14</i>
4.4	<i>Observation des dommages – Opération de dépotage.....</i>	<i>14</i>
4.5	<i>Suivi du dossier.....</i>	<i>18</i>
5	Montant des dommages.....	20
5.1	<i>Perte de marchandises.....</i>	<i>20</i>
5.2	<i>Frais de dépotage et tri.....</i>	<i>20</i>
5.3	<i>Réparation du TC.....</i>	<i>20</i>
5.4	<i>Préjudice final.....</i>	<i>20</i>
6	Causes et Origine du sinistre.....	21
7	Liste des annexes.....	22

[Retour à la table des matières](#)

1 Opérateurs

GEDIMAT MARAJ NEGOCE (GMJ)

Propriétaire de la
marchandise

RHODANIENNE DE TRANSIT MARSEILLE (RDT)

Commissionnaire de
transport/ Transitaire/
Groupeur

EUROFOS

Manutentionnaire
portuaire

MSC FRANCE SAS

Compagnie maritime

[Retour à la table des matières](#)

2 Transport / Déroulement des faits

- ✓ **Date inconnue :**
 - Commande par GEDIMAT MARAJ NEGOCE de carrelages, mosaïques, colonne de douche et cartouches PVC auprès de différents fournisseurs en métropole.
 - Commande par GEDIMAT MARAJ NEGOCE (GMJ) auprès de RHODANIE DE TRANSIT MARSEILLE (RDT) d'un transport de divers matériaux et articles de bricolage par conteneur maritime, au départ du port de Fos sur Mer et à destination de l'île de La Réunion.
- ✓ **05 mars 2020 :**
 - Emission par RDT d'un ordre de positionnement n°20 EX 11107824/1 auprès de la SARL TRANSPORTS RACHET pour un conteneur 20' DRY en leur entrepôt de St Martin de Crau (Cf. Annexe p1).
- ✓ **06 mars 2020 :**
 - Selon le bordereau de groupage n°20 EX 11107824 (Cf. Annexe p2), le chargement est constitué de :

N	N° dossier EXPEDEITEUR	Commande	DESTINATAIRE	Colis et nature Description	Poids brut
1	20 EX 11104147 DISTRIMAT SUD		MARAJ GEDIMAT	3 Palettes MOSAÏQUE	2970
2	20 EX 11100807 PAREFEUILLE		GEDIMAT MARAJ	14 Palettes CARRELAGE	16800
3	20 EX 11100028 WIRQUIN PLASTIQUES	PC018088	MARAJ GEDIMAT	1 Palettes COLONNE DE DOUCHE	145
4	20 EX 11106832 DUBOURGEL GRANGE	PC 016711	MARAJ GEDIMAT	1 Palettes JEUX DE 4 PIEDS	111
5	20 EX 11107514 V33 SA		GEDIMAT MARAJ	5 Palettes PRODUIT D ETANCHEITE	2130
6	20 EX 11108052 TREMCO ILLBRUCK SAS		GEDIMAT MARAJ	1 Palettes PRODUIT D ETANCHEITE	207
TOTAL				25 C/.	22363

Soit 25 palettes pour un poids brut total de 22 363 kg

Il est à noter que la cargaison est composée à 88% par le carrelage et la mosaïque et pour 10% par la peinture.

NB : contrairement à ce qui est indiqué les 5 palettes d'un poids total de 2 130 kg ne sont pas des produits d'étanchéité mais bien de la peinture blanche.

[Retour à la table des matières](#)

4 Constatations

4.1 Circonstances du sinistre

La société GEDIMAT MARAJ NEGOCE est spécialisée dans la vente de matériaux de construction, bricolage et décoration sous l'enseigne GEDIMAT sur l'île de La Réunion.

La société RHODANIENNE DE TRANSIT MARSEILLE (RDT) est spécialisée dans la logistique et le transport de tous types de marchandises à travers le monde. Elle intervient ici en tant que groupeur et commissionnaire de transport.

La société EUROFOS est quant à elle gestionnaire d'un terminal conteneur sur le port de Fos-sur-Mer.

Dans le cadre de son activité, GMJ a passé commande auprès de différents fournisseurs en métropole de carrelages, mosaïques, colonnes de douche, pieds de receveur de douche et cartouches de PVC.

GMJ a confié le groupage et l'expédition de ces marchandises de bout en bout à RDT.

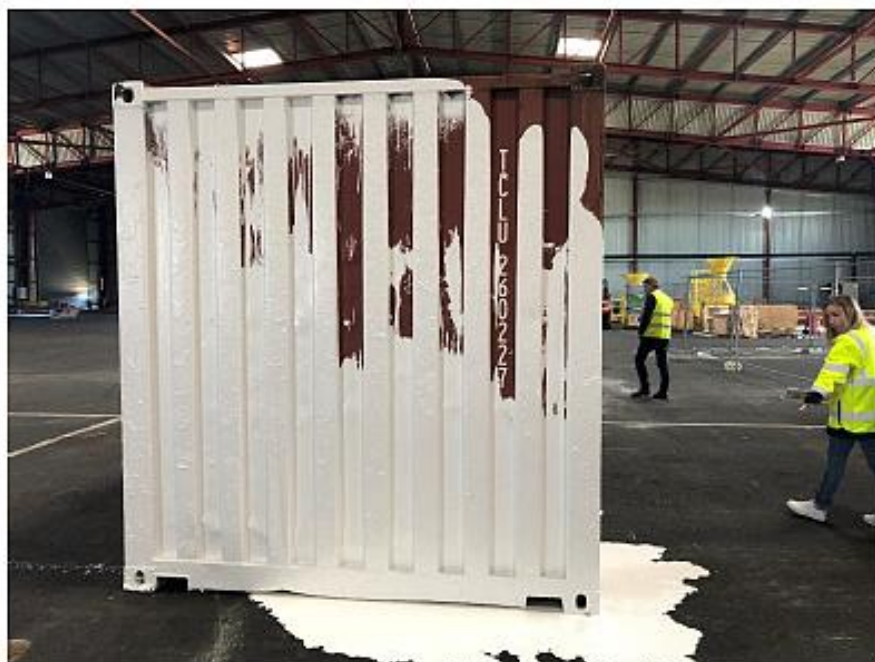
RDT a réservé le conteneur TCLU 260 227/9 à la compagnie maritime MSC, pour chargement de ce dernier sur le site de RDT, puis livraison au terminal EUROFOS pour chargement sur le navire MSC CHANNE à destination de l'île de La Réunion.

Selon les informations recueillies c'est lors de la manutention sur le terminal EUROFOS que le conteneur a subi des dommages.

Lors de la réunion d'expertise du 11 mars 2020, dans les locaux de la société EUROFOS à Fos sur Mer, en présence des experts, le conteneur de 20' Dry TCLU260227/9 nous a été présenté, comme suit :



**Vue du conteneur dans son ensemble. Le côté gauche est déformé
La face avant du conteneur est couverte de peinture blanche**

[Retour à la table des matières](#)

Vue de l'avant du conteneur, souillé de peinture provenant du conteneur



Vue du conteneur, porte ouverte
La marchandise en total désordre : palettes déstructurées, colis de carrelages éclatés

[Retour à la table des matières](#)

**Vue de l'intérieur du conteneur, une bonne partie des pots de peinture s'est ouverte
La peinture recouvre les parois et le toit du conteneur = conteneur renversé à 90°**



Vue intérieure des cartons de carrelages = colis non récupérables

[Retour à la table des matières](#)



Vue intérieure = souillure généralisée par peinture



Portes

Avant



Portes

Avant

[Retour à la table des matières](#)

Bien que cela ne nous ait pas été confirmé, compte tenu des coulures de peinture sur le conteneur et de l'état intérieur, nous pensons que le conteneur s'est retrouvé à la verticale. Le choc a donc été violent et les marchandises ont été fortement secouées.

La thèse du choc avec un véhicule de manutention ne nous paraît pas cohérente avec les dommages observés.

Un mauvais arrimage du conteneur par un cavalier ou un gerbeur lors d'une manutention sur le terminal EUROFOS ayant entraîné sa chute, est une hypothèse qui nous paraît plus plausible et cohérente avec les dommages observés.

La mise en cause de la société EUROFOS nous apparaît pleine et entière.

[Retour à la table des matières](#)

4.2 Arrimage des marchandises – Opération d’empotage

Nous avons récupéré auprès de RDT des photos prises lors de l’empotage des marchandises le 06 juin 2020, présentées ci-après :



Rang 01



Rang 02
Airbag de calage



Rang 03



Rang 04

[Retour à la table des matières](#)

Rang 05
Airbag de calage



Airbag de calage aux portes

Pose du plomb n°025218 par RDT



Nous n'avons pas d'observations particulières sur l'emportage par RDT.

Notons la présence d'airbags positionnés entre les palettes afin de prévenir et amortir tout mouvement des palettes lors des manutentions ou du transfert maritime.

Celui-ci a été effectué dans les règles de l'art.

[Retour à la table des matières](#)

4.3 Description des marchandises

La cargaison était constituée de :

Vendeur	Nature	Désignation	Montant HT	Poids kg	Nbr Palette
DISTRIMAT SUD	Mosaïque	CAPADOCCE BLUE STONE	3 666,00 €	2 970	3
PAREFEUILLE PROVENCE	Carrelage	SINOPE GRIS	4 689,27 €	16 800	14
WIRQUIN PLASTIQUES	Colonne de douche	VERONA TOUCH A	1 884,96 €	145	1
DUBOURGEL	Pied receveur douche	Jeux 4 pieds regl. Noir	741,60 €	111	1
V33	Peinture intérieure	PE S35-Chantie SA-Blanc	1 556,40 €	2 130	5
V33	Peinture intérieure	PE S35-Chantie SA-Blanc	1 867,68 €		
TREMCO ILLBRUCK	Cartouche PU gris	NEC+ ILLBRUCK PN040	120,00 €	207	1
TREMCO ILLBRUCK	Cartouche acrylique blanc	ILLBRUCK LD702	285,60 €		
TREMCO ILLBRUCK	Cartouche sani carr blanc	ILLBRUCK GS242	200,00 €		
TREMCO ILLBRUCK	Cartouche agencement blanc	ILLBRUCK MT600	205,20 €		
TOTAL			15 216,71 €	22 363	25

4.4 Observation des dommages – Opération de dépotage

Une seconde réunion d'expertise s'est tenue le 18 juin 2020, dans les locaux de la société MARTIAL ENVIRONNEMENT à Fos sur Mer, en présence des experts des différentes parties afin d'assister au dépotage du conteneur de 20' Dry TCLU260227/9.

Nous avons pu constater :



**Vue du conteneur dans son ensemble sur le site de MARTIAL ENVIRONNEMENT
Les portes ont été ouvertes peu avant notre arrivée**

[Retour à la table des matières](#)



3 bennes étaient prévues pour trier la marchandise



Vue du conteneur, portes ouvertes

La marchandise en total désordre : palettes déstructurées, colis de carrelages éclatés

[Retour à la table des matières](#)

Le dépotage a commencé avec un engin Manitou muni de fourches pour commencer à dépoter l'arrière du conteneur



Vue des marchandises sorties du conteneur avant tri

Environ 1h après le début de l'opération, nous avons laissé la société MARTIAL ENVIRONNEMENT continuer le dépotage et le tri des marchandises et avons convenu de revenir constater le résultat le lendemain.

[Retour à la table des matières](#)

Nous sommes revenus le 19 juin 2020, accompagner des mêmes experts, pour constater le résultat du dépotage et du tri, et il en a résulté :



70 cartons de mosaïque CAPPADOCE
BLUE STONE de marque Mosaïque du
Monde sont récupérables



24 cartons de carrelage SINOPE GRIS de
marque Parefeuille Provence sont
récupérables



3 cartons de 20 cartouches de silicone
blanc ILLBRUCK LD702
+ 6 cartons de 12 cartouches de silicone
gris ILLBRUCK PN040

Le reste de la marchandise est soit détruit, soit souillé par la peinture et non-récupérable.

[Retour à la table des matières](#)

6 Causes et Origine du sinistre

Le présent sinistre résulte de la chute du conteneur 20' Dry TCLU260227/9 lors d'une manutention par le personnel d'EUROFOS sur son terminal conteneur de Fos-sur-Mer.

Suite à cette chute, la marchandise a été endommagée lors de l'impact au sol. Les pots de peinture contenus se sont ouverts ou fendus lors du choc, ce qui a entraîné l'écoulement de la peinture dans le conteneur.

Le présent rapport est délivré sous réserves des clauses et conditions de la police d'assurance et du droit des parties.

Marseille, le 22 juillet 2020



TABLE DES MATIERES

Liste des abréviations	6
INTRODUCTION	7
PARTIE I – L’obligation de chargement, calage et arrimage	11
<u>TITRE 1 – Définition de l’obligation</u>	11
Chapitre 1 : Les opérations	11
Section 1 : Le chargement	11
4° Le chargement dans la pratique	11
5° Les textes et l’obligation de chargement	13
Section 2 : Le calage et l’arrimage	15
6° L’opération de calage	15
7° L’opération d’arrimage.....	16
Chapitre 2 : Nature du chargement – Contraintes spécifiques, choix des modalités	19
Section 1 : L’information préalable du transporteur	19
8° L’information relative aux marchandises	19
9° L’information relative au lieu de chargement	20
Section 2 : Conformité des opérations au regard de la nature et du conditionnement des marchandises, une exigence	23
10° Le conditionnement et marquage des marchandises, étapes préalables et indispensables au chargement	23
11° Caractéristiques du mode de transport et élaboration du plan de chargement.....	25
<u>TITRE 2 – Charge des acteurs et prévention du risque</u>	28
Chapitre 1 : Chargement, calage et arrimage – Obligation matérielle du chargeur/transporteur	28
Section 1 : L’attribution de l’obligation de chargement, calage et arrimage en transport interne	28
12° Le défaut de convention écrite entre les parties : l’intervention des contrats types	28
13° Des opérations partagées entre professionnels : le devoir d’information.....	30
Section 2 : Le chargement, calage et arrimage dans les conventions internationales	31
14° Le chargement, calage et arrimage : une obligation matérielle clairement attribuée	31
15° L’absence de disposition relative à l’attribution des opérations de chargement, de calage et d’arrimage : une liberté laissés aux parties contractantes	33

Chapitre 2 : Se prémunir – L’émission des réserves	35
Section 1 : Les modalités de l’émission de réserves	35
16° Les réserves au chargement.....	35
17° Les réserves en cours de transport	37
18° Les réserves à la livraison.....	37
Section 2 : Le volet « protection du transporteur »	38
19° L’émission de réserves : une preuve contribuant à l’exonération du transporteur	38
20° Le défaut non-apparent des marchandises ou de l’opération d’arrimage, vers une présomption de responsabilité trompeuse	39
PARTIE II – Défaillance à l’obligation de chargement, calage et arrimage des marchandises	41
TITRE 1 – <u>Dompage lié à une mauvaise exécution des opérations, recherche de responsabilité</u>	41
Chapitre 1 : L’identification des responsables	41
Section 1 : La désignation du responsable	41
21° La réalisation du chargement, calage et arrimage des marchandises et l’engagement de la responsabilité	41
22° L’importance des incoterms dans l’attribution de la responsabilité lors des opérations de chargement, de calage et d’arrimage des marchandises	43
Section 2 : Le recours en contribution du chargeur/transporteur contre les exécutants ..	45
23° L’intervention de préposés ou sous-traitants dans les opérations de chargement, de calage et d’arrimage	45
24° L’exemple du chargement maritime effectué par l’entreprise de manutention	46
25° Le chargement, calage et arrimage réalisé par un transitaire ou commissionnaire de transport	48
Chapitre 2 : Les causes exonératoires	51
Section 1 : Les causes exonératoires de responsabilité	51
26° Les causes exonératoires de responsabilité en droit interne	51
27° Les causes exonératoires de responsabilité en droit international	53
Section 2 : Les limites de responsabilité et l’exemple de la clause Himalaya en droit maritime	54
28° La limitation de responsabilité	54
29° La clause Himalaya, atout ou désavantage contractuel ?	56

TITRE 2 – L’assurance des dommages consécutifs à une défaillance	57
Chapitre 1 : Respect des normes, règles et usages d’exécution : les exigences assurantielles	57
Section 1 : Le transport de marchandises garanti : l’indispensabilité de l’assurance	57
30° Le choix d’assurer ses marchandises.....	57
31° La diversité des garanties assurantielles	58
32° La qualité de professionnel du transport et l’exclusion de certaines garanties	59
33° Les risques liés aux opérations de chargement, de calage et d’arrimage et le choix de garanties spécifiques	60
Section 2 : L’exigence des assureurs dans la pratique des opérations	60
34° La vérification des garanties souscrites et la communication de documents spécifiques.....	60
35° La preuve du lien de causalité et le prise de mesures de sauvetage des marchandises par l’assuré	61
36° Le rôle des Commissaires d’Avaries	61
Chapitre 2 : Reconnaissance de défaillance dans l’exécution des opérations : une indemnisation circonscrite au volet Responsabilité Civile (RC)	63
Section 1 : Le rôle de l’assurance Responsabilité Civile (RC)	63
37° Définition et mise en œuvre de l’assurance Responsabilité Civile.....	63
38° La déclaration d’un sinistre à l’assureur dans un délai imparti ?	64
Section 2 : La Responsabilité Civile, absence de subrogation pour les assureurs et limitation d’indemnisation des entreprises de transport	65
39° L’assurance Responsabilité Civile et la difficulté d’exercice de recours des assureurs	65
40° La défaillance aux opérations de chargement, de calage et d’arrimage et la perte financière des entreprises de transport	66
CONCLUSION	68
BIBLIOGRAPHIE	70
ANNEXES	76

RESUME – L’acheminement physique des biens de toute nature au plus près des populations nécessite la mise en œuvre de différents moyens de transport. De ce fait, les hommes n’ont de cesse de développer des solutions techniques permettant un acheminement optimal, qu’il soit terrestre, maritime ou aérien. Étant donc à considérer comme un élément substantiel du contrat de transport, la préservation des marchandises, implique qu’une attention toute particulière soit portée aux opérations de chargement, de calage et d’arrimage. Constituant une obligation du contrat du transport, une mauvaise exécution de ces opérations entraîne nécessairement des conséquences en matière de responsabilité pour l’entreprise de transport....

SUMMARY – The physical transport of goods of all kinds as close as possible to the population requires the use of different means of transport. As a result, people have never ceased to develop technical solutions allowing for optimal routing, whether by land, sea or air. Being therefore to be considered as a substantial element of the contract of carriage, the preservation of the goods, implies that a very particular attention is paid to the operations of loading, chocking and stowage. Being an obligation of the transport contract, a bad execution of these operations necessarily leads to consequences in terms of responsibility for the transport company

MOTS CLES – Opérations ; Chargement ; Calage ; Arrimage ; Marchandises ; Responsabilité ; Transporteur ; Assurance

KEY WORDS – Operations ; Loading ; Wedging of goods ; Stowage ; Goods ; Responsibility ; Carrier ; Insurance