

UNIVERSITE D'AIX-MARSEILLE

FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE

POLE TRANSPORTS

CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS (CDMT)

LES RESERVES RELATIVES A LA MARCHANDISE

Mémoire pour l'obtention du
Master 2 Droit et management des activités maritimes

Par Tiffany BERRABAH

Sous la direction de
Monsieur le Professeur Cyril Bloch
Monsieur Jean Noël PIAT

Année universitaire 2020-2021

UNIVERSITE D'AIX-MARSEILLE
FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE

POLE TRANSPORTS

CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS (CDMT)

LES RESERVES RELATIVES A LA MARCHANDISE

Mémoire pour l'obtention du
Master 2 Droit et management des activités maritimes

Par Tiffany BERRABAH

Sous la direction de
Monsieur le Professeur Cyril Bloch
Monsieur Jean Noël PIAT

Année universitaire 2020-2021

La faculté n'entend donner aucune approbation aux opinions émises dans ce mémoire.

Ces opinions doivent être considérées comme propres à l'auteur.

REMERCIEMENTS

En premier lieu, je remercie le Professeur Cyril Bloch, qui a su aiguïser ma curiosité du monde maritime avant de m'offrir l'opportunité d'intégrer le Master 2 Droit et management des activités maritimes qu'il dirige.

Je remercie également l'ensemble des intervenants pour la qualité de leur enseignement théorique, et spécialement le Professeur Christophe Thelcide, pour son implication dans la réussite de ses étudiants.

Par ailleurs, je remercie les membres de l'équipe pédagogique pour leur gentillesse, leur disponibilité et leurs précieux conseils.

Je remercie en outre les étudiants de ma promotion pour le jugement qu'ils auront apporté à cette étude ainsi que l'ensemble des étudiants du Pôle transport pour le savoir qu'ils auront pu me partager.

Je tenais également à adresser mes remerciements à Monsieur Levesque, dirigeant de la société CL SURVEYS, pour m'avoir accordé sa confiance et ouvert les portes de la société qu'il a construite.

Je remercie particulièrement Monsieur Jean Noël Piat pour la formation pratique qu'il m'a offerte. Je lui adresse ma plus grande reconnaissance pour la patience dont il a fait preuve, et pour l'expérience qu'il ne cesse de me transmettre.

Enfin, je remercie ma collègue, Madame Lauriane Seiler, pour sa bienveillance et ses conseils, qui auront éclairé la rédaction de ce mémoire.

SOMMAIRE

PREMIERE PARTIE : CONDITIONS DE VALIDITE DES RESERVES	8
TITRE 1 : UN FORMALISME EGALITAIRE	9
CHAPITRE 1 : LA NECESSITE DE RESERVES ECRITES	9
CHAPITRE 2 : LA NECESSITE DE RESERVES PRECISES ET MOTIVEES	19
TITRE 2 : UN FORMALISME INEQUITABLE	23
CHAPITRE 1 : UNE DIFFICULTE SUPPORTEE PAR LE TRANSPORTEUR DU FAIT DE LA CONTENEURISATION	23
CHAPITRE 2 : UNE FACILITE ACCORDEE AU RECEPTIONNAIRE PAR LA REALISATION DE CONSTATS CONTRADICTOIRES	33
SECONDE PARTIE : EFFETS, LIMITES ET NATURE DES RESERVES	38
TITRE 1 : LES EFFETS ET LES LIMITES DES RESERVES	39
CHAPITRE 1 : LA FORMULATION DE RESERVES REGULIERES OU L'ABSENCE DE PRESOMPTION DE CONFORMITE AUX ENONCIATIONS DU CONNAISSEMENT	39
CHAPITRE 2 : L'ABSENCE DE FORMULATION DE RESERVES OU L'APPORT D'UNE PREUVE CONTRAIRE	44
TITRE 2 : LA NATURE DES RESERVES	55
CHAPITRE 1 : UNE OBLIGATION DU TRANSPORTEUR EMANANT DU CONTRAT DE VENTE	55
CHAPITRE 2 : UNE OBLIGATION DU DESTINATAIRE EMANANT DU CONTRAT D'ASSURANCE	63

TABLE DES ABREVIATIONS

Al.	Alinéa
BT	Bulletin des transports
BTL	Bulletin des transports et de la logistique
<i>Bull. civ.</i>	Bulletin des arrêts de la Cour de cassation
c/	Contre
C. ass.	Code des assurances
C. civ.	Code civil
C. transp.	Code des transports
CA	Cour d'appel (formations judiciaire)
Cass.1 ^{re} civ.,	Première chambre de la Cour de cassation
Cass. Ass. Plén.,	Cour de cassation réunie en Assemblée plénière
Cass. com.,	Chambre commerciale de la Cour de cassation
Cass. mixte,	Chambre de la Cour de cassation réunies en chambre mixte
DMF	Revue Droit Maritime Français
Dr.	Droit
DTS	Droits de tirage spéciaux
E.V.P	Équivalent Vingt Pieds
Ex.	Exemple
Fasc.	Fascicule
<i>Ibid.</i>	Ibidem
J.-CI.	Juris-classeur
JCP E	Semaine juridique, édition Entrepwrise et affaires
JCP G	Semaine juridique, édition Générale
<i>Juris-data</i>	Juris-data
LGDJ	Librairie générale de droit et de jurisprudence
N°	Numéro
Not.	Notamment
Obs.	Observations
<i>Op. cit.</i>	Opus citatum
p.	Page
Préc.	Précité
PUF	Presses universitaires de France
T. com.	Tribunal de commerce
CPC	Code de procédure civile

INTRODUCTION

Une réserve peut être définie généralement comme une « *action de ménager, pour l'avenir, la faculté d'exercer une action ou un droit pour soi-même ou au profit d'un tiers* »¹. Spécialement, rapportée à un acte juridique, il s'agit d'une « *restriction, à titre de précaution, dans un acte, sous une forme traditionnelle, par laquelle l'une des parties manifeste qu'elle entend, faire valoir ses droits, sans que puisse lui être opposée comme renonciation à le faire sa participation à l'acte* »². Nous retrouvons ainsi les réserves dans plusieurs domaines. Nous les apercevons par exemple en matière de construction de bâtiment à usage d'habitation, où le maître de l'ouvrage est tenu de signaler tous les désordres « *soit au moyen de réserves mentionnées au procès-verbal de réception, soit par voie de notification écrite pour ceux révélés postérieurement à la réception* »³. De la même façon, en matière de vente mobilière, l'acceptation sans réserve de la marchandise vendue par l'acheteur lui interdit de se prévaloir de ses défauts apparents de conformité⁴. Nous pouvons cependant constater que cette exigence de réserve est affirmée avec davantage de sévérité en matière de transport.

I. Les réserves au cœur du transport de marchandises

1. Intérêt des réserves. La plupart des réglementations régissant les transports de marchandises prévoit, pour le transporteur comme pour le réceptionnaire des marchandises, la possibilité de formuler des réserves. Si les réserves du transporteur traduisent le fait que les marchandises qu'il prend en charge ne sont pas en conformité avec les énonciations du document de transport, les réserves du réceptionnaire impliquent quant à elle que l'ayant droit à la marchandise considère

¹ G.Cornu, *Vocabulaire juridique*, Puf, Dictionnaire, 11^{ème} édition, 2016, p.914.

² *Idem*.

³ C. civ., art. 1792-6 al.2.

⁴ Cass.com, 17 Févr.2021, n°18-15.012, F-P, *JurisData* n°2021-002052, *JCP E* n°10, 11 Mars 2021, act. 184.

l'exécution du contrat de transport comme défectueuse. En effet, par ses réserves, le réceptionnaire indique au transporteur que les marchandises lui sont parvenues en mauvais état ou encore en quantité inférieure à celle mentionné sur le document de transport, et qu'il entend, de fait, rechercher sa responsabilité. Il conviendra ainsi de présenter succinctement les dispositions applicables aux différents modes de transport, notamment conventionnelles, constituant la théorie des réserves au départ comme à l'arrivée.

2. Réserves et prise en charge des marchandises. En matière maritime, la règle est édictée par la Convention de Bruxelles du 25 Aout 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, ainsi que par l'article D5422-4 du Code des transports : si le transporteur sait, ou a des raisons de soupçonner que les marchandises qu'il reçoit ne représentent pas les marchandises mentionnées sur le document de transport, ou s'il n'a pas disposé de moyens suffisants pour réaliser une vérification, ce dernier est tenu de formuler des réserves. En matière routière, la Convention de Genève du 19 Mai 1956 relative au transport routier international de marchandises prévoit le même mécanisme, conditionnant cependant la validité des réserves du transporteur à leur acceptation expresse par l'expéditeur⁵. En matière de transport ferroviaire, les Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises ne font quant à elle aucune mention de formulation de réserve au chargement. En effet, en présence de signe manifeste d'avarie ou d'emballage défectueux, il est seulement indiqué l'éventuelle exigence du transporteur à ce que l'état de la marchandise ou leur conditionnement soit indiqué sur la lettre de voiture⁶. En outre, le texte mentionne un droit de vérification, par le transporteur, des inscriptions portées sur la lettre de voiture et le

⁵ CMR, art.8. al.2.

⁶ CIM, art.19§1 et §3.

devoir de mentionner le résultat de ce contrôle sur cette dernière⁷. Enfin, de la même façon, les textes relatifs aux transports internationaux aérien n'allèguent pas la formulation des réserves au chargement. Nous remarquons ainsi que la théorie des réserves au chargement diffère selon le mode de transport, affirmation que nous pouvons également soutenir s'agissant des réserves relatives à la livraison.

3. Réserves et livraison des marchandises. En matière maritime, la règle est édictée par la Convention de Bruxelles du 25 Aout 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance. Cette dernière est ainsi venue bouleverser la théorie des réserves en apportant une distinction fondée sur l'apparence, et en leur confiant un nouveau champ d'application. En effet, avant cette Convention, la formulation des réserves par le réceptionnaire des marchandises n'avait d'incidence que sur la recevabilité de l'action en responsabilité. Désormais, ces réserves vont constituer un élément du débat probatoire⁸. Ce régime juridique inspira ainsi, outre le législateur français⁹, les rédacteurs de la Convention de Genève du 19 Mai 1956 relative au transport routier international de marchandises. En effet, ces derniers ne s'écartaient de la règle édictée par la Convention de Bruxelles du 25 Aout 1924 qu'en ce qui concerne le délai de formulation des réserves en présence de dommage non apparent, en prévoyant un délai légèrement plus long¹⁰. De plus, cette Convention élargissait le domaine des réserves en indiquant la nécessité d'en formuler en présence de retard

⁷ CIM, art. 21§1 et 3.

⁸ Convention de Bruxelles du 25 Aout 1924, art. 3§6.

⁹ C.transp., art. L.5422-18.

¹⁰ CMR, art.30. al.1, prévoyant un délai de 7 jours, en lieu et place de 3 jours.

à la livraison. En matière aérienne¹¹, comme en matière ferroviaire¹², les réserves conserveront en revanche, en droit international, leur unique effet procédural.

4. Une divergence notable selon les modes de transports. Si la formulation de réserves par le transporteur lors du chargement des marchandises n'est évoquée que partiellement par les textes internationaux, la formulation des réserves lors de la livraison des marchandises est un mécanisme prévu pour l'ensemble des moyens de transport. Malgré une incontestable unité d'inspiration, nous pouvons remarquer qu'il n'existe pas deux réglementations parfaitement identiques, probablement dû au fait que chaque mode de transport dispose d'un risque propre. Cependant, notre réflexion ne portera pas sur les points de divergence existants entre ces différents modes de transport, mais sera axée sur l'étude de la théorie des réserves concernant un seul de ces modes : le transport maritime de marchandises. Il conviendra de ce fait, dans ces propos introductifs, de cerner les objectifs de ce contrat de transport.

II. La place des réserves au sein du contrat de transport maritime de marchandises

5. Définition du contrat de transport maritime de marchandises. L'article L.5422-1 du Code des transports dispose ainsi que « *par le contrat de transport maritime, le chargeur s'engage à payer un fret déterminé et le transporteur à acheminer une marchandise déterminée, d'un port à un autre* ». Il ressort de cette définition que le contrat de transport maritime est composé des mêmes critères qu'un simple contrat de transport, le caractère maritime n'apportant pas de particularité¹³. En effet, nous pouvons remarquer que la prestation caractéristique de ce contrat est le déplacement

¹¹ Conv. Montréal, art. 31 ; Conv. Varsovie, art. 26-2 ; n'employant pas le terme de « réserves » mais celui de « protestations ».

¹² CIM, art. 52 ; prévoyant non pas la formulation de réserve mais la rédaction, par le transporteur, d'un procès-verbal.

¹³ J. Ha Ngoc, « Contrat de transport de marchandises », *JCI. Transport, Fasc. 1255*, 20 Juin 2016, n°2 à 7.

de la marchandise. En outre, ce contrat appartenant à la catégorie des contrats de louage de service, le transporteur doit agir de façon indépendante, et de ce fait ne pas être soumis aux instructions d'un tiers. Pour finir, ce contrat peut être caractérisé par son caractère onéreux, le prix constituant un élément de la qualification de ce contrat. Cependant, si la définition du contrat de transport maritime de marchandises est similaire à celle du seul contrat de transport, il convient de préciser que le contrat de transport maritime est soumis à un régime juridique particulier que nous étudierons dans un prochain développement.

6. Caractère du contrat de transport maritime de marchandises. Le contrat de transport maritime de marchandise étant un contrat spécial, il est dans un premier temps soumis au droit commun des contrats tel que régis par le Code civil. Deux particularités peuvent cependant être soulevées : à l'instar du contrat de transport, ce contrat est consensuel et tripartite. Ainsi, le contrat de transport maritime de marchandise sera formé par le seul échange des consentements des parties. Par ailleurs, le contrat de transport maritime, conclu généralement entre un expéditeur et un transporteur, va fortement concerner le destinataire. En effet, bien qu'absent lors de la conclusion du contrat, c'est pourtant à lui que les marchandises s'appêtent à être livrées. Cette problématique se posait d'ailleurs face à tous les contrats de transport, quel qu'en soit le mode. La doctrine avait ainsi imaginé que le destinataire des marchandises bénéficiait de la stipulation pour autrui : en s'engageant à l'égard du chargeur d'acheminer la marchandise, le transporteur s'engageait, par le même temps, à l'égard du destinataire. Ce fondement ne reflétant pas la situation réelle du destinataire, la doctrine, notamment le Doyen Rodière, qualifiait le contrat de transport de marchandise comme un contrat tripartite. Selon ce dernier, il s'agissait d'un contrat tripartite « *par essence* »¹⁴. Il semblerait que le législateur ait également

¹⁴ R. Rodière, *Traité général de droit maritime*, Dalloz, 1968, Tome II, n°408.

opté pour cette conception en matière de transport routier, la loi Gayssot du 6 Février 1998 conférant la qualité de parties à des personnes n'ayant pas participé à la conclusion du contrat¹⁵. Une fois ces remarques faites, il conviendra d'étudier la portée du contrat de transport maritime de marchandises.

7. Portée du contrat de transport maritime. Sir Walter Raleigh, écrivain et navigateur anglais du XVI^{ème} siècle avait pu affirmer que « *quiconque contrôle la mer contrôle le commerce ; quiconque contrôle le commerce mondial contrôle les richesses du monde, et conséquemment le monde en soi* »¹⁶. Cette citation ne peut être que réaffirmée de nos jours, du fait de l'essor des échanges commerciaux entre les pays, entraînant une forte croissance du transport maritime. En effet, ce mode de transport offre tout d'abord la possibilité de franchir l'obstacle physique des mers et océans. En outre, contrairement au transport aérien, le transport maritime entraîne un impact plus faible sur l'environnement, en permettant une très grande capacité de chargement. De fait, il offre un rapport quantité/prix très intéressant pour l'ayant droit à la marchandise. Ces points forts ont ainsi hissé le transport maritime à la première place de la scène internationale de transport de marchandises, le fret maritime représentant 90% du commerce international de marchandises. Les contrats de transport se sont ainsi développés et se sont vus, au fil du temps, matérialisés sous la forme de différents documents de transport. Cependant, malgré leur variété, il apparaît que seul le connaissement maritime pourra être utilisé en présence de la nécessité, pour l'acheteur, de transférer la propriété des marchandises en cours de transit. C'est pourquoi cette étude s'efforcera de participer à la détermination de l'enjeu des réserves au sein du contrat de transport maritime matérialisé par un connaissement maritime.

¹⁵ C. com., art.L132-8 qui dispose que « *la lettre de voiture forme un contrat entre l'expéditeur, le destinataire, le commissionnaire de transport et le voiturier* ».

¹⁶ T. D. « Atlas De La Piraterie Maritime », *Diplomatie*, n°15, 2005, JSTOR, p.61.

8. Problématique. Il apparaît de ces développements que le contrat de transport, dans sa généralité, est synonyme d'intérêts antagonistes. D'un côté, les intérêts du transporteur se traduisent par son désir d'une prompte libération une fois les marchandises livrées. De l'autre côté, les intérêts du réceptionnaire se traduisent par la volonté légitime d'obtenir réparation des dommages subis par la marchandise. Ainsi, l'objet de cette étude, appliquée au transport maritime sous connaissement, consistera à déterminer comment la théorie des réserves participe à cette quête d'équilibre entre la situation juridique du transporteur et celle du réceptionnaire.

9. Annonce de plan. L'analyse se voudra essentiellement descriptive et comparative, les textes importants étant cités et rapprochés, et les arrêts de jurisprudence étant amplement évoqués. En effet, en la matière, il apparaissait essentiel de traiter tant la théorie des réserves que leur pratique, ces dernières revêtant un caractère indissociable. Afin de mener notre réflexion, nous étudierons ainsi, dans un premier temps, les conditions de validité des réserves (Partie 1). Nous comparerons, pour cela, les conditions imposées au transporteur de celles imposées au réceptionnaire, tout en prenant en considération leur situation de fait. Il apparaissait intéressant, par la suite, de confronter les enjeux d'une telle diligence, appréciée à deux moments distincts de la prestation de transport. C'est pourquoi, dans un second temps, nous analyserons les effets et les limites des réserves, ainsi que leur nature (Partie 2), et cela pour le transporteur comme pour le réceptionnaire.

PREMIERE PARTIE : CONDITIONS DE VALIDITE DES RESERVES

Afin d'étudier les conditions de validité des réserves sous un angle dynamique, il conviendra tout d'abord de définir deux concepts, de racine latine commune, mais de sens différent : l'égalité et l'équité. Selon le dictionnaire de G.Cornu, l'égalité peut être définie, au sens large, comme un « *principe selon lequel tous les citoyens sont égaux en droit, c'est-à-dire ont les mêmes droits et les mêmes devoirs* »¹⁷. Selon la même référence, l'équité peut quant à elle être définie comme un « *effort pour rétablir l'égalité en traitant inégalement des choses inégales* »¹⁸. Nous utiliserons ainsi ces définitions pour qualifier les conditions de validité auxquelles sont soumis les différents acteurs du contrat de transport. Par une étude des dispositions légales et conventionnelles, mais également de la jurisprudence, nous pourrions tout d'abord affirmer que la théorie des réserves soumet, de par leurs conditions de validité, le transporteur et le réceptionnaire des marchandises à un formalisme égalitaire (Titre 1). Ainsi, transporteur comme réceptionnaire auront, pour bénéficier de l'effet protecteur des réserves, les mêmes devoirs. En revanche, nous pouvons soutenir d'après la pratique que, au détriment du transporteur, la théorie des réserves n'en est pas pour autant équitable (Titre 2). Nous évoquerons notamment le développement du transporteur conteneurisé ayant transformé la pratique des réserves au chargement en une pratique illusoire.

¹⁷ G.Cornu, *op.cit.*, p.390.

¹⁸ *Ibid.*, p.412.

TITRE 1 : UN FORMALISME EGALITAIRE

Pour être régulières, les réserves du transporteur lors du chargement des marchandises, comme celles du destinataire lors de leur livraison, doivent respecter un certain formalisme. C'est ainsi que ces dernières doivent faire l'objet d'un écrit (Chapitre 1), en sus d'être précises et motivées (Chapitre 2).

CHAPITRE 1 : La nécessité de réserves écrites

La Convention de Bruxelles du 25 Aout 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, comme la loi française, conditionne la recevabilité des réserves à l'exigence d'un écrit. Des réserves formulées oralement ne seraient ainsi d'aucun effet, ce que nous ne pouvons qu'accueillir du fait de la difficulté probatoire de réserves verbales. Imposée au transporteur (Section 1) comme au réceptionnaire (Section 2), cette condition sera analysée par l'étude de la formulation des réserves par chacun de ces deux protagonistes.

Section 1 : La formulation de réserves par le transporteur

Lors du chargement des marchandises sur le navire, le transporteur bénéficiera, par la formulation de réserves, du pouvoir de mettre en conformité les mentions du connaissance avec la réalité du chargement (Paragraphe 1). Nous constaterons cependant que cette affirmation doit être nuancée par la lettre des textes, la Convention de Bruxelles du 25 Aout 1924 et le Code des transports proposant deux réactions différentes face au doute du transporteur quant aux marchandises qu'il reçoit (Paragraphe 2).

Paragraphe 1 : L'intérêt des réserves : la conformité des mentions du
connaissance

10. Délivrance du connaissance. - En vertu de l'article 3§3 de la Convention de Bruxelles du 25 Aout 1924, le transporteur, son agent ou le capitaine du navire, doit, une fois les marchandises prises en charge, et si le chargeur le lui demande, délivrer un connaissance. Outre les éléments du contrat de transport, ce document fera mention de nombreuses indications relatives aux marchandises prises en charge. Ces mentions revêtiront ainsi une importance majeure du fait des fonctions du connaissance, notamment de sa fonction commerciale. Figureront sur le connaissance:

- a) *« Les marques principales à l'identification des marchandises telles qu'elles sont fournies par écrit par le chargeur avant que le chargement de ces marchandises ne commence, pourvu que ces marques soient imprimées ou apposées clairement de toute autre façon sur les marchandises non emballées ou sur les caisses ou emballages dans lesquelles les marchandises sont contenues, de telle sorte qu'elles devraient normalement rester lisibles jusqu'à la fin du voyage ;*
- b) *Ou le nombre de colis, ou de pièces, ou la qualité ou le poids, suivant les cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur ;*
- c) *L'état et le conditionnement apparent des marchandises. »*

11. Fonctions du connaissance. - Le connaissance est en premier lieu doté d'une fonction probatoire. En effet, ce dernier atteste la conclusion du contrat de transport entre les parties, contrat qui, nous le rappelons est consensuel. De plus, il atteste de la réception des marchandises par le transporteur¹⁹. Cependant, outre cette fonction probatoire, le connaissance est doté d'une réelle fonction commerciale et c'est d'ailleurs ce qui en fait toute sa particularité. En effet, ce dernier a pour

¹⁹ C.transp., art. L.5422-3 ; Convention de Bruxelles du 25 Aout 1924, art. 3§4.

originalité de représenter la marchandise²⁰ et, comme l'indiquait le Doyen Rodière, « sa détention légitime investira le porteur du connaissance de la possession réelle de la marchandise »²¹. Par cette fonction, il est devenu tout à fait possible de permettre la vente des marchandises mises à bord du navire par différents acheteurs consécutifs. C'est ainsi que le connaissance constitue un titre négociable et, *de facto*, un instrument essentiel du commerce international. Cependant, il va de soi que sa réussite dépend de la force probante des mentions inscrites sur ce dernier, les différents acheteurs devant accorder une confiance absolue à ces inscriptions. Ainsi, comme nous l'étudierons dans un prochain développement, la Convention de Bruxelles, comme le Code des transports dispose que le tiers porteur du connaissance bénéficie d'une présomption irréfutable quant à l'exactitude des mentions portées au connaissance²². Compte tenu de cette présomption pesant sur le transporteur, il apparaît nécessaire que ce dernier puisse manifester son désaccord en cas d'inexactitude de ces mentions.

Paragraphe 2 : La forme des réserves : l'existence d'une dualité de conduite

12. La théorie de l'abstention. - En vertu de l'article 3§3 de la Convention de Bruxelles de 1924, lorsque le transporteur « a une raison sérieuse de soupçonner » ou « n'a pas eu des moyens raisonnables de vérifier » que les marchandises qu'il a reçu sont conformes au poids ou à la quantité indiqués par le chargeur, ce dernier détient le pouvoir de ne pas accepter l'inscription au connaissance de ces mentions. Nous pouvons nous étonner de ce droit accordé au transporteur. En effet, le connaissance est avant tout un reçu des marchandises donc nous imaginons difficilement que ce dernier ne mentionne pas, par exemple, le nombre ou encore le poids des marchandises... En outre, il convient également de remarquer que cette

²⁰ Cass. Com., 10 juill. 2012, n°11-20.166, « Navire Djakarta », DMF 2012, p.821, obs. P.Bonnassies.

²¹ R. Rodière, *op.cit.*, n°486.

²² C.transp., art. L.5422-3 ; Convention de Bruxelles du 25 Aout 1924, art.3§4.

formulation négative n'est que très peu adaptée à la pratique permettant au représentant du chargeur, de remplir lui-même le connaissement. En effet, le commerçant désireux d'expédier ses marchandises par voie maritime va le plus souvent, par soucis de facilité, recourir à un intermédiaire professionnel du transport. Ce dernier, prenant tantôt le rôle de transitaire, tantôt celui de commissionnaire de transport, va ainsi prendre en charge la préparation des documents de transport. C'est donc ce dernier qui rédigera le connaissement en y portant toutes les mentions nécessaires. Une fois cette mission réalisée, les rubriques de l'imprimé seront remplies et le connaissement sera remis au transporteur, qui en vérifiera les énonciations. Au vu de ce développement, nous ne pouvons donc pas imaginer l'application des dispositions de la Convention sur ce point.

13. La pratique de l'apposition. - En pratique, les transporteurs ne refusent pas d'inscrire les mentions du chargeur sur le connaissement, mais y font figurer leur propre déclaration. Cette pratique a, forte heureusement, été bien accueillie par les juges qui ont précisé que « *l'article 3§3 de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 autorisant le transporteur à refuser l'insertion au connaissement de déclarations dont il a une raison sérieuse de soupçonner qu'elles ne représentent pas exactement les marchandises reçues par lui ou qu'il n'a pas eu les moyens raisonnables de vérifier n'exclut nullement la faculté d'accompagner la prise en charge de la marchandise de l'émission de réserves* ». ²³ Le transporteur n'est donc pas dépourvu d'action positive et disposera toujours du pouvoir d'aller à l'encontre des mentions inscrites par le chargeur. Quoiqu'il en soit, nous ne pouvons qu'accueillir les dispositions de la loi française, modifiée par décret du 12 Novembre 1987, indiquant plus clairement que, dans un même contexte, « *le transporteur (...) doit faire dans le connaissement, une réserve* » ²⁴.

²³ CA Aix, 2^e ch., 16 Sept.1993, n°91/765, « *Navire Narval* », DMF 1994, n° 537.

²⁴ C.transp., art. D.5422-4.

14. Accord du chargeur. - L'acceptation par le chargeur des réserves portées au connaissance par le transporteur n'étant prévue par aucune disposition légale, nous pouvons en déduire qu'il s'agit d'un acte unilatéral du transporteur. La Cour d'appel d'Aix, dans un arrêt de 1983²⁵ a d'ailleurs confirmé cette affirmation en jugeant que le transporteur n'était pas dans l'obligation de soumettre ses réserves à l'acceptation du chargeur. Cependant, elle précisait qu'en fonction de leur gravité et de leur effet sur la négociabilité du titre, il était nécessaire d'en alerté le chargeur, afin que ce dernier puisse les contester. Il apparaît de cette décision qu'il est tout à fait possible, en théorie, que le chargeur demande le retrait de réserves non justifiées. Cependant, en pratique, le transporteur remet le connaissance au chargeur après le départ du navire, ce qui conduit à ce que le chargeur découvre l'apposition de réserve bien trop tard pour effectuer sa demande. Dans cette situation, les juges lui accordent tout de même la possibilité d'obtenir des dommages et intérêts. Cependant, cette action n'aboutira qu'en contrepartie de la démonstration, par ses soins, de l'existence d'un préjudice. La meilleure réaction du chargeur sera alors de demander le déroulement d'une expertise au déchargement des marchandises, à l'issu duquel le réceptionnaire des marchandises pourra à son tour formuler des réserves.

Section 2 : La formulation de réserves par le réceptionnaire

Par un procédé miroir, le réceptionnaire des marchandises bénéficiera également du pouvoir de mettre en conformité les mentions du connaissance avec la réalité des marchandises reçues. La formulation de réserve sera cependant fonction de la nature des dommages, ce dernier n'étant légalement tenu de formuler des réserves qu'en cas de perte partielle des marchandises (Paragraphe 1). En revanche, à la différence du transporteur dont le pouvoir de formuler des réserves s'éteint lors de la prise en

²⁵ CA Aix-en-Provence, 28 avr. 1983, BT 1984, p.213 – Dir. L. Garcia-Campillo, *Le Lamy Transport*, Wolters Kluwer 2021, Tome II, n°602.

charge des marchandises, le réceptionnaire pourra bénéficier d'un laps de temps supplémentaire selon la qualification des dommages (Paragraphe 2).

Paragraphe 1 : L'intérêt des réserves : une distinction selon la nature du dommage

15. Forme de l'écrit. - Si les prescriptions légales conditionnent la validité des réserves à l'existence d'un écrit adressé au transporteur ou à son représentant, ces dernières n'indiquent pas la forme requise de cet écrit. Il apparaît ainsi que la forme de l'écrit est totalement libre, laissant place au format papier comme au format numérique. Cependant, il est important de noter que le destinataire devra rapporter la preuve de l'émission de réserves au transporteur. Ainsi, ce dernier aura tout intérêt à lui adresser une lettre recommandée avec accusé de réception qui lui permettra d'obtenir la preuve de sa bonne réception.

16. Retard, perte totale et perte partielle. - A la différence des textes régissant les transports internationaux routiers et aériens, la Convention de Bruxelles du 25 Aout 1924, comme la loi française, n'évoque pas l'hypothèse du retard, pourtant cause potentielle de préjudice pour le destinataire de la marchandise. En l'absence de disposition légale, le destinataire victime d'un retard devra, pour engager la responsabilité du transporteur, recourir au droit commun et le mettre en demeure afin que ce dernier exécute la livraison²⁶. L'intérêt des réserves sera ainsi limité puisque cette diligence ne saura remplacer une mise en demeure de livrer²⁷. De la même façon, aucune disposition légale ne traite de la perte totale des marchandises, définie par le doyen Rodière comme l'impossibilité, pour le transporteur, de livrer ne serait-ce qu'un « *élément de la marchandise qu'il a prise en charge* »²⁸. Dans ce cas, il n'y aura pas de livraison et, *de facto*, aucune formulation de réserve par le

²⁶ C.civ., art. 1231.

²⁷ CA Rouen, 2^e ch., 1er Mars 2007, n°06/00227, « *Cie Le Continent et a. c/ DSR Senator Lines GMBH* », BTL 2007, p.465.

²⁸ R. Rodière, *op.cit*, n°598.

réceptionnaire, qui devra simplement intenter une action en responsabilité contre le transporteur dans un délai légal d'un an²⁹. Tout l'intérêt des réserves apparaît de ce fait lors de la réception de marchandises endommagées ou encore d'un chargement partiel. Dans ce cas de figure, la Convention de Bruxelles, comme la loi française, distingue selon le type de dommage.

Paragraphe 2 : Le moment des réserves : une distinction selon la qualification du dommage

17. Livraison et enlèvement des marchandises. - En vertu de l'article 3§6 de la Convention de Bruxelles du 25 Aout 1924 et de l'article R.5422-24 du Code des transports, le réceptionnaire des marchandises doit, en cas de dommage à la marchandise, formuler des réserves écrites au transporteur ou à son représentant. Il conviendra de noter la nuance apportée par le texte international, employant plutôt l'expression d'un « avis de pertes ou dommages ». De plus, si les deux textes s'accordent sur la nécessité d'un écrit, ils emploient une terminologie différente quant au moment de cette diligence. En effet, si la Convention évoque « l'enlèvement » des marchandises, le Code des transports évoque quant à lui la « livraison » de ces dernières. Il s'agit d'ailleurs, pour le Professeur Delebecque, de deux termes à distinguer³⁰. Il apparaît ainsi important d'apporter davantage de précision quant à la notion de livraison, notamment du fait de l'opposition de deux thèses diamétralement opposées : celle de la livraison juridique contre celle de la livraison matérielle³¹. Nous retrouvons ce désaccord au sein d'un conflit jurisprudentiel opposant notamment le tribunal de commerce de Marseille à la Cour

²⁹ C.transp., art. L.5422-18 ; Convention de Bruxelles du 25 Aout 1924, art.3§6.

³⁰ P.Delebecque Ph., *Droit maritime*, Dalloz, Précis, 13ème éd., 2014, p.601, §773.

³¹ L.Couturier, *Livraison : étude de droit comparé entre transport maritime et routier*, Mémoire pour l'obtention du Master 2 Droit maritime, Aix-Marseille, Faculté de droit et de Science Politique, 2016-2017, p.6

d'appel d'Aix-en-Provence. En effet, la Cour d'appel d'Aix-en-Provence ne considérait pas la matérialité de l'acte comme un élément nécessaire à sa définition. Elle estimait ainsi que la livraison résultait du seul accord des parties et était réalisée à compter de la remise du bon à délivrer par le transporteur, contre celle du connaissance par le destinataire³². La notion de livraison devait ainsi être abordée d'un point de vue purement juridique. Il apparaissait de ce fait légitime de se demander comment le réceptionnaire des marchandises pouvait formuler des réserves, sans même avoir pris possession effective des marchandises. C'est probablement la raison pour laquelle le tribunal de commerce de Marseille considérait quant à lui que cette pratique n'était aucunement constitutive d'une livraison³³. La Cour de cassation consacrait ainsi, quelques années plus tard, la conception matérielle de la livraison, en affirmant que la remise par le transporteur du bon à délivrer n'était pas suffisante à l'accomplissement de la livraison, le destinataire devant être « *en mesure d'en vérifier l'état et, le cas échéant, d'assortir son acceptation de réserves, puis de prendre effectivement possession de la chose livrée* »³⁴. Une jurisprudence constante s'étant établie autour de la conception matérielle de la livraison, il n'y a donc plus lieu de distinguer³⁵. En revanche, il convient de préciser que les réserves ne sont que très rarement formulées au moment même de la livraison. La jurisprudence s'est ainsi montrée plutôt conciliante à ce sujet en validant des réserves formulées « *le jour même de la livraison* »³⁶.

³² CA Aix, 2^e ch., 13 Mars 1987, n°85/1805, « *UIM c/UPA* », DMF 1989, p.123.

³³ T. Com. Marseille, 25 oct. 1988, *Rev. Scapel* 1988, p.64.

³⁴ Cass. Com., 17 Nov.1992, n°90-22;147, « *Navire Rolline* », BTL 1993, p.50 – Dir. L. Garcia-Campillo, *op. cit.*, n°638.

³⁵ V. par ex. Cass. Com., 30 Juin 2004, n°03-10.751, *Bull. civ. IV* n°140 – CA Rouen, 2^e ch., 31 mars 2005, n° 04/01699, « *Navire Nedlloyd Pernambuco* », DMF 2006, p. 57, note Y.Tassel – Cass. com., 19 juin 2012, n° 11-18.490, « *Navire Contship London* », *Bull. civ. IV*, n°131, DMF 2013, p. 41.

³⁶ Cass. Com., 18 Janv.1994, n°91-17.133, Inédit.

18. Dommages apparents et non apparents. - L'article 3§6 de la Convention de Bruxelles du 25 Aout 1924 et l'article R.5422-24 du Code des transports consacrent un alinéa mentionnant le sort des « dommages non apparents ». Dans cette hypothèse, la diligence du destinataire ne sera pas requise immédiatement, au moment de la livraison matérielle des marchandises, comme nous avons pu l'évoquer dans nos développements précédents. Ici, cette diligence devra être réalisée dans les trois jours suivant la livraison. Il convient alors de préciser que le dies a quo, soit le jour de la livraison, n'est pas pris en compte dans la computation de ce délai, à la différence du dies ad quem³⁷. De plus, en vertu du droit français, les jours fériés bénéficieront également de cette exclusion. Ces précisions étant faites, il apparaît nécessaire de définir cette distinction, revêtant un caractère essentiel. En effet, nous pouvons nous étonner que les textes opérants cette distinction n'ont nullement pris la peine d'en poser un critère objectif.

19. Définition de l'apparence. - M.Cornu définissant l'apparence comme « *ce qui paraît aux yeux* »³⁸, nous considérerons que le dommage apparent est celui qui peut être découvert du fait d'une brève vérification du chargement par le réceptionnaire. Les professeurs P.Bonassies et C.Scapel illustrent ainsi cette définition par l'opposition entre un colis au conditionnement détérioré et un colis intact au contenu avarié³⁹. Cela reviendrait ainsi à admettre qu'un dommage immédiatement visible à l'ouverture du colis, mais dont l'état extérieur est intact, devrait être qualifié de non apparent et ainsi ouvrir droit à un délai supplémentaire pour le réceptionnaire. En l'absence de définition légale et de critère objectif de l'apparence, le rôle du juge

³⁷ A.AKAM AKAM, *Les réserves à la livraison*, Thèse pour le Doctorat en droit, Aix-Marseille, Faculté de droit et de Science Politique, 1991, p.110

³⁸ G.Cornu, *op.cit.*, p.70

³⁹ P.Bonnassie et C.Scapel, *Droit maritime*, LGDJ, *Traité*, 3^{ème} édition, 2016, p.866

apparaît alors comme décisif, ce pourquoi il est intéressant de citer quelques solutions jurisprudentielles.

20. Analyse jurisprudentielle de l'apparence. - S'agissant des manquants, il apparaît que les juges utilisent le critère de la proportionnalité, comparant la quantité de manquant face à la quantité transportée. C'est ainsi, par exemple, que l'absence de 500 sacs de ciment sur 5 000 fût qualifiée de dommage apparent⁴⁰, tandis que l'absence de 63 sacs d'amandes sur 27 676 fût qualifiée de dommage non apparent⁴¹. S'agissant des avaries, il apparaît que les juges se réfèrent à l'état du conditionnement. De ce fait, les juges seront amenés à qualifier de non apparent un dommage dont la découverte dépend de l'ouverture de ce dernier. C'est ainsi, par exemple, que des dommages sur un tableau de commande électrique transporté dans des caisses⁴² et que la casse de poterie au sein d'un tonneau⁴³ furent qualifiés de dommages non apparents. Pour finir, il convient de préciser que les manquants ou avaries affectant des marchandises conteneurisées constituent des dommages non apparents⁴⁴.

Ainsi, il ressort de ces développements que le transporteur et le réceptionnaire sont tenus, pour constituer des réserves régulières, de les formuler par écrit. Si le transporteur est tenu opérer cette diligence au moment de la prise en charge des marchandises, le réceptionnaire pourra quant à lui agir dans un délai de trois jours selon le degré d'apparence des dommages. Quoiqu'il en soit, cette condition sera accompagnée, pour les deux protagonistes, de la nécessité d'établir des réserves précises et motivées.

⁴⁰ CA Paris, 21 mai 1957, DMF 1957, p. 545 – Dir. L. Garcia-Campillo, *op.cit.*, n°660.

⁴¹ CA Rouen, 10 juin 1954, BT 1955, p. 135 – *Ibid.*, n°661

⁴² CA Paris, 15 Fév.1965, DMF 1966, n°146 - A.AKAM AKAM, *op. cit.*, p.81.

⁴³ CA Bordeaux, 29 Nov.1954, DMF 1955, n°135 – *Idem.*

⁴⁴ CA Versailles, 12^{ème} ch., 8 avr. 2004, n°02/04968, « Navire Fort Royal », BTL 2004, p. 315.

CHAPITRE 2 : La nécessité de réserves précises et motivées

Si les textes français conditionnent la validité des réserves du transporteur à une exigence de précision et de motivation (Section 1), cette dernière n'est aucunement prévue pour le réceptionnaire des marchandises. Nous constaterons cependant que la jurisprudence a su rétablir un certain équilibre en conditionnant la validité des réserves du réceptionnaire à cette même exigence (Section 2).

Section 1 : Une exigence légale pour le transporteur

21. Fondements. - L'article D.5422-4 du Code des transports dispose que « *le transporteur (...) doit faire dans le connaissance, une réserve précisant les inexactitudes, la raison de ses soupçons ou l'absence de moyens de contrôle suffisant* ». Il apparaît ainsi qu'en droit français, la validité des réserves apposées par le transporteur dépend, outre l'exigence d'un écrit, de deux critères. Tout d'abord, ces réserves doivent être précises c'est-à-dire qu'elles ne doivent pas être le résultat d'une constatation générale mais dénoncer un fait particulier. De plus, ces réserves doivent être motivées c'est-à-dire que ces dernières doivent exprimer les raisons du différend existant avec le chargeur, ou plus précisément avec les énonciations qu'il entendait porter sur le connaissance⁴⁵.

22. Légitimité. - Nous ne pouvons, dans un premier temps, qu'approuver ces conditions, notamment de par les effets que vont engendrer des réserves régulières sur le régime de responsabilité du transporteur maritime. En effet, nous développerons ce sujet ultérieurement mais nous pouvons d'ores et déjà affirmer que la validité de réserves générales et imprécises conduiraient à un régime d'irresponsabilité du transporteur. Ce type de réserves, qualifiées de réserves de style par la pratique, a d'ailleurs été considéré par la doctrine « *comme de véritables*

⁴⁵ P.Bonnassie et C.Scapel, *op. cit.*, p.749, §973.

clauses d'irresponsabilité »⁴⁶. Nous nuancerons cependant ce propos dans un prochain développement.

23. Conditionnement des marchandises. - Comme nous l'avons évoqué, les dispositions légales permettent au transporteur d'apposer des réserves concernant des « inexactitudes »⁴⁷. Cependant, nous l'avons vu, le chargeur, ou son représentant, va également être amené à décrire, au sein du connaissement, « *l'état et le conditionnement apparents des marchandises* »⁴⁸. Nous pouvons ainsi nous questionner sur la possibilité, pour le transporteur, d'émettre des réserves à ce sujet. Cependant, si cette possibilité ne lui était pas accordée, ce dernier pourrait ainsi se voir reprocher des dégâts causés à certains colis, alors même qu'ils furent pris en charge de la sorte. Il est ainsi heureux de noter que la jurisprudence permet cette formulation de réserves en la soumettant à la même rigueur, ces dernières devant être précises et motivées. Cela exclut donc, à titre d'exemple, la mention de « *sacs en papier sans responsabilité du navire en cas de déchirure ou d'éclatement* »⁴⁹. Nous pouvons également noter que cette possibilité fût reconnue, de façon négative, quant à l'état d'un conteneur. En effet, la Cour d'appel de Paris a pu considérer qu'en l'absence de réserve portée sur le connaissement lors de l'embarquement du conteneur en Chine, le transporteur maritime se rendait responsable de la détérioration et des moisissures ayant affectées les marchandises⁵⁰. Si la motivation et la précision des réserves au chargement est une condition posée par la lettre même du Code des transports, ce dernier n'en dit rien quant au contenu des réserves à la livraison, ce pourquoi l'intervention de la jurisprudence est la bienvenue.

⁴⁶ P.Bonnassie et C.Scapel, *ibid.*, p.750, §974.

⁴⁷ C.transp., art. D.5422-4.

⁴⁸ Convention de Bruxelles du 25 Aout 1924, art. 3§4.

⁴⁹ CA Rouen, 5 juin 1964, *BT* 1964, p. 285 – Dir. L. Garcia-Campillo, *op.cit.*, n°604.

⁵⁰ CA Paris, 5^{ème} ch., 7 Mai 1999, n°1997/10324, « *P & O Nedlloyd c/ Kase shipping* » - *Idem* (où le conteneur était troué au départ).

Section 2 : Une exigence jurisprudentielle pour le réceptionnaire

24. Une référence à la nature générale. - Si l'article R.5422-24 du Code de transport conditionne la validité des réserves formulées par le réceptionnaire à des conditions de forme et de délai, nous remarquons qu'il ne fait aucune mention quant à leur contenu. En revanche, nous pouvons relever que la Convention de Bruxelles du 25 Aout 1924 dispose que le réceptionnaire doit faire état de « *la nature générale de ces pertes ou dommages* »⁵¹. Nous pouvons ainsi remarquer, par cette disposition, que l'exigence de réserves motivées ne semble pas être présente. En revanche, nous ne pouvons pas affirmer cela concernant l'exigence de réserves précise. En effet, si l'utilisation d'un adjectif ayant trait à la généralité peut apparaître à contre-courant du régime légal français prévu pour le transporteur lors du chargement des marchandises, cette disposition oblige tout de même le réceptionnaire à faire preuve de précision lors de la formulation de ses réserves. C'est du moins ainsi que la jurisprudence l'a logiquement interprété.

25. Consécration de l'exigence de précision. - La Haute juridiction laissait apparaître l'exigence de précision quant à l'émission des réserves par le réceptionnaire des marchandises dans un arrêt de 1995 rendu au sujet d'un transport maritime de conteneurs renfermant des sacs de café. En l'espèce, lors de la livraison des marchandises, l'agent du transporteur maritime était informé par le réceptionnaire de la présence, sur le lot, de « *signes évidents d'avaries et de manipulation* »⁵². C'est ainsi que les juges du fond, approuvé par la Cour de cassation, considéraient que ces réserves ne produisaient aucun effet du fait de l'absence de « *précision sur la nature générale et l'importance des avaries* »⁵³. Par ailleurs, la même position fût adoptée quelques années plus tard au sujet de la stipulation « *nous*

⁵¹Convention de Bruxelles du 25 Aout 1924, art. 3§6.

⁵² Cass. Com., 24 Oct.1995, n°94-11.275, *Bull. Civ. IV*, n°257, « *Navire Suzanne Delmas* », DMF 1996, p.44.

⁵³ *Idem*.

constatons des avaries »⁵⁴. Pour finir, nous citerons un arrêt plus récent rendu par la Cour d'Appel d'Aix-en-Provence en date du 23 Janvier 2020, confirmant l'exigence de précision dans la formulation des réserves à livraison. Il s'agissait en l'espèce du transport d'un conteneur renfermant des colis de poissons surgelés entre Dakar et Cabinda. Lors de la livraison au sein de son entrepôt, le destinataire constatait des dommages et une expertise amiable fût diligentée. Une convocation à expertise fût de ce fait émise le lendemain de la livraison des marchandises. Se posait ainsi la question de savoir si cette convocation pouvait faire office de réserves écrites. En répondant par la négative, la Cour d'Appel d'Aix en Provence consacrait ainsi la formulation de réserve précise comme une condition de validité des réserves. En effet, elle affirmait que « *cette convocation ne peut être assimilée à l'avis écrit visé par l'article 3-6 de la convention, les dommages n'étant nullement décrits ni identifiés* »⁵⁵.

Compte tenu de ces développements, il apparaît que les textes, complétés par la jurisprudence, soumettent la validité des réserves du transporteur et celle du réceptionnaire aux mêmes conditions. Après avoir justifié en quoi la théorie des réserves imposait un formalisme égalitaire pour chacun de ces deux parties, nous développerons désormais l'aspect inéquitable de ce formalisme.

⁵⁴ Cass. Com., 5 Janv. 1999, n° 96-18.279, « MAIF c/Michel », BTL 1999, p. 100.

⁵⁵ CA Aix, 23 janv. 2020, n°17/12154, « Axa Corporate et a. c/ CMA-CGM », DMF 2020, p. 521, note C.De Cet Bertin

TITRE 2 : UN FORMALISME INEQUITABLE

Il conviendra, dans ces développements, d'opérer une distinction entre le transporteur et le réceptionnaire des marchandises par l'étude pratique de la situation dans laquelle se trouvent les transporteurs. En premier lieu il conviendra de préciser que ces derniers sont, notamment pour des raisons financières, soumis à une cadence importante lors des opérations de chargement. Tel n'est pas le cas du réceptionnaire des marchandises lorsque ce dernier opère son droit de vérification. Cette affirmation est sans compter l'essor du développement du fret conteneurisé, rendant de fait, par ses fonctions principales, la vérification des marchandises par le transporteur bien plus compliqué (Chapitre 1). Compte tenu de la place qu'il occupe dans le commerce maritime contemporain, nous avons cru bon d'y consacrer un développement. A l'inverse, face à cette difficulté rencontrée par le transporteur, le réceptionnaire semble quant à lui bénéficier d'un certain avantage, ce dernier étant déchargé de la principale diligence lui incombant par la réalisation de constats contradictoires lors de la livraison des marchandises (Chapitre 2).

CHAPITRE 1 : Une difficulté supportée par le transporteur du fait de la conteneurisation

Avant d'analyser de quelle façon se déroule, en pratique, la vérification des marchandises conteneurisées par le transporteur (Section 2), il conviendra, dans un premier temps, de présenter de façon succincte le développement du phénomène de conteneurisation (Section 1).

Section 1 : La révolution du conteneur

Il s'agira, par cette section, d'opérer un bref rappel de l'origine du conteneur (Paragraphe 1) ainsi que du développement des navires porte-conteneurs (Paragraphe 2).

Paragraphe 1 : L'apparition du conteneur

26. Naissance du conteneur. - Le conteneur fût inventé aux États-Unis par Malcolm McLean, originairement transporteur routier, au cours des années cinquante. Plus précisément, c'est la fonction du conteneur, tel que connue de nos jours, qui fût inventé par ce dernier. En effet, M. McLean eût l'idée d'utiliser, pour le transport de marchandises, des boîtes dont les dimensions standards correspondaient à celle de remorque routières. Cette idée permettait ainsi de mettre en place le concept de porte à porte.

27. Absence de rupture de charge. - Les marchandises étant empotées dans le conteneur à l'usine de départ, ces dernières ne connaissent, grâce à ce procédé, aucune rupture de charge. En effet, il s'agit du conteneur lui-même, saisi grâce la présence de ses quatre twist lock, qui devient l'objet de manipulation. Préacheminé jusqu'au port de chargement par voie terrestre avant d'être chargé à bord du navire puis déchargé au port de destination, il est de nouveau transporté par train ou camion jusqu'à sa destination finale, ce qui réduit considérablement les opérations de manutention. Le conteneur fût ainsi défini pour la première fois, d'un point de vue technique, comme étant « *un engin de transport de caractère permanent, et de ce fait assez résistant pour permettre un usage répété, spécialement conçu pour faciliter le transport des marchandises sans rupture de charge par un ou plusieurs modes de transport, conçu pour être assujetti et/ou manipulé facilement, des accessoires ayant été prévus à cet effet* »⁵⁶. Suite

⁵⁶ Convention internationale pour la sécurité des conteneurs du 2 décembre 1972, art. II§1.

à cette création, des navires spécialisés, qualifiés de navire porte-conteneurs, sont apparus.

Paragraphe 2 : Le développement des navires porte-conteneurs

28. Évolution du navire porte-conteneurs. - C'est en Avril 1956 que le premier porte conteneur, l'Ideal X, ancien navire pétrolier de la seconde guerre mondial, réalisait le transport de 58 conteneurs entre le port de Newark et le port de Houston⁵⁷. Cependant, ce n'est qu'en 1966 que les premiers transports transocéaniques apparaissaient. Ainsi, nous pouvons qualifier les dix premières années de la conteneurisation comme une phase de découverte. En effet, le transport maritime conteneurisé était en réalité restreint à des trafics côtiers en Amérique du Nord. Au fil des années, il était cependant possible d'assister à la généralisation progressive de la conteneurisation, ainsi qu'à l'accroissement significatif de la capacité des navires porte-conteneurs.

29. Développement d'une course au gigantisme. – L'augmentation de la capacité des navires porte-conteneurs s'est traduit par une augmentation de leur longueur comme de largeur ainsi que de leur tirant d'eau et port en lourd. A titre d'exemple, les porte-conteneurs dits « Panamax », en référence au Canal de Panama, apparus dans les années 1980, avaient une capacité maximale de 5 000 E.V.P⁵⁸. Au fil des décennies, ces navires se sont vu dépasser par différents nouveaux types de porte-conteneurs, navires toujours plus grands. Nous pouvons ainsi citer trois passages successifs, symbole de cette course au gigantisme⁵⁹ :

⁵⁷ Les échos : <https://www.lesechos.fr/2014/09/le-monde-mis-en-boite-ou-lhistoire-du-conteneur>

⁵⁸ Marine traffis : <https://marine-traffic.fr/porte-conteneurs/>

⁵⁹ A.Fremont, « Porte-conteneurs : une croissance sans fin ? », *Transports, infrastructures et mobilité*, 2019, p.38.

- En 2006, l'Emma Maersk était le premier porte-conteneurs de plus de 10 000 E.V.P avec une capacité de 14 500 E.V.P⁶⁰ ;
- En 2013, le Maersk Mc-Kinney Møller était le premier porte-conteneurs de plus de 18 000 E.V.P avec une capacité de 18 270 E.V.P ;
- En 2017, le Mol Triumph, propriété de l'armateur Mitsui OSK Lines, était le premier porte-conteneurs de plus de 20 000 E.V.P avec une capacité de 20 170 E.V.P.

30. Objectif de la course au gigantisme. – Aujourd'hui, les plus grands porte-conteneurs du monde détiennent une capacité gravitant autour des 24 000 E.V.P. Afin de justifier cet accroissement constant de la taille des navires, les armateurs arguent les gains environnementaux ainsi que les économies d'échelle que l'augmentation de la taille des navires permet de réaliser. Ainsi, en réduisant de façon très prononcée les coûts de transport et les délais d'acheminement, le conteneur participe à l'explosion des échanges commerciaux, comme au phénomène de mondialisation. Cependant, le développement des porte-conteneurs n'est pas dénué de tout inconvénient. En effet, il apporte une difficulté quant à la vérification, par le transporteur, de l'exactitude des déclarations portées au connaissement par le chargeur.

Section 2 : La vérification du transporteur et la formulation de réserves

Comme pour les marchandises traditionnelles, la prise en charge de marchandises conteneurisées par le transporteur maritime est le point de départ à partir duquel le transporteur répond des pertes et avaries que peut subir la marchandise. C'est de ce fait le moment, pour le transporteur, d'émettre des réserves. Ainsi, compte tenu de la difficulté d'opérer une vérification sérieuse des marchandises (Paragraphe 1), les transporteurs, s'efforçant de conserver ce qu'ils pensaient être un moyen de

protection, stipulaient des réserves plus générales les unes que les autres (Paragraphe 2).

Paragraphe 1 : La réalisation du contrôle

31. Le contrôle des conteneurs. - Il ressort de la jurisprudence que si le transporteur maritime ne veut pas voir sa responsabilité engagée lorsqu'il prend en charge un conteneur, ce dernier est tenu d'en vérifier l'état. C'est ainsi que par un arrêt rendu en 2006, la Cour d'Appel d'Aix-en-Provence retenait la responsabilité du transporteur livrant des marchandises moisies, alors même que l'expertise du conteneur avait indiqué que ce dernier était endommagé, mentionnant la présence d'un « *trou de 1,5 cm² de diamètre situé à partir des portes du conteneur, visible sur le plafond et permettant l'entrée d'eau* »⁶¹. Il ressort de cet arrêt qu'en cas de défectuosité d'un conteneur loué par l'expéditeur à un tiers, le transporteur pourra voir sa responsabilité engagée en l'absence de formulation de réserves. Outre la vérification générale de l'extérieur du conteneur, le transporteur est également tenu d'une vérification plus pointilleuse, si cette dernière est requise par le chargeur. A ce titre, il pourra ainsi être tenu de vérifier que la ventilation du conteneur est effectivement ouverte⁶². Par ailleurs, il apparaît de l'étude de la jurisprudence que le transporteur est également tenu de vérifier la conformité du numéro du plomb du conteneur avec les numéros indiqués au connaissement⁶³. Pour finir, nous dirons quelques mots quant au poids du conteneur qui fit l'objet d'une réglementation récente. En effet, depuis le 1^{er} Juillet 2016⁶⁴, le chargeur a pour obligation de déclarer le poids des

⁶¹ CA Aix, 2^{ème} ch., 10 Avril 2006, « *Sté Ménorah Insurance c/ S.A Marfret* », BTL 2006, p. 710.

⁶² CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 22 oct. 2009, « *Sté Winterthur Europe et a. C/ SA CMA CGM* », BTL 2009, p. 710 ; DMF 2010, Hors-série n° 14, p. 77.

⁶³ Cass. com., 18 Janv. 1994, n°91-17.133, DMF 1994, p. 947.

⁶⁴ Résolution MSC.380(94) du 21 Nov. 2014 ; A. n°DEVT 1610924, 28 Avr. 2016 : JO 28 Mai 2016, modifié A. min. n°DEVT 1637058A, 30 Déc. 2016 : JO 16 févr. 2017 « *relatifs à la communication du chargeur à l'armateur, sur le document d'expédition, de la masse brute vérifiée d'un conteneur emporté en France et destiné à être chargé sur un navire faisant escale dans un port maritime* »

conteneurs avant leur embarquement notamment, et nous le comprenons, pour des raisons de sécurité. Ainsi, en l'absence de déclaration du poids, le transporteur est légalement tenu de refuser l'embarquement du conteneur. Il convient cependant de préciser que si cette loi ne contient aucune stipulation quant à la vérification réalisée par le transporteur, ce dernier ne doit pas pour autant renoncer à ce contrôle. En effet, les juges n'hésiteront pas à retenir sa responsabilité en présence d'une différence de poids à l'arrivée. En effet, ces derniers considéreront, en l'absence de réserves, que le transporteur maritime avait pris en charge le conteneur plein pour le poids indiqué⁶⁵.

32. Empotage du conteneur. - Avant de réaliser l'étude de la vérification opérée par le transporteur sur les marchandises conteneurisées, il est nécessaire de distinguer les deux types d'empotage possibles et réalisés en fonction des clauses spécifiques du contrat de transport par conteneur. Tout d'abord, dans le cadre d'un empotage Less than Container Load, le conteneur fera l'objet d'un groupage de marchandises provenant de différents chargeurs. Ce type d'empotage traduit le fait que le transporteur s'est engagé pour des transports de marchandises dont le volume individuel est insuffisant pour remplir un conteneur dans son intégralité. Ainsi, pour des raisons d'économie, ce dernier va rassembler les marchandises à transporter, tout en tenant compte des éventuelles incompatibilités. Le conteneur sera ainsi empoté sous le contrôle du transporteur ou de l'un de ses préposés. *A contrario*, dans le cadre d'un empotage Full Container Load, le conteneur sera remis complet au transporteur, plombé, sans que ce dernier ne soit intervenu pour l'empotage des marchandises. C'est donc dans ce type de situation que la revendication du transporteur quant à son ignorance est particulièrement fondée.

⁶⁵ CA Versailles, 12e ch., 22 mars 2018, n° 16/09086, *JurisData* n° 2018-004048.

33. Le contrôle des marchandises conteneurisées Full Container Load. - Dans cette situation, il ne serait pas logique de soumettre le transporteur à la présomption selon laquelle ce dernier a pris en charge des marchandises conformes aux énonciations du connaissement. En effet, ce dernier n'était pas présent lors des opérations d'emportage. C'est dans cet esprit que la Cour d'Appel de Paris, dans un arrêt de 1990, n'avait pas fait peser cette présomption sur le transporteur, estimant que les manquants constatés à l'arrivée avaient apparemment pour origine un fait antérieur à la fermeture des portes du conteneur⁶⁶. Cependant, cet arrêt assez isolé n'est pas représentatif de la position habituelle des tribunaux, qui ne reconnaissent pas l'impossibilité du contrôle des marchandises conteneurisées du seul fait de la remise d'un conteneur plombé. En effet, juridiquement, le transporteur est en droit de déplomber le conteneur afin d'en vérifier le contenu. Par ailleurs, l'argument selon lequel la rapidité des temps d'escale empêche la vérification ne peut pas être avancé de façon pertinente car ces les conteneurs stationnent de longues journées sur le terminal portuaire avant l'arrivée du navire, laissant ainsi place à la possibilité du contrôle⁶⁷. Il est cependant possible de s'accorder sur l'incohérence de cette vérification, la conteneurisation ayant pour objectif premier, comme nous l'avons évoqué, de réduire les manipulations, parfois synonyme d'avaries. C'est ainsi, dans ce cas particulier, que nous pouvons accueillir les dispositions de la Convention de Bruxelles de 1924 accordant au transporteur le droit de ne pas accepter l'inscription au connaissement de certaines mentions. Cependant, pour des raisons commerciales, cette solution n'est jamais mise en œuvre, les transporteurs préférant apposer des réserves sur le connaissement, comme le leur permet la législation française. Mais comme nous l'avons évoqué, ces réserves doivent être précises et motivées, conditions très peu retrouvées dans les déclarations du transporteur.

⁶⁶ CA Paris, 5^{ème} ch., 19 juin 1990, *JurisData* n° 1990-022342.

⁶⁷ P. Bonassies et C. Scapel, *op. cit.*, p. 751, §975.

Paragraphe 2 : Le développement de la pratique des « réserves de style »

34. La pratique des réserves de style. - Dans le contexte évoqué dans le développement précédant, il arrive souvent que la déclaration du transporteur prenne la forme d'une clause très générale et imprécise, qualifiée par la pratique de « réserve de style ». Il est possible de citer, parmi les plus célèbres :

- La clause « *said to contain* »
- La clause « *shipper's load, stow, and count* »⁶⁸
- La mention « *impossibilité d'effectuer des vérifications en raison de la fermeture et du plombage du conteneur* »

En développant ces réserves de style, les transporteurs mettent ainsi le connaissement en conformité avec la réalité, ce dernier ne faisant état que des déclarations du chargeur. Cependant, en raison de leur imprécision, la jurisprudence estime non valables ces clauses, qui restent donc dans l'ombre des mentions du connaissement. Nous remarquons d'ailleurs l'absence de portée de ce type de réserve par la vision des établissements bancaires à leur égard, un connaissement comportant une clause telle que « poids et décomptes du chargeur » ou encore « contient aux dires du chargeur » demeurant acceptable dans le cadre d'un crédit documentaire⁶⁹. Il conviendra cependant de remarquer que ces réserves de style ne sont pas dénuées de tout intérêt. En effet, un connaissement mentionnant la prise en charge d'un conteneur Full Container Load et l'absence de vérification par le transporteur pourra toujours être utilisée pour contredire l'affirmation du destinataire selon laquelle l'empotage avait été réalisé contradictoirement avec le transporteur⁷⁰.

⁶⁸ Lettre de transport maritime – CL SURVEYS 2021.10.55434 – Annexe 1.

⁶⁹ RUU 600, art.26-b.

⁷⁰ CA Douai, 2^{ème} ch., 17 juin 2004, n°00/06517, « *Navire Ipex Empress* ».

35. Une réglementation inadaptée. - Le Doyen Rodière affirmait que « *croire que l'usage d'un conteneur doit amener une réglementation distincte du transport de cette chose, c'est croire que les règles de droit sont des règles de fait, c'est croire que la vente d'un kilo d'orange est un contrat juridiquement distinct de la vente d'une tonne de ciment, d'une caravelle, ou d'une usine entière (...)* »⁷¹. Contrairement à cette affirmation, l'étude du droit positif démontre pourtant que le contrôle des marchandises conteneurisées est plus difficile que celui des marchandises traditionnelles, un fait d'ailleurs pris en compte, pour la première fois, par les rédacteurs des Règles de Rotterdam, qui distinguent selon que les marchandises sont remises au transporteur dans un conteneur clos ou non. C'est ainsi que l'article 40§4 des Règles de Rotterdam permet au transporteur, lorsque ce dernier se voit remettre des marchandises empotées dans un conteneur clos, d'émettre des réserves dans deux hypothèses différentes :

- Lorsque « *les marchandises se trouvant à l'intérieur du conteneur n'ont pas fait l'objet d'une inspection effective par le transporteur ou la partie exécutante et [que] ni lui ni la partie exécutante n'ont, d'une autre manière, effectivement connaissance de son contenu avant l'émission du document de transport ou du document électronique de transport* ».
- Lorsque « *ni lui ni la partie exécutante n'ont pesé le conteneur et [que] le chargeur et le transporteur n'étaient pas convenus avant l'expédition de le peser et de mentionner le poids dans les données du contrat ou qu'il n'y avait pas de moyen matériellement applicable ou commercialement raisonnable de vérifier le poids du conteneur* ».

Les Règles de Rotterdam distinguent ainsi les conditions des réserves selon qu'elles portent sur le contenu ou le poids des conteneurs. S'agissant des réserves relatives au contenu du conteneur, nous pouvons penser que ces dispositions ne modifient guère le droit positif. En effet, le défaut d'inspection du conteneur par le transporteur ou son ignorance ne suffiront certainement pas à justifier l'absence de

⁷¹ R.Rodière, « Un faux problème, celui des containers », *DMF* 1968, p.707.

réerves, les juges risquant de demander, comme aujourd'hui, la preuve que le transporteur n'avait pas les moyens de contrôler le contenu du conteneur. S'agissant des réserves relatives au poids des conteneurs, il convient tout d'abord de relever que la modification du chapitre VI de la Convention SOLAS de 1974 obligeant les chargeurs à indiquer le poids des conteneurs avant l'embarquement⁷², et ce depuis le 1^{er} Juillet 2016, interdirait au transporteur d'invoquer l'absence de prévision du pesage, désormais obligation légale du chargeur. La suite de la disposition est quant à elle intéressante, notamment par l'ajout du critère de la commercialité. En effet, si l'absence de moyens matériellement applicable raisonnables de pesage n'est pas originale, l'absence de moyens commercialement raisonnable l'est totalement, laissant apparaître une portée juridique à un argument tiré de la rentabilité économique.

Quoiqu'il en soit, il apparaît que l'essor du fret conteneurisé est difficilement conciliable, pour le transporteur, avec le formalisme que prône la théorie des réserves. Nous pouvons ainsi considérer que le transporteur se trouve désavantagé face au réceptionnaire, d'autant plus que ce dernier sera exempté de ce formalisme par la réalisation de constats contradictoires lors de la livraison des marchandises.

⁷² Résolution MSC.380(94) du 21 Novembre 2014, *op. cit.*

CHAPITRE 2 : Une facilité accordée au réceptionnaire par la réalisation de constats contradictoires

Par une simple disposition, il semblerait que la Convention de Bruxelles du 25 Aout 1924 ôte le réceptionnaire de la seule précaution qu'il doit connaître, lui proposant de remplacer la formulation de réserves par la réalisation de constats contradictoires lors de la livraison des marchandises. Il conviendra cependant de remarquer que cette alternative, fondée sur le principe du contradictoire (Section1), fait l'objet d'une appréciation sévère par la jurisprudence (Section 2).

Section 1 : Une alternative axée sur le principe du contradictoire

Après avoir évoqué l'impact de la réalisation de constats contradictoires lors de la livraison des marchandises (Paragraphe 1), nous définirons avec plus de rigueur cette alternative (Paragraphe 2).

Paragraphe 1 : L'inutilité de la formulation de réserves

36. Fondement. – Si la loi française autorise simplement le transporteur à demander une constatation contradictoire de l'état des marchandises lors de leur prise en charge⁷³, le droit international précise quant à lui que « *les réserves écrites sont inutiles si l'état de la marchandise a été contradictoirement constaté au moment de la réception* »⁷⁴. Il ressort de ces dispositions que les constats de l'état des marchandises lors de leur réception dispensent de plein droit le réceptionnaire de la formulation de réserves, une diligence pourtant primordiale en droit des transports. Cependant, encore faut-il que ces constats se réalisent de façon contradictoire.

⁷³ C.transp., art. R.5422-24.

⁷⁴ Convention de Bruxelles du 25 Aout 1924, art.3§6.

Paragraphe 2 : La réalisation de constats contradictoires

37. Présence et représentation des parties. – Dans un arrêt rendu en 2001, la Cour d'Appel de Paris avait pu considérer qu'une expertise réalisée en présence d'un expert mandaté par les assureurs facultés, et d'un autre mandaté par le bord, revêtait un caractère contradictoire, les dommages par mouille et manquants ayant été constatés par les deux parties intéressées lors du dépotage des conteneurs⁷⁵. Si cette solution illustre facilement la réalisation d'opérations de constats contradictoires, il convient cependant de remarquer que la présence, au même titre que la représentation de chacune des parties intéressées, n'est pas l'élément central du principe du contradictoire.

38. Convocation des parties. - Selon M.Cornu, le terme « contradictoire » est utilisé pour caractériser « *une opération à laquelle tous les intéressés ont été mis à même de participer, même si certains n'y ont pas été effectivement présents ou représentés, mais à la condition que tous y aient été régulièrement convoqués de telle sorte que le résultat de cette opération leur est, à tous, opposable* »⁷⁶. Cette définition démontre ainsi l'importance de la convocation de chacune des parties intéressées. En effet, il apparaît que malgré l'absence d'une partie ou de son représentant, le caractère contradictoire pourra être conservé à condition que cette partie, bien que dûment convoquée, a choisi de ne pas se présenter et de ne pas se faire représenter. Cette partie en sera tout de même informée par l'insertion d'une formule standard mentionnée sur la convocation émise à son attention. Ainsi, outre l'indication de l'affaire, du lieu et de la date de la réunion d'expertise, la convocation mentionnera, à titre d'exemple, « *nous vous invitons à y être présents et / ou représentés et à convoquer vos éventuels sous-traitants ou*

⁷⁵ CA Paris, 24 oct. 2001, n° 2000/00523, « *Sté Delmas c/ Navigation & Transports* », BTL 2001, p. 784

⁷⁶ G.Cornu, op.cit., p.258.

autres tiers concernés à votre connaissance. A défaut, les conclusions de l'expertise seront considérées comme opposables aux parties »⁷⁷.

Section 2 : Une alternative appréciée strictement par la jurisprudence

Les constatations contradictoires ayant pour objet de remplacer les réserves du réceptionnaire, il semblerait que les tribunaux adoptent une vision très restreinte de ce procédé. En effet, après avoir interprété limitativement la notion du contradictoire (Paragraphe 1), les juges ont adopté une interprétation littérale des textes en excluant du bénéfice de cette alternative, et à juste titre, les convocations à expertises (Paragraphe 2).

Paragraphe 1 : Une interprétation restrictive du caractère contradictoire des constats

39. La simultanéité des constats. - Par un arrêt rendu en 2011⁷⁸, la Cour d'Appel de Rouen avait pu considérer que des constatations effectuées par les experts représentant les deux parties intéressées, soit le transporteur et le réceptionnaire, ne revêtaient pas un caractère contradictoire car ces dernières n'avaient pas été réalisées au même moment. En l'espèce, le premier rapport d'expertise mentionnait que les constats avaient été réalisés sur des colis de 2 et 4 Kg, à l'ouverture du conteneur, tandis que le second rapport d'expertise indiquait qu'ils avaient été réalisés sur des colis de 2 et 4,5 Kg, une fois le conteneur déposé. Par cet arrêt, la Cour d'Appel considère ainsi que les constats doivent être réalisés simultanément par l'ensemble des parties, et vient de ce fait contrarier la définition du constat contradictoire évoquée précédemment. En effet, comme nous avons pu l'indiquer, la convocation à expertise suffit en principe à rendre les constats juridiquement

⁷⁷ Convocation – CL SURVEYS 2021.08.57937 – Annexe 2.

⁷⁸ CA Rouen, 7 avr. 2011, n° 10/01914, « *Sté Rosin c/ Sté Delmas* », DMF 2011, p. 649, Obs. M.Bonnaud.

contradictoires. De ce fait, nous voyons difficilement comment ces derniers puissent être conditionnés à leur simultanéité. Il convient néanmoins de nuancer cette solution du fait des circonstances dans lesquelles cette dernière fut rendue. En effet, la question de fond dans ce litige n'était pas celle de l'absence de formulation de réserves à l'arrivée mais celle de savoir si les litchis ayant fait l'objet de l'expertise étaient réellement ceux qui avaient été transportés au sein du conteneur destiné au réclamant. En effet, lors du même voyage, le navire transportait différents conteneurs de marchandises identiques et affectés à différents destinataires. De plus, les colis présentés lors des expertises étaient différents du colisage mentionné sur le connaissement. Ainsi, la réelle problématique n'était pas celle du caractère contradictoire de l'expertise mais plutôt celle des marchandises expertisées. Quoiqu'il en soit, il est heureux de constater que la Haute juridiction s'en tient quant à elle à une interprétation stricte des textes.

Paragraphe 2 : Une interprétation littérale du caractère contradictoire des constats

40. Le sort des rapports d'expertise. Par un arrêt rendu en 2014, la chambre commerciale de la Cour de cassation eût l'occasion de se prononcer sur la portée d'un rapport d'expertise versé aux débats. En l'espèce, une compagnie maritime avait réalisé le transport de plusieurs expéditions de fruits entre l'Amérique du Sud et la France. Lors des livraisons des marchandises, la société réceptionnaire constatait que les fruits étaient avariés et diligentait plusieurs expertises non contradictoires. Ces dernières démontrant que les dommages étaient causés par une rupture de la chaîne du froid, la société réceptionnaire, ou plus précisément le liquidateur de cette société, demandait réparation du préjudice à la compagnie maritime. Ses prétentions étant rejetées par les juges du fond, ce dernier formait un pourvoi devant la Cour de cassation, arguant notamment le fait que les expertises effectuées sur la demande de la société réceptionnaire, certes non contradictoires,

« avaient été soumises à la libre discussion des parties ». Il assimilait ainsi la communication de certaines pièces relatant un défaut de température à un constat contradictoire des marchandises. La Cour refusait cependant de céder face à ce raisonnement en adoptant une position dénuée de toute ambiguïté : « Eût-il été versé aux débats et soumis à la libre discussion des parties, un rapport d'expertise non contradictoire n'équivaut pas au constat contradictoire de l'état de la marchandise au moment de sa réception, qu'exige, en lieu et place de réserves, l'article 3 § 6, alinéa 3, de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance pour inverser la présomption de livraison conforme bénéficiant au transporteur maritime »⁷⁹. Il est cependant important de noter qu'un constat non contradictoire, bien qu'insuffisant pour combler l'absence de réserves par le réceptionnaire, peut avoir un tout autre intérêt à savoir renverser la présomption de livraison conforme, contrepartie de l'absence de formulation de réserve par le réceptionnaire des marchandises.

C'est ainsi qu'il conviendra d'aborder, au sein d'une seconde partie, les effets des réserves ainsi que leurs limites, avant de définir leur nature.

⁷⁹ Cass. com., 14 oct. 2014, n°13-19.072, *Bull. civ.* IV, n° 150, *DMF* 2015, n° 765, p. 38, Rapp. Rémy, Obs. M.Follin.

SECONDE PARTIE : EFFETS, LIMITES ET NATURE DES RESERVES

Une fois les conditions des réserves délimitées, il conviendra naturellement d'en déterminer leur portée. Ces dernières bénéficient-elles d'une seule fonction procédurale, ou, au contraire, interviennent-elles dans le débat probatoire ? *A contrario*, il est légitime de se questionner sur l'incidence de l'absence de réserves. Cette absence de diligence constitue-t-elle une erreur fatale pour celui qui omet de les formuler ? Ces questions seront ainsi évoquées dans un premier temps, par l'étude des effets des réserves et, *de facto*, de leur limite (Titre 1). Dans un second temps, il conviendra d'étudier la qualification que ces réserves peuvent revêtir. En effet, il est possible de se demander si la théorie des réserves instaure un devoir des parties, dont le non-respect est sanctionné lourdement ou, au contraire, si cette dernière établit une simple faculté du transporteur puis du réceptionnaire. Nous constaterons ainsi, par l'étude de la nature des réserves (Titre 2), que la présence de tiers au contrat de transport confère à la formulation de réserves, lors de la prise en charge comme lors de la livraison, un caractère obligatoire.

TITRE 1 : LES EFFETS ET LES LIMITES DES RESERVES

La formulation de réserves régulières revêt un effet important. Justement, cette dernière va permettre de combattre, tant pour le transporteur que pour le réceptionnaire des marchandises, la force probante des mentions du connaissement (Chapitre 1). Cependant, il est possible de noter que cet effet reste limité, d'autant plus si l'on prend en compte la possibilité, de réaliser ce combat, certes plus compliqué, en l'absence d'une telle diligence (Chapitre 2).

CHAPITRE 1 : La formulation de réserves régulières ou l'absence de présomption de conformité aux énonciations du connaissement

En présence de réserves régulières, le transporteur va neutraliser la présomption selon laquelle les marchandises prises en charge sont conformes aux mentions portées sur le connaissement (Section 1). De la même façon, si le réceptionnaire fait preuve de cette diligence lors de la livraison des marchandises, il combattra de fait la présomption de livraison conforme pesant sur lui (Section 2)

Section 1 : Un obstacle à la présomption de prise en charge conforme

En théorie, la formulation de réserves par le transporteur va permettre le renversement de la charge de la preuve (Paragraphe 1). Il appartiendra ainsi au chargeur de prouver que les marchandises qu'il a confié au transporteur était conforme en poids, quantité ou encore qualité mentionné sur le connaissement. Nous pouvons cependant nuancer cette affirmation par l'interprétation de certains juges, considérant que la formulation de réserve par le transporteur lui permettait uniquement de lui faciliter, en présence d'un contentieux, sa tâche probatoire (Paragraphe 2).

Paragraphe 1 : Un renversement légal de la charge de la preuve

41. La preuve de l'ayant droit aux marchandises. - La formulation de réserves régulières par le transporteur, c'est-à-dire la formulation de réserves précises, motivées et portées au connaissance, va avoir pour effet d'anéantir la présomption selon laquelle le transporteur a reçu les marchandises en bon état ou encore en quantité mentionnée par le connaissance. En effet, si la Convention de Bruxelles de 1924 reste muette sur ce point, les dispositions de la loi française sont quant à elles très claires : « *la preuve des dommages incombe alors à l'expéditeur ou au réceptionnaire* »⁸⁰. Ainsi, si le transporteur avait mentionné sur le connaissance une marchandise avariée, il appartiendrait alors au demandeur de rapporter la preuve que l'avarie est survenue pendant le transport de ladite marchandise. De la même façon, si l'expéditeur avait indiqué le chargement de cent colis sur le connaissance mais que le transporteur avait fait état, par une réserve précise et motivée, que dix d'entre eux étaient manquants, il appartiendrait encore au demandeur de rapporter la preuve que les dix colis prétendument manquants à destination avaient bel et bien été embarqués sur le navire. Cependant, en dépit des prescriptions légales, nous constatons que la jurisprudence a pu faire preuve d'une très grande sévérité à l'égard des effets des réserves formulées par le transporteur.

Paragraphe 2 : Une simple facilité probatoire jurisprudentielle

42. Une facilité probatoire pour l'invocation d'un cas excepté. Dans un arrêt de 1993, la Cour d'Appel d'Aix-en-Provence rendait un arrêt en totale contradiction avec les dispositions légales françaises. En l'espèce, le destinataire d'une cargaison de bananes constatait, lors de la livraison des marchandises, une forte présence de frisure. Ces dommages entraînant une perte partielle des marchandises, l'expéditeur

⁸⁰ C. transp., art. D.5422-4.

des marchandises intentait une action en responsabilité contre le transporteur. Dans un premier jugement, les juges du tribunal de commerce Marseille avait mis hors de cause la compagnie maritime ainsi que le capitaine du navire. En effet, ce dernier ayant apposé des réserves sur le connaissement (réserves qui, soit dit en passant, avaient été confirmées par une lettre circonstanciée), la charge de la preuve était renversée. Suite à ce jugement, l'expéditeur des marchandises interjetait appel, arguant notamment qu'en vertu d'article 3§3 de la Convention de Bruxelles du 25 Aout 1924, le transporteur ne devait non pas apposer des réserves sur le connaissement mais refuser l'insertion de certaines mentions sur ce dernier. Si la Cour d'Appel a eu l'occasion d'indiquer, comme nous l'avons vu dans un précédent développement, que cette disposition n'était pas incompatible avec la possibilité d'émettre des réserves lors de la prises en charge des marchandises, elle prit une position étonnante quant à l'effet de ces dernières. En effet, elle considérait que l'effet des réserves n'était pas « *de renverser la charge de la preuve, mais seulement de faciliter l'administration, par le transporteur, de la preuve d'une cause d'exonération de responsabilité* »⁸¹. Il convient néanmoins de signaler que cette solution émane d'un arrêt assez isolé. Nous pouvons ainsi penser que l'inscription de réserves régulières par le transporteur, lors du chargement des marchandises, aura une valeur probante quant à la préexistence du dommage. Si la même solution est adoptée pour le réceptionnaire et les réserves qu'il émet à livraison, les conséquences qui en résultent ne sont pas si simple à déterminer.

Section 2 : Un obstacle à la présomption de livraison conforme

A la différence du transporteur, seule l'interprétation à contrario des textes nous permet de comprendre l'effet de la formulation de réserves régulières à la livraison (Paragraphe 1). Qui plus est, le réceptionnaire ne semble pas bénéficier,

⁸¹ CA Aix, 2^e ch., 16 Sept.1993, n°91/765, « *Navire Narval* », DMF 1994, n° 537, *op. cit.*

contrairement au transporteur, d'un renversement de la charge de la preuve. En effet, il apparaît que ce dernier sera contraint de rapporter la preuve de l'existence du dommage (Paragraphe 2).

Paragraphe 1 : Une interprétation à contrario des fondements textuels

43. Code des transports et Convention de Bruxelles de 1924. - Il résulte des dispositions françaises qu'en cas de dommages ou de pertes survenus aux marchandises, le réceptionnaire doit adresser ses réserves « *faute de quoi les marchandises sont présumées (...) avoir été reçues par lui telles qu'elles sont décrites au connaissance* »⁸². De la même façon, la Convention de Bruxelles de 1924 indique qu'en l'absence d'un avis de dommages ou de pertes ne soit communiqué au transporteur par le réceptionnaire lors de l'enlèvement des marchandises, « *cet enlèvement constituera (...) une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites au connaissance* »⁸³. C'est donc par une interprétation *a contrario* de ces textes que nous pouvons affirmer que la formulation de réserves régulières par le réceptionnaire détruira la présomption de livraison conforme. Cependant, à la différence des réserves prises par le transporteur au chargement des marchandises, il serait inopportun d'évoquer un renversement de la charge de la preuve. En effet, il semblerait que le réceptionnaire ne soit pas dispensé d'établir l'existence des dommages.

Paragraphe 2 : La nécessaire démonstration de l'existence du dommage

44. L'établissement de la réalité et de l'importance des dommages. - C'est par une disposition très courte que le Code des transports met en doute l'effet des réserves formulées par le réceptionnaire. En effet, si la Convention de Bruxelles de

⁸² C.transp., art. R.5422-24.

⁸³ Convention de Bruxelles du 25 Aout 1924, art.3§6

1924 reste, comme pour les réserves formulées par le transporteur lors du chargement des marchandises, muette sur ce point, la loi française indique que « *il incombe au demandeur d'établir la réalité et l'importance des dommages dont il demande la réparation.* »⁸⁴. Il convient de remarquer que cette disposition précède celle portant sur les réserves régulières, et que toutes deux composent une section s'intitulant « La responsabilité du transporteur ». Par ailleurs, cette disposition ne distingue pas selon que le réceptionnaire des marchandises a ou n'a pas fait preuve de diligence lors de la livraison des marchandises en formulant des réserves. Ainsi, selon l'adage « *ubi lex non distinguit, nec nos distinguere debemus* »⁸⁵, aucune distinction ne sera à réaliser. Pour finir, il conviendra de rappeler que le réceptionnaire, à l'instar du transporteur, ne rédige pas ses réserves de façon contradictoire, ces dernières n'étant de ce fait que l'expression de son mécontentement. Leur donner une force probante aurait-elle été analysée comme une injustice en cas d'abus de la part réceptionnaire de mauvaise foi ? Il est difficile d'y répondre. Quoiqu'il en soit, en tenant ce raisonnement, il est possible de constater une certaine perte d'intérêt du procédé. Cependant, perte n'équivaut pas à absence, et il ne faut pas oublier que la formulation de réserves régulières par le réceptionnaire va tout de même permettre le renversement de la présomption de livraison conforme, ce qui dispense le réceptionnaire de rapporter la preuve de l'antériorité du dommage. C'est ainsi que MM Bonnassies et Scapel considère que les réserves « *n'établissent ni la preuve de la responsabilité du transporteur, ni même celle du dommage (...) emportant au moins une présomption que le dommage allégué a été subi pendant le transport maritime* »⁸⁶.

⁸⁴ C. transp., art. R.5422-23

⁸⁵ Là où la loi ne distingue pas, nous non plus ne devons pas distinguer.

⁸⁶ P.Bonnassies C.Scapel, *op.cit.*, p. 867, §1123.

45. Une jurisprudence peu fournie. - Nous n'obtiendrons pas plus de précision du côté de la jurisprudence, objet d'une étude approfondie réalisée par M. le Conseiller Rémero en hommage à René Rodière. En effet, ce dernier évoquait, outre la faible quantité d'arrêts statuant sur la portée de réserves régulières formulées par le réceptionnaire, l'absence de position formelle adoptée par la Cour de cassation quant à la portée de ces réserves. Il déplorait ainsi que « *aucun arrêt de ces cinquante dernières années ne dit clairement ou, plus exactement, de manière affirmative, que l'existence de réserves régulières ferait à elle seule, sans avoir à être complétée, la preuve de la réalité et de l'importance des dommages objets de ces réserves ainsi que de leur imputabilité au transport maritime, mais aucun arrêt ne dit, non plus, clairement le contraire, du moins en présence de réserves régulières* »⁸⁷. De plus, relevant que de nombreux arrêts statuaient en présence de réserves irrégulières, il avertissait du danger de l'interprétation a contrario des arrêts rendus par la Cour de cassation. Quoiqu'il en soit, il apparaît qu'en l'absence de réserves régulières, transporteur comme ayant droit à la marchandise ne seront pas démunis de toute action.

CHAPITRE 2 : L'absence de formulation de réserves ou l'apport d'une preuve contraire

En dépit de l'absence de formulation réserves, transporteur comme réceptionnaire conserveront la possibilité de rapporter la preuve selon laquelle les marchandises n'ont pas été prises en charge, ou n'ont pas été livrées, conformément à ce que les mentions du connaissement indiquaient. Cette alternative n'est pas sans nuance. En effet, outre la difficulté de sa réalisation, elle sera fonction de l'identité du demandeur en responsabilité pour le transporteur (Section 1) ainsi que du respect d'une exigence probatoire complexe pour le réceptionnaire (Section 2).

⁸⁷ .P.Rémery, « Cinquante ans de réserves à l'arrivée dans la jurisprudence maritime de la Cour de cassation », *DMF* 2016, p. 793.

Section 1 : Une faculté du transporteur reposant sur l'identité du demandeur en responsabilité

En vertu des textes, le transporteur n'aura pas le pouvoir d'anéantir la présomption pesant lui à l'égard d'un tiers porteur du connaissement. Quoiqu'il advienne, les marchandises seront réputés avoir été prises en charge conformément aux énonciations du connaissement (Paragraphe 2). En revanche, face au chargeur, le transporteur dernier bénéficiera toujours de la possibilité de rapporter la preuve selon laquelle les marchandises n'avaient pas été prises en charge en l'état, cette présomption ne revêtant que le caractère d'une présomption simple (Paragraphe 1).

Paragraphe 1 : Une présomption simple à l'égard du chargeur

46. L'apport d'une preuve contraire par tous moyens. - Comme nous l'avons évoqué, la formulation de réserves par le transporteur constitue un obstacle à la présomption selon laquelle ce dernier a reçu les marchandises en bon état ou en totalité, conformément aux mentions du connaissement. A contrario, l'absence de formulation de réserves entraîne une présomption de prise en charge des marchandises conformément aux mentions du connaissement. Cependant, les textes français comme les textes internationaux indiquent la force dont cette dernière est dotée. En effet, le Code des transports, dans sa partie législative, ainsi que la Convention de Bruxelles disposent que le connaissement vaut « *présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises, telles qu'elles y sont décrites* »⁸⁸. Nous comprenons ainsi que cette présomption est une présomption simple n'interdisant pas au transporteur de rapporter la preuve qu'il n'a pas pris en charge les marchandises dans la quantité ou l'état mentionné sur le connaissement. Par ailleurs, il convient de rappeler qu'en matière commerciale, cette preuve peut

⁸⁸ C.transp., art. L.5422-3 ; Convention de Bruxelles du 25 Aout 1924, art.3§4.

être rapportée par tous moyen⁸⁹. Ainsi, concernant par exemple une avarie par mouille, elle pourra être rapportée par un rapport d'expertise indiquant que le dommage résulte de la mouille par eau douce, et non par eau salé. En effet, si ce rapport d'expertise démontre également qu'avant la prise en charge des marchandises, ces dernières étaient stockées sur le quai d'un port non couvert, pendant une période de forte pluie, et qu'il n'a pas plu durant le transport maritime, il pourra constituer la preuve selon laquelle le transporteur n'a pas pris en charge les marchandises telles que décrites au connaissement⁹⁰. Cet exemple démontre ainsi que si l'apport d'une preuve contraire est légalement possible, elle n'est pas facile à rapporter en pratique.

47. Absence de preuve contraire et cas exceptés. - En l'absence de preuve contraire, le transporteur ne pourra plus faire obstacle à la présomption de prise en charge conforme. En revanche, si sa responsabilité est recherchée, il aura toujours la possibilité de rapporter la preuve que le dommage résulte d'un évènement mentionné à l'article 4 de la Convention de Bruxelles, évènement de nature à l'exonérer de sa responsabilité. Plus communément appelé « cas excepté », cet évènement sera d'ailleurs la seule option pour le transporteur qui voit sa responsabilité recherchée par un tiers porteur du connaissement, ce pourquoi nous l'étudierons dans le développement s'y afférent.

Paragraphe 2 : Une présomption irréfragable à l'égard du tiers porteur du connaissement

48. Preuve contraire et tiers de bonne foi. - A l'inverse de la présomption pesant sur le transporteur à l'égard du chargeur, la présomption à l'égard du tiers porteur du connaissement est irréfragable. En effet, la Convention de Bruxelles, amendée

⁸⁹ C.com., art. L.110-3.

⁹⁰ Extrait rapport d'expertise p.11 – CL SURVEYS 2020.10.55422 – Annexe 3.

par l'article 1.1 du Protocole de 1968 remédiant à l'insuffisance de la disposition de la Convention originelle concernant les rapports entre le tiers porteur du connaissement et le transporteur, ainsi que le Code des transports, dispose que « *la preuve contraire n'est pas admise lorsque le connaissement a été transféré à un tiers de bonne foi* »⁹¹. De ce fait, le transporteur ne pourra aucunement se prévaloir de l'inexactitude des mentions du connaissement à l'égard du tiers porteur du connaissement. Ces dispositions se comprennent par la fonction commerciale du connaissement, qui, comme nous l'avons précisé dans un précédent développement, est un titre représentatif des marchandises.

49. Tiers de bonne foi et cas exceptés. - En dépit de cette présomption irréfragable, la jurisprudence a cependant pu décider, à plusieurs reprises, que « *les dispositions de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924, modifiée par le protocole du 23 février 1968, n'interdisent pas au transporteur, même en l'absence de réserves portées sur le connaissement, d'établir que le dommage est dû à l'une des causes de nature à l'exonérer de sa responsabilité* »⁹². A première vue, nous pouvons être étonnés de cette solution, mais cette dernière est la bienvenue lorsque l'on prend en compte la difficulté du transporteur à effectuer les vérifications nécessaires lors du chargement des marchandises et, *de facto*, la difficulté à établir des réserves précises et motivées. Cette remarque est d'autant plus vraie dans un monde où, comme nous l'avons évoqué, le trafic maritime est essentiellement conteneurisé. Parmi les dix-huit cas exceptés prévus par la Convention de Bruxelles et les neuf prévus par la loi française⁹³, le transporteur pourra notamment invoquer, malgré l'absence de prise de réserve, la nature ou le vice propre de la marchandise, une insuffisance

⁹¹ C.transp., art. L.5422-3 ; Convention de Bruxelles du 25 Aout 1924, art.3§4.

⁹² Cass. com., 16 févr. 1988, 86-14.640, « *Navire Suzanne Delmas* », JCP G, 1989, II, 21200, Note R.Achard – Cass. com., 24 mai 1994, n°92-15.505, « *Navire Thérèse Delmas* », DMF 1994, p. 704, Note Y.Tassel – Cass.com, 3 Mai 2006, n° 04-20857, « *IMTC c/ WEISROCK* », DMF 2007, p.49, Note S.Sana-Chaille de Néré.

⁹³ P.Delebecque, op.cit., p.619 à 635, §793 à §807.

d'emballage ou encore la faute du chargeur. Cependant, il reste que ce filet de sécurité n'est pas dénué de conditions. En effet, si nous étudierons dans un prochain développement qu'il ne sera pas accordé en cas d'absence volontaire du transporteur de porter des réserves sur le connaissance, nous pouvons affirmer que l'exonération de responsabilité ne sera permise que par l'apport de la preuve, par le transporteur, d'un évènement constitutif d'un cas excepté. En outre, le transporteur devra prouver un lien de causalité en rapportant la preuve que le dommage est la conséquence de cet évènement.

50. Appréciations jurisprudentielles des cas exceptés. – La jurisprudence a pu nous indiquer que le bénéfice d'un cas excepté n'est pas tâche facile pour le transporteur. Cette affirmation peut ainsi être illustré par un arrêt récent dans lequel une compagnie maritime transportant un conteneur frigorifique de crabes entre Madagascar et l'Italie ne fut pas exonérée de sa responsabilité, faute d'être parvenue à prouver que la rupture de la chaîne du froid ayant entraînée de nombreux dommages aux marchandises avait été causé par l'évènement invoqué comme cas un cas excepté⁹⁴. Un arrêt encore plus récent, rendu par la Cour d'Appel d'Aix-en-Provence, peut cependant redonner espoir aux transporteurs maritimes quant à leur possibilité de s'exonérer de leur responsabilité par l'invocation d'un cas excepté. Il s'agissait en l'espèce d'une compagnie maritime transportant un conteneur frigorifique de raisins entre le port de Nhava Sheva et celui de Rotterdam. Suite au constat de raisins avariés lors du déchargement des marchandises, les juges du Tribunal de commerce de Marseille avait retenu la responsabilité du transporteur, qui interjetait appel, arguant notamment un empotage à chaud des marchandises. C'est ainsi que, par l'analyse du data logger placé au sein du conteneur, la compagnie maritime parvenait à rapporter la preuve de la faute du chargeur, et ainsi

⁹⁴ CA Montpellier, n°17-24851, 26 Mars 2019, « *Navire CMA CGM Christina* », DMF 2019, p. 439, Note G.Piette.

le lien causal avec les avaries. En effet, après avoir indiqué que la température moyenne avait progressivement chuté entre le début et la fin du voyage, passant de 13 à 3,9°C, et que la température de retour après circulation de l'air dans le conteneur se situait entre 1 et 5°C, elle considérait que « ces 2 éléments permettent de caractériser un empotage à chaud de la marchandise sans lequel elle n'aurait pas été endommagée puisque le conteneur reefer a correctement fonctionné pour la température soufflée »⁹⁵. De la même façon que le transporteur, le réceptionnaire ne sera pas dépourvu de toute action. En effet, le réceptionnaire des marchandises pourra quant à lui rapporter une preuve contraire afin de renverser la présomption de livraison conforme, une possibilité ici plus étonnante.

Section 2 : Une faculté singulière du réceptionnaire reposant sur une difficulté probatoire

La possibilité de rapporter une preuve contraire en l'absence de formulation de réserves lors de la livraison des marchandises peut apparaître surprenante car elle traduit l'absence de forclusion du réceptionnaire des marchandises (Paragraphe 1). Néanmoins, il convient de remarquer que cette possibilité restera soumise à l'apport d'une preuve multiple (Paragraphe 2).

Paragraphe 1 : L'absence de forclusion

51. Définition et évolution de la forclusion en transport maritime. - La forclusion peut être définie comme la « sanction qui frappe le titulaire d'un droit ou d'une action, pour défaut d'accomplissement dans le délai légal d'une formalité lui incombant, en interdisant à l'intéressé forclos d'accomplir désormais cette formalité »⁹⁶. Telle était, avant la loi du 2 Avril 1936, la sanction du réceptionnaire des marchandises

⁹⁵ CA Aix, 30 Janv. 2020, n°17/14465, « Navire Strauss », DMF 2020, p. 423, Obs.F.-X.Balme.

⁹⁶ G.Cornu, *op. cit.*, p.473.

n'émettant aucune protestation lors de la livraison des marchandises⁹⁷. De nos jours, en matière maritime, cette sanction n'est prévue ni par les dispositions légales françaises, ni par la Convention de Bruxelles. Ainsi, le seul effet de l'absence de réserve à la livraison sera de faire bénéficier le transporteur de la présomption de livraison des marchandises telles qu'elles sont décrites au connaissement.

52. Forclusion et transports divers. - Cette absence de forclusion peut sembler étonnante, d'autant plus si l'on précise qu'en l'absence de l'expression de l'insatisfaction du réceptionnaire dans un certain délai, la forclusion de son action apparaît être, en cas de perte partielle ou d'avarie, la sanction de tous les autres modes de transports (tantôt prévu par des dispositions nationales, tantôt internationales). En effet, en transport routier, ferroviaire et fluvial intérieur, en l'absence de réserves et, à défaut, d'une demande d'expertise judiciaire ou de protestation motivée adressée au transporteur par lettre recommandée ou acte extrajudiciaire dans les trois jours suivant la réception, l'action sera forclosée⁹⁸. Nous noterons cependant que la Convention de Genève du 19 Mai 1956 relative au contrat de transport international des marchandises par route n'adoptent pas ce raisonnement, seule l'absence de formulation de réserves en cas de retard étant sanctionnée par la forclusion de l'action⁹⁹. Par ailleurs, les règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises prévoient quant à elles la rédaction d'un procès-verbal en lieu et place des réserves et en alternative à la forclusion, distinguant entre les dommages apparents et non apparents¹⁰⁰. Pour finir, en transport aérien international, est sanctionné par la forclusion de son action le réceptionnaire qui n'aurait pas émis des protestations

⁹⁷ C. com., ancien art. 43 ; J.-P.Rémery, *art.cit.*, 2016, p. 793.

⁹⁸ C. com., art. L133-3.

⁹⁹ CMR, art. 30 al.3.

¹⁰⁰ CIM, art. 52 et 57 où en présence de dommage non apparent, le destinataire échappera à la forclusion s'il demande la rédaction d'un procès-verbal au plus tard dans les sept jours suivant l'acceptation de la marchandise.

dans un délai maximal de quatorze jours à compter de leur réception¹⁰¹. Si cette absence de forclusion du réceptionnaire peut être considérée comme un avantage exceptionnel accordé au détriment du transporteur, il est tout de même important de nuancer notre propos. En effet, si la recherche de la responsabilité du transporteur est permise au réceptionnaire, elle n'en sera pas pour autant tâche facile.

Paragraphe 2 : L'exigence d'une preuve complexe

53. Une double preuve. - Comme nous avons pu l'évoquer dans un précédent développement, l'absence de formulation de réserves par le réceptionnaire fait présumer que les marchandises ont été remises au réceptionnaire « *telles qu'elles ont été décrites au connaissance* »¹⁰². Cependant, les dispositions françaises comme les dispositions internationales mentionnent la possibilité, pour le réceptionnaire, de rapporter la preuve contraire. Il s'agit de ce fait d'une présomption simple. De plus, nous le rappelons, si une partie de la doctrine s'entend sur le fait que la formulation de réserves par le réceptionnaire des marchandises ne suffit pas à rapporter la preuve de l'existence du dommage, il est clair qu'elle permet de faire peser une présomption selon laquelle que le dommage s'est réalisé durant le transport maritime. Cela revient donc à dire qu'en l'absence de formulation de réserves lors de la livraison des marchandises, le réceptionnaire devra rapporter, outre la preuve de l'existence du dommage, la preuve que le dommage est imputable au transport maritime. C'est ainsi que René Rodière indiquait que « *le demandeur en dommage-*

¹⁰¹ Conv. Montréal, art. 31 ; Conv. Varsovie, art. 26-2 où ici, seules les avaries sont concernées par cette forclusion, CA Paris, 2 oct. 2014, n°13/01098, « *Daher International c/ Europe Manutention* », BTL 2014, p. 605.

¹⁰² C.transp., art. R.5422-24 ; Convention de Bruxelles du 25 Aout 1964, art.3§6.

*intérêts devra alors faire la double preuve : 1 °de la réalité du dommage ; 2° du moment du dommage »*¹⁰³.

54. Analyses jurisprudentielles. - Un arrêt rendu par la Cour de cassation en 2011 a cependant pu remettre en cause cette affirmation, considérant seulement que « *l'absence de réserves écrites ou de constats contradictoires de l'état de la marchandise a pour seul résultat d'inverser la charge de la preuve en obligeant l'ayant droit à la marchandise à établir l'existence des dommages au moment de la livraison »*¹⁰⁴. En l'espèce, si la preuve de la réalité du dommage avait été rapportée par un rapport d'expertise mentionnant des caisses et des feuilles de vitres cassées suite à des chocs ou manipulations brutales, la preuve que ce dommage fût réalisé entre la prise en charge et la livraison des marchandises n'était aucunement rapportée. Par ces motifs, la Cour de cassation, mettait à la charge du réceptionnaire l'apport de la même preuve que celle qu'il aurait dû rapporter s'il avait formulé des réserves. Elle dénature de ce fait tout l'intérêt du procédé des réserves. Forte heureusement, il semblerait la Cour de cassation ne réitérera pas cette solution. En effet, par d'autres arrêts rendus ultérieurement, elle a pu affirmer que le réceptionnaire devait « *rapporter la preuve que les marchandises présentaient des avaries survenues pendant le temps du transport »*¹⁰⁵.

55. Preuve du dommage et du moment de sa réalisation. - L'évaluation du dommage et du moment de sa réalisation étant une circonstance de fait, cette preuve est libre. Ainsi, elle pourra être rapportée par tous moyens et sa valeur probante dépendra de l'appréciation souveraine des juges du fond. La première preuve à laquelle nous pourrions penser serait celle d'un rapport d'expertise rédigé en vertu

¹⁰³ R.Rodière, *op.cit.*, n°603.

¹⁰⁴ Cass. com 8 mars 2011, n°09.70550, « *Navire Colombo Star* », DMF 2011, p. 641, Obs. C. Bloch ; BTL 2011, p.191.

¹⁰⁵ Cass. com 14 Oct.2014, n°13-19.072, *Bull.civ.* IV, n°150, DMF 2015, p.38, Obs. Maryse Follin ; V. en ce sens Cass. com., 20 Sept.2017, n°16-15.737, BTL 2017, p. 580.

d'un constat contradictoire des marchandises. Il ne s'agirait ici pas du constat mentionné dans un précédent développement, soit du constat permettant l'absence de formulation de réserve par le réceptionnaire mais, au contraire, d'un constat permettant de palier à ce manque de diligence. Les juges du fond, appuyés par la Cour de cassation, sont même allés jusqu'à donner valeur probante à un rapport rédigé par un commissaire d'avaries de façon non contradictoire. M. le Conseiller Rémerly précisait d'ailleurs dans son rapport que « *suivant une jurisprudence désormais constante, un certificat d'avaries, dès lors qu'il est versé aux débats pour une discussion contradictoire, peut, d'après l'appréciation souveraine des juges du fond sur sa valeur et sa portée, servir à fonder leur conviction* »¹⁰⁶. Il apparaît ainsi que la seule condition à ce moyen, relative à une question de procédure, est la soumission des constats à libre discussions des parties. Nous pourrions penser que cet arrêt ancien est dénué de portée mais la Cour de cassation réaffirmait implicitement cette solution en 2011¹⁰⁷. En effet, dans cet arrêt, elle acceptait, par son silence, le raisonnement des juges du fonds qui se basaient sur des constats non contradictoires afin d'établir l'existence du dommage. Cependant, même si la preuve de l'existence du dommage peut être rapportée par des constats non contradictoires, encore faut-il que les conclusions du rapport d'expertise emportent la conviction des juges, par l'allégation d'éléments précis et objectif¹⁰⁸. Quoiqu'il en soit, malgré cette possibilité, l'absence de formulation de réserve reste un risque pour le réceptionnaire qui pourrait voire les éléments qu'il apporte considérés par les juges du fond comme dépourvus de valeur probante.

¹⁰⁶ Cass. com., 12 Nov. 1997, n°95-20.749, « *Navire Steir* », DMF 1998, N°578, Rapp. M. Rémerly.

¹⁰⁷ Cass. com 8 mars 2011, n°09.70550, « *Navire Colombo Star* », DMF 2011, p. 641, Obs. C. Bloch ; BTL 2011, p.191 où la Cour de cassation ne se prononce pas sur le sujet.

¹⁰⁸ CA Versailles, 12^{ème} ch., 14 Juin 2006, n°14.01-275, « *Navire MSC Ulsan* », DMF 2016, p.897, Obs. C. Humann.

Compte tenu de ces développements, la portée des réserves peut paraître, à première vue, décevante. Pourquoi, transporteur comme réceptionnaire, se soumettrait à cette précaution si son absence ne leur ait pas couté ? Tout d'abord car, comme nous l'avons évoqué, si l'effet des réserves est limité pour chacune des deux parties, il est loin d'en être dénué d'intérêt. Par ailleurs, si l'apport d'une preuve contraire est admis, il ne sera jamais simple de la rapporter. Une chose est sûre, il sera plus simple pour le réceptionnaire de formuler des réserves que de rapporter la preuve que le dommage évoqué fût causé lors du transport maritime. Nous n'avancerons cependant pas la même affirmation pour le transporteur, et cela pour les raisons évoqués précédemment. Quoiqu'il en soit il semblerait que le transporteur, comme le réceptionnaire, soit tenu de se soumettre à cette précaution du fait de la nature des réserves.

TITRE 2 : LA NATURE DES RESERVES

Compte tenu des effets de la formulation de réserves régulières par le transporteur, comme par le réceptionnaire, ce procédé apparaît comme un droit considérable pour ces protagonistes. Il convient cependant de se demander si ce droit n'en est pas moins un devoir supporté par ces derniers. Les Professeurs P.Bonnassies et C.Scapel, se questionnant sur la nature des réserves écrivaient ainsi « *les réserves du transporteur, droit ou obligation ?* »¹⁰⁹. Force est de constater, comme l'indiquent ces auteurs, que les réserves constituent une véritable obligation du transporteur, notamment car le contrat de transport constitue très souvent la suite logique du contrat de vente (Chapitre 1). La même affirmation peut être soutenue quant au réceptionnaire des marchandises : la formulation des réserves lors de la livraison des marchandises se présente comme une véritable obligation de ce dernier du fait de l'existence d'une assurance sur facultés (Chapitre 2).

CHAPITRE 1 : Une obligation du transporteur émanant du contrat de vente

Si la formulation de réserves permet au transporteur de mettre à mal la présomption selon laquelle ce dernier a reçu les marchandises en bon état, les réserves apposées sur un connaissement vont également avoir un intérêt pour les tiers. Précisément, par le procédé des réserves, le tiers porteur du connaissement et acheteur des marchandises transportées, ainsi que le banquier émetteur du crédit documentaire, seront alertés de l'inexactitude des mentions inscrites sur le connaissement par le chargeur, vendeur des marchandises transportées. Nous pourrions ainsi réfuter ce raisonnement par le principe d'indépendance entre contrat de vente et contrat de transport affirmée par la célèbre jurisprudence *Mercandia*¹¹⁰. Cependant, comme

¹⁰⁹ P.Bonnassies et C.Scapel, op.cit., p. 756, §978.

¹¹⁰ Cass.ass.pl., 22 Décembre 1989, n°88-10.979, *Bull.civ.* 1989 A.P.N°4, p.9, « *Navire Mercandia Transporter II* », DMF 1990, p.29, Note P.Bonnassies.

l'indiquait les Professeurs P.Bonnassies et C.Scapel, si cette indépendance « *peut jouer quand il s'agira d'apprécier l'intérêt à agir, elle n'a pas sa place quand il s'agira d'apprécier les obligations du transporteur* »¹¹¹. De ce fait, à la différence du droit international qui reste muet sur la nature du procédé, le droit français vient quant à lui le considérer comme une véritable obligation, réprimant le transporteur qui omettrait volontairement de prendre des réserves. Afin d'étudier la sanction prévue pour le transporteur (Section 2), nous présenterons les raisons diverses de cette omission volontaire (Section 1).

Section 1 : Les raisons de l'abstention volontaire du transporteur

Afin de justifier l'abstention volontaire du transporteur, il sera nécessaire d'évoquer brièvement les opérations bancaires gravitant autour du contrat de vente (Paragraphe 1). En outre, nous constaterons que cette pratique fut rendu réalisable par le développement des lettres de garanties (Paragraphe 2).

Paragraphe 1 : Un procédé nécessaire à la réalisation du crédit documentaire

56. Utilisation du crédit documentaire. - Dans le cadre d'une vente internationale, l'ouverture d'un crédit documentaire, engagement bancaire prédéfini, est une opération régulière. Par ce processus, la banque de l'acheteur, dite banque émettrice, va s'engager, à la demande et pour le compte de son client importateur, à opérer le règlement du vendeur. Il s'agit ainsi d'une technique de paiement permettant, outre le paiement rapide du vendeur exportateur, la réception conforme des marchandises par l'acheteur destinataire. Cependant, le règlement opéré par la banque émettrice sera conditionné à la remise, par la banque du vendeur, dite banque notificatrice, de documents strictement conformes aux énonciations du contrat de vente. C'est ainsi que l'apposition de réserves sur un

¹¹¹ P.Bonnassies et C.Scapel, op.cit., p. 756, §978.

connaissance peut entraîner d'importantes conséquences pour le chargeur, vendeur des marchandises.

57. Crédit documentaire et réserves. Les opérations de crédits documentaires sont régies par les Règles et Usances Uniformes de la Chambre de Commerce Internationale. Ces règles, reconnues et appliquées dans le monde entier, indique de façon expresse que seuls les documents de transports nets ne seront acceptés par les banques. Ces dernières définissant le document de transport net comme un « *document qui ne comporte aucune clause ou annotation constatant expressément un état défectueux des marchandises ou de leur conditionnement* »¹¹², nous comprenons que seront exclus de l'acceptation des banques les connaissements sur lesquels figurent des réserves. De ce fait, dans l'objectif de ne pas bloquer le circuit bancaire, certains chargeurs tentent de négocier un accord avec le transporteur maritime afin que ce dernier s'abstienne de formuler des réserves, d'où la pratique des lettres de garantie au chargement.

Paragraphe 2 : Un procédé issu de la pratique des lettres de garantie

58. Lettres de garantie valables. - Dans la plupart des cas, la lettre de garantie est souscrite pour rassurer le capitaine n'ayant pas eu la possibilité de réaliser une vérification suffisante du poids ou de la quantité des marchandises prises en charge. Il s'agit ainsi, dans ce type de situation, d'une simple mesure de protection adoptée par le transporteur, au sujet de la quantité ou du poids des marchandises qu'il s'apprête à transporter. En effet, cette lettre de garantie lui permettra d'avoir la certitude que le chargeur prendra en charge l'éventuelle réclamation ultérieure du destinataire. De la même façon, la lettre de garantie peut être motivée par la volonté du chargeur de ne pas bloquer l'ensemble de l'opération bancaire pour un motif

¹¹² RUU 600, art. 27.

insignifiant, tel que des dommages portant sur un colis de très faible valeur alors que le chargement complet comprend des milliers de colis¹¹³. Cette pratique, permettant au chargeur de procéder à la vente de ses marchandises tout en rassurant le transporteur, est accordée par le droit français. En effet, si cette lettre est nulle et sans effet à l'égard des tiers, elle sera tout à fait valable entre les parties signataires, c'est-à-dire entre le transporteur et le chargeur¹¹⁴. De ce fait, le destinataire des marchandises pourra toujours engager la responsabilité du transporteur mais ce dernier pourra être certain, par l'invocation de la lettre de garantie, d'être dédommagé par le chargeur. De plus, cette lettre de garantie sera également opposable au chargeur par le tiers porteur du connaissement. Cependant, encore faut-il que ce dernier en connaisse l'existence, ce qui n'est généralement pas le cas, la lettre de garantie ayant vocation à rester secrète.

59. Lettres de garanties frauduleuses. - Les lettres de garantie ne portent pas toujours sur un motif insignifiant ou encore sur une information que le transporteur n'aurait pas été en état de vérifier. En effet, elles peuvent être utilisées pour léser un tiers, et donc être l'objet d'une opération frauduleuse. Pour cela, il convient de rappeler que le transporteur maritime bénéficie d'un plafond de responsabilité, ce dernier s'élevant à hauteur de 666,67 DTS par colis ou unité ou de 2 DTS par kilogramme de marchandise perdue ou endommagée, la limite la plus élevée étant applicable¹¹⁵. Malgré que ce plafond soit généralement supérieur au montant de la valeur de la marchandise perdue ou avariée, notamment du fait d'une réparation au kilogramme très souvent supérieure à ce dernier, la fraude peut exister. Imaginons par exemple que plusieurs colis conditionnant des marchandises de faible poids mais d'une très grande valeur soient manquants lors du chargement. En présence d'une lettre de

¹¹³ P.Bonassies et C.Scapel, *op.cit.*, p.753, § 976 p.753.

¹¹⁴ C.transp., art. L.5422-5 al.1.

¹¹⁵ Convention de Bruxelles modifiée, art. 4§5-a. ; C.transp., art. L.5422-13.

garantie souscrite par le chargeur, et *de facto*, d'un connaissance net de réserve, le transporteur se verra imputer cette perte lors de la livraison des marchandises. Ainsi lors de la réclamation du destinataire, le transporteur pourrait opposer au réceptionnaire la limitation légale de responsabilité dont il bénéficie. Le chargeur, vendeur des marchandises, dédommagerait quant à lui le transporteur des montants réclamés, ces derniers étant beaucoup plus faibles que ceux qu'il aurait dû versés, en l'absence de fraude, au réceptionnaire acheteur des marchandises. Afin de remédier à ce procédé dolosif, et ainsi de permettre une réparation intégrale du destinataire en présence d'une telle situation, le droit français comme la jurisprudence viennent sanctionner l'abstention volontaire du transporteur quant à la formulation de réserves.

Section 2 : Les sanctions de l'abstention volontaire du transporteur

Si les effets de l'absence de formulation de réserves lors de la prise charge des marchandises sont identiques pour les établissements bancaires et les tiers porteurs du connaissance, il semblerait que la sanction des lettres de garantie frauduleuses (Paragraphe 1) sera différente de la sanction du simple oubli du transporteur (Paragraphe 2).

Paragraphe 1 : La sanction des lettres de garantie frauduleuses

60. Une double sanction légale. - Les dispositions de la loi française sont claires et sanctionnent violemment l'abstention volontaire du transporteur, indiquant que « *si une réserve volontairement omise concerne un défaut de la marchandise dont le transporteur avait ou devait avoir connaissance lors de la signature du connaissance, le transporteur ne peut se prévaloir de ce défaut pour éluder sa responsabilité et ne bénéficie pas de la limitation de responsabilité* »¹¹⁶. Cette disposition traduit ainsi une double

¹¹⁶ C.transp., art. L5422-5 al.2.

sanction. Tout d'abord, le transporteur sera déchu du bénéfice de la limitation de responsabilité. Comme nous l'avons évoqué dans un précédent développement, cette sanction a moins d'incidence depuis que le protocole de Bruxelles de 1979, repris par la loi française, fixe une limitation de réparation bien souvent à l'avantage des propriétaires de marchandises. Par ailleurs, le transporteur ne pourra plus, probablement par souci de cohérence, se prévaloir des dommages affectant la marchandise avant même leur chargement.

61. Une troisième sanction jurisprudentielle. Si le texte ne précise pas la portée de la lettre de garantie frauduleuse dans les relations entre le chargeur et le transporteur, la Cour d'appel de Paris, par un arrêt rendu en 1988, a pu considérer dans cette situation que le transporteur ne pourrait être dédommagé, par le chargeur, de la réclamation effectuée par le destinataire des marchandises. En l'espèce, suite au chargement d'un lot de sacs de café à bord du navire, le capitaine s'était aperçu que certains sacs commençaient à s'échauffer. De ce fait, à raison d'une trop forte humidité, il était inévitable que ces marchandises arrivent endommagées. Afin de maintenir le connaissance, déjà émis, net de réserves, le représentant du chargeur avait établi une lettre de garantie indiquant l'engagement du chargeur quant à l'indemnisation du transporteur dans l'éventualité d'une réclamation du destinataire relative à la qualité des marchandises. Suite à la réclamation du destinataire, le transporteur effectuait un recours contre le chargeur afin de se voir indemniser. Cependant, la Cour d'Appel de Paris confirmait la décision des premiers juges et déclarait nulle la lettre de garantie en indiquant que *“si la lettre par laquelle le chargeur s'engage à dédommager le transporteur en contrepartie de l'établissement d'un connaissance net de réserves continue à produire ses effets entre les parties au contrat de transport, encore faut-il que la réserve volontairement omise par le transporteur ne concerne pas un défaut de la marchandise dont il avait ou devait avoir*

connaissance lors de la signature du connaissement”¹¹⁷. Si l’abstention volontaire du transporteur du fait d’une lettre de garantie frauduleuse est lourdement sanctionnée, nous remarquerons néanmoins que tel n’est pas le cas du simple oubli du transporteur.

Paragraphe 2 : La sanction du simple oubli du transporteur

62. Le maintien d’une double sanction. – A s’en tenir à la lettre de la loi, il convient de remarquer que la sanction du transporteur qui omettrait volontairement de formuler des réserves n’est pas conditionnée à la présence d’une lettre de garantie. Ainsi, si la lettre de garantie n’est pas révélée ou encore qu’elle n’existe pas, le destinataire n’en sera en principe pas lésé. En effet, ce dernier devrait uniquement établir l’absence injustifiée de réserve. Le Doyen Rodière indiquait d’ailleurs, en commentant les termes de l’article 20 de la loi du 18 juin 1966, ancêtre de l’article L.5422-5 du Code des transports, que « *la loi n’atteint pas tant les lettres de garantie que l’absence de réserves au connaissement. Le second alinéa ne vise plus les lettres de garantie, mais seulement l’absence de réserves et les sanctions qu’il édicte joueraient même s’il n’avait pas alors été dressé de lettre de garantie (...). Le second alinéa de l’article 20 fait ainsi au transporteur le devoir de prendre des réserves qualitatives quand il s’agit d’un défaut dont il avait connaissance ou dont il devait avoir connaissance* »¹¹⁸. C’est ainsi que par un arrêt de 2006, la Cour de cassation considérait, sans même faire mention de l’existence d’une lettre de garantie considérait « *le transporteur maritime ne pouvait se prévaloir, pour éluder sa responsabilité, d’un défaut affectant la marchandise antérieurement à sa prise en charge, s’il a volontairement omis de prendre sur le connaissement des réserves concernant ce défaut* »¹¹⁹. Interprétant les textes largement, elle allait jusqu’à

¹¹⁷ CA Paris, 5^{ème} ch., 7 nov. 1988, « *Navire Patrick-Vieljeux* », BT 1990, p.47 – Dir. L. Garcia-Campillo, *op.cit.*, n°651.

¹¹⁸ R.Rodière, *op.cit.*, n°471.

¹¹⁹ Cass. com., 4 Avr. 2006, n°03-11.466, « *Navire Catherina* », Bull. civ. IV, n°94, BTL 2006, p.247.

considérer que le transporteur ne pouvait, de ce fait, pas opposer ce défaut au destinataire, malgré que ce dernier eût connaissance de la préexistence des avaries sur la prise en charge des marchandises par le transporteur. De la même façon, sans mentionner la présence d'une lettre de garantie, la Cour d'Appel d'Aix-en-Provence a pu considérer qu'un transporteur maritime ayant omis volontairement de prendre des réserves à propos de l'état extérieur dégradé des remorques transportées devait se voir déchu des plafonds de réparation¹²⁰.

63. Une nouvelle interprétation du caractère volontaire du transporteur. - Un arrêt récemment rendu par la Cour d'Appel d'Aix-en-Provence fait cependant état d'une difficulté quant à l'interprétation du caractère volontaire de l'omission du transporteur en l'absence de lettre de garantie. En l'espèce, un autocar avait été expédié d'Anvers (Belgique) à Longoni (Mayotte) et devait transiter par Pointe Des Galets (Réunion). Le véhicule ayant été endommagé durant la réalisation du premier transport maritime, le manutentionnaire ayant effectué le déchargement du véhicule à la Réunion avait rapporté ce constat au transitaire. Des constatations contradictoires avaient ainsi été réalisées par ces deux parties. Après les constats d'avarie réalisés, la compagnie maritime chargée du second transport maritime du véhicule en vue de son acheminement final entre la Réunion et Mayotte prenait en charge l'autocar et émettait un connaissement net de réserve. Lors du déchargement, le destinataire découvrait les dommages survenus sur l'autocar. Cependant, en confirmant le premier jugement, la Cour d'Appel d'Aix-en-Provence refusait de reconnaître le second transporteur maritime responsable, considérant que la présomption de responsabilité pesant sur lui était exclue par le fait que les dommages avaient été causés antérieurement à sa prise en charge du véhicule. Plus étonnant, elle refusait d'admettre le caractère volontaire de l'absence réserve dont la

¹²⁰ CA Aix 7 sept. 2007, « S.A Gorlier c/ S.A Sudcargos », BTL 2007, p.353.

preuve n'avait pas été rapportée par le demandeur, et considérait que « *cette situation présentait un caractère accidentel justifiant la mise hors de cause de ce transporteur* »¹²¹. Les dommages étant visibles et avérés, cette décision est complètement à contre-courant de la jurisprudence antérieure. En effet, il semblerait que la Cour d'Appel ait restreint les dispositions légales de l'article L5422-5 du Code des transports, conditionnant son application à la démonstration, par le demandeur, de l'intention frauduleuse du transporteur.

Malgré que cette jurisprudence sème le doute sur la nature des réserves au chargement, nous retiendrons que cette diligence constitue une mission du transporteur auquel ce dernier doit veiller. La même affirmation peut ainsi être soutenue pour le réceptionnaire, quant à lui soumis à cette obligation du fait de l'existence d'une assurance portant sur les marchandises.

CHAPITRE 2 : Une obligation du destinataire émanant du contrat d'assurance

Suite à la réalisation d'un sinistre, le bénéficiaire de l'assurance sur faculté va apprécier la disparition de son préjudice du fait de l'indemnisation versée par son assureur (Section1). Cependant, ce droit sera également conditionné à la conservation du recours de l'assureur (Section 2).

Section 1 : L'indemnisation du bénéficiaire de l'assurance

Les marchandises transportées par voie maritime encourant des risques du fait du transport en lui-même mais également du fait des différentes opérations accessoires comme les multiples manutentions ou encore les divers entreposages, les parties au contrat de vente ont tout intérêt à souscrire une assurance couvrant ces

¹²¹ CA Aix, 21 Nov.2019, ch.3-1, n°17/09382, « *Navires Corebest O1 & Convent* », DMF 2020, p.255, Obs. C.Peignon.

marchandises (Paragraphe 1). En cas de sinistre, l'assureur ayant indemnisé le bénéficiaire de l'assurance sera *de facto* subrogé dans ces droits (Section 2).

Paragraphe 1 : La souscription d'un contrat d'assurance sur facultés

64. Souscription d'un contrat d'assurance sur facultés. - Selon les termes de ce contrat, l'assurance sur faculté pourra être souscrite par le chargeur vendeur des marchandises comme par le destinataire acheteur de ces dernières. Bien entendu, elle pourra également être souscrite par un transitaire agissant pour le compte de son client. L'assurance sur facultés ayant pour fonction d'accompagner les marchandises, elle bénéficiera en principe à la partie présentant d'un « intérêt assurable »¹²² au moment de la réalisation du dommage. En effet, il se peut que cette dernière ne soit pas souscrite au bénéfice d'une personne dénommée, les dispositions légales permettant qu'elle le soit « *pour le compte de qui il appartiendra* »¹²³. A ce titre, le propriétaire des marchandises au jour de la découverte du dommage pourra profiter de cette garantie. Afin d'étudier la nature des réserves à la livraison, nous prendrons l'hypothèse de vente au départ, faisant de ce fait courir le risque sur le réceptionnaire, acheteur des marchandises.

Paragraphe 2 : La mise en jeu de la garantie et la subrogation de l'assureur

65. Mise en jeu de la garantie. En cas de sinistre, le bénéficiaire de la garantie aura à rapporter la preuve des éléments lui permettant d'actionner sa garantie. En effet, en vertu du droit commun, « *celui qui réclame l'exécution d'une obligation doit la prouver* »¹²⁴. Une fois cette preuve rapportée, le bénéficiaire de la garantie adressera son dossier de réclamation à l'assureur qui sera ainsi tenu d'indemniser le bénéficiaire de la garantie du préjudice causé aux biens assurés, et cela dans les

¹²² Dir. L. Garcia-Campillo, *op.cit*, n°419.

¹²³ C.ass., art. L171-4.

¹²⁴ C. civ., art. 1353, al. 1er.

trente jours suivant la remise complète des pièces justificatives¹²⁵, indépendamment des éventuelles responsabilités. A ce titre, l'assureur facultés sera subrogé dans les droits du bénéficiaire ou, plus précisément, il acquerra « à concurrence de son paiement, tous les droits de l'assuré nés des dommages qui ont donné lieu à garantie »¹²⁶. L'idée de cette disposition est ainsi reprise l'article 31 du modèle de police facultés « Tous risques » publié par la FFSA le 1^{er} Juillet 2009.

66. Conditions de subrogation. - Nous préciserons que pour bénéficier de la subrogation légale, l'assureur devra rapporter la preuve du paiement mais également la preuve que le paiement fût effectué en application du contrat d'assurance¹²⁷. Cependant, si cette seconde condition n'était pas remplie du fait d'un règlement excédant la couverture résultant de la police, l'assureur pourrait tout de même bénéficier de la subrogation conventionnelle, en application du droit commun. Dans cette hypothèse, la subrogation devra être « *expresse [et] consentie en même temps que le paiement, à moins que, dans un acte antérieur, le subrogeant n'ait manifesté la volonté que son cocontractant lui soit subrogé lors du paiement* »¹²⁸. Quoiqu'il en soit, il résulte de cette subrogation la possibilité pour l'assureur d'exercer un recours contre le transporteur.

Section 2 : L'obligation de conserver le recours de l'assureur

Comme étudié, le respect des conditions de subrogation entrainera le transfert des droits de l'assuré à l'assureur. Après avoir présenté le droit d'agir du bénéficiaire (Paragraphe 1), nous comprendrons l'obligation de diligence pesant sur ce dernier (Paragraphe 2).

¹²⁵ En vertu de l'article 27 du modèle de police facultés « Tous risques » publié par la FFSA le 1^{er} Juillet 2009.

¹²⁶ C.ass., art. L172-29.

¹²⁷ F.Turgné, « Temps et lieu de l'assurance », *JCI. Transport, Fasc. 991*, 29 Juin 2014, n°55 à 58.

¹²⁸ C.civ., art. 1346-1.

Paragraphe 1 : Le droit d'agir du bénéficiaire

67. Composantes du droit d'agir. - Le droit d'agir trouve sa définition dans le Code de Procédure civile qui dispose que « *l'action est ouverte à tous ceux qui ont un intérêt légitime au succès ou au rejet d'une prétention, sous réserve des cas dans lesquels la loi attribue le droit d'agir aux seules personnes qu'elle qualifie pour élever ou combattre une prétention, ou pour défendre un intérêt déterminé* »¹²⁹. De cette définition découlent deux conditions au droit d'agir. Premièrement, le demandeur devra justifier d'un intérêt légitime à agir. Secondement, il devra justifier de la qualité pour agir.

68. Intérêt à agir du destinataire. - Afin de bénéficier d'un intérêt, le transporteur dernier devra avoir subi un préjudice causé par le transport. De plus, afin que cet intérêt soit légitime, il ne devra pas résulter du transport de marchandises illicites¹³⁰. Ainsi, dans le cas d'une vente au départ, c'est en principe le destinataire acheteur des marchandises qui disposera de l'intérêt à agir. En effet, c'est sur ce dernier que reposent les risques liés au transporteur. Cependant, il ne faut pas oublier que ce principe peut être écarté par la défaillance du destinataire refusant de s'acquitter de ses obligations, notamment du paiement du prix de la vente. Dans une telle situation, l'intérêt à agir sera logiquement attribué au chargeur vendeur des marchandises, comme a ainsi pu le préciser la Cour de cassation statuant sous sa forme la plus solennelle¹³¹.

69. Qualité à agir du destinataire. - Compte tenu du caractère tripartite du contrat de transport, le destinataire des marchandises mentionné sur le connaissement s'est toujours vu reconnaître la qualité pour agir. Cependant, le destinataire dont le nom figure sur le nom n'est que très rarement le destinataire réel

¹²⁹ Cpc., art.31.

¹³⁰ P. Bonassies et C.Scapel, *op.cit.*, p.869, § 1129.

¹³¹ Cass.ass.pl., 22 Décembre 1989, n°88-10.979, *Bull.civ.* 1989 A.P.N°4, p.9, « *Navire Mercantia Transporter II* », *DMF* 1990, p.29, Note P.Bonassies.

des marchandises. En effet, il s'agit le plus souvent d'intermédiaires tels que des commissionnaires de transport, des transitaires ou encore des NVOCC qui ne disposent pas, quant à eux, de l'intérêt à agir. Afin de combattre cette difficulté, et de poursuivre la lignée de sa jurisprudence¹³², la Cour de cassation reconnaît au destinataire réel des marchandises la qualité pour agir, à la condition que ce dernier justifie avoir été « [le seul] à avoir supporté le préjudice »¹³³. Une fois ces remarques faites, nous remarquerons que l'assureur subrogés dans les droits du destinataire indemnisé bénéficiera du droit d'agir. Il est de ce fait primordial que son recours soit préservé.

Paragraphe 2 : Le devoir de diligence du bénéficiaire

70. Un devoir justifié par le système assurantiel. - Comme évoqué lors d'un précédant développement, le bénéficiaire de la garantie est, selon les dispositions de sa police facultés, indemnisé assez rapidement, et abstraction faite des problématiques de responsabilité. De ce fait, le bénéficiaire de la garantie n'aurait qu'un faible intérêt à exercer un recours contre le responsable du dommage, ce dernier tenant notamment à l'existence de franchise ou éventuellement de plafonds de garanties. Ce comportement entrainerait ainsi à l'impunité du responsable mais également un désordre du système assurantiel. Basé sur un objectif commun de maîtrise du risque, ce dernier peut être qualifié de système gagnant-gagnant. En effet, le montant de la prime d'assurance est fixé en fonction du risque pris en charge et entre notamment dans le calcul de ce risque les possibilités de recours à l'encontre des tiers responsables¹³⁴. Il est donc dans l'intérêt de l'assureur, comme de l'assuré, de pouvoir obtenir un désintéressement du tiers responsable.

¹³² V.not. *idem.*, reconnaissant la qualité pour agir au chargeur ayant transmis le connaissance.

¹³³ Cass. com, 7 Juillet 1992, n°90-14.151, *Bull. civ.* 1992, IV n°268, « *Navire Renée Delmas* », DMF 1992.672, Obs. P.Bonnassies.

¹³⁴ F.Turgné, « Temps et lieu de l'assurance », *JCI. Transport, Fasc. 991*, 29 Juin 2014, n°49.

71. Sanction du défaut de diligence. - Les polices d'assurances facultés prévoient ainsi que « *l'assuré, ses représentants et tous les bénéficiaires de l'assurance doivent également prendre toutes dispositions pour conserver les droits et les recours contre les transporteurs et tous autres tiers responsables et permettre à l'assureur, le cas échéant, d'engager et de poursuivre les actions qu'il jugera nécessaires* »¹³⁵. Ainsi, eût égard à la présomption de livraison conforme du fait de l'absence de réserves lors de la livraison des marchandises, la formulation de réserves, notamment par le destinataire acheteur des marchandises, détient une place importante dans cette sauvegarde de recours. Cependant comme indiqué précédemment, cette présomption de livraison conforme est une présomption simple pouvant être renversée par tous moyens. De ce fait, le recours contre le transporteur maritime ne sera pas automatiquement perdu en l'absence de réserve du destinataire, mais la tâche en deviendra bien plus compliquée. C'est pourquoi les polices françaises d'assurances sur facultés indiquent qu'en cas d'inexécution de cette obligation, l'assuré subira une réduction d'indemnité, notamment à hauteur du préjudice subi par l'assureur. Nous comprenons ainsi tout l'intérêt du réceptionnaire à la formulation de réserves régulières.

¹³⁵ En vertu des articles 16 du modèle de police facultés « Tous risques » et « FAP Sauf » publié par la FFSA le 1^{er} Juillet 2009

CONCLUSION

Il apparaît, tantôt par des dispositions légales, tantôt par des dispositions conventionnelles, et sans oublier l'intervention de la jurisprudence, que la théorie des réserves soumet le transporteur et le réceptionnaire, acteurs essentiels du contrat de transport maritime de marchandises, aux mêmes conditions de validité : les réserves doivent être écrites, précises, motivées et formulées à temps.

Néanmoins, la pratique démontre quant à elle que le transporteur se retrouve lésé face à ces exigences, notamment lorsqu'il est amené à transporter des marchandises conteneurisées, rendant la vérification des marchandises tant complexe qu'inappropriée. A l'opposé, le réceptionnaire peut se voir épauler, dans l'expression de son insatisfaction, par l'intervention de professionnels constatant eux-mêmes les dommages subis par la marchandise.

Quoiqu'il en soit, il ne faut pas surestimer l'effet des réserves du transporteur, comme celle du réceptionnaire. Revêtant certes une portée importante, cette dernière a pu être atténuée par la doctrine comme par la jurisprudence, tant pour les réserves du transporteur que pour celles du réceptionnaire. Néanmoins, en s'en tenant à la lettre des textes, il convient de préciser que le transporteur bénéficie, par la formulation de réserves, d'un acquittement sur le plan probatoire. Plus précisément, la charge de la preuve sera renversée, ce qui n'est pas le cas des réserves du réceptionnaire. Cette divergence de régime pourrait ainsi être analysée comme une tentative de rééquilibrage de la situation de ces deux acteurs : si la formulation de réserves par le transporteur est rendue, en pratique, plus compliquée, cette dernière aura l'honneur de décharger le transporteur du fardeau probatoire.

Par ailleurs, l'absence de formulation des réserves lors de la prise en charge comme lors de la livraison entraînent des effets similaires. En effet, il sera toujours possible pour le réceptionnaire de rapporter une preuve lui permettant de renverser la présomption de livraison conforme. De manière comparable, mais non identique selon l'identité du demandeur à l'action en responsabilité, le transporteur pourra quant à lui rapporter la preuve d'un cas excepté.

Enfin, à l'instar de la nature des réserves au départ, la nature des réserves à l'arrivée revêt le même caractère : la formulation de réserves est une obligation de chacune des parties. Il convient cependant de noter que le non-respect de cette obligation semble être plus lourdement sanctionné pour le transporteur qui pourrait voir disparaître, au profit du réceptionnaire, les limitations de responsabilité dont il est censé bénéficier. Cette affirmation est cependant à nuancer du fait de la raison de sa mise en œuvre, seule l'absence volontaire de réserve étant si lourdement sanctionnée, et encore que rien n'en est si sûr aujourd'hui...

Afin de conclure cette étude, il conviendra d'affirmer que la théorie des réserves semble réellement, par ses dispositions textuelles et ses œuvres prétorienne, s'adonner à la recherche d'un certain équilibre entre la situation juridique du transporteur et celle du réceptionnaire. La théorie des réserves détient ainsi une place au sein de la détermination des responsabilités en transport maritime.

BIBLIOGRAPHIE

I. Traités, manuels et ouvrages

- G. Cornu, *Vocabulaire juridique*, Puf, Dictionnaire, 11^{ème} édition, 2016.
- L. Garcia-Campillo, *Le Lamy Transport*, Wolters Kluwer 2021, Tome II.
- P. Bonnassie et C. Scapel, *Droit maritime*, LGDJ, Traité, 3^{ème} édition, 2016.
- P. Delebecque Ph., *Droit maritime*, Dalloz, Précis, 13^{ème} édition, 2014.
- R. Rodière, *Traité général de droit maritime*, Dalloz, 1968, Tome II.

II. Thèses et mémoires

- A. Akam Akam, *Les réserves à la livraison*, Thèse pour le Doctorat en droit, Aix-Marseille, Faculté de droit et de Science Politique, 1991.
- L. Couturier, *Livraison : étude de droit comparé entre transport maritime et routier*, Mémoire pour l'obtention du Master 2 Droit maritime, Aix-Marseille, Faculté de droit et de Science Politique, 2016-2017.

III. Fascicule de jurisclasseur

- J. Ha Ngoc, « Contrat de transport de marchandises », *JCI. Transport, Fasc. 1255*, 20 Juin 2016, n°2 à 7.
- F. Turgné, « Temps et lieu de l'assurance », *JCI. Transport, Fasc. 991*, 29 Juin 2014.

IV. Articles

A. Fremont, « Porte-conteneurs : une croissance sans fin ? », *Transports, infrastructures et mobilité*, 2019, pp. 37-43.

J.-P. Rémerly, « Cinquante ans de réserves à l'arrivée dans la jurisprudence maritime de la Cour de cassation », *DMF* 2016, pp. 793-802.

R. Rodière, « Un faux problème, celui des containers », *DMF* 1968, p.707.

T. D. « Atlas De La Piraterie Maritime », *Diplomatie*, n°15, 2005, JSTOR, pp. 61–67.

V. Commentaires de jurisprudence

C. Bloch – Obs. sous Cass. com 8 mars 2011, n°09.70550, « *Navire Colombo Star* », *DMF* 2011, p. 641 ; *BTL* 2011, p.191.

C. De Cet Bertin - Note sous CA Aix, 23 janv. 2020, n°17/12154, « *Axa Corporate et a. c/ CMA-CGM* », *DMF* 2020, p. 521

C. Humann – Obs. sous CA Versailles, 12^{ème} ch., 14 Juin 2006, n°14.01-275, « *Navire MSC Ulsan* », *DMF* 2016, p.897.

C. Peignon - Obs. sous CA Aix, 21 Nov.2019, ch.3-1, n°17/09382, « *Navires Corebest O1 & Convent* », *DMF* 2020, p.255.

F.-X. Balme – Obs. sous CA Aix, 30 Janv. 2020, n°17/14465, « *Navire Strauss* », *DMF* 2020, p. 423.

G. Piette – Note sous CA Montpellier, n°17-24851, 26 Mars 2019, « *Navire CMA CGM Christina* », *DMF* 2019, p. 439.

M. Bonnaud. – Obs. sous CA Rouen, 7 avr. 2011, n° 10/01914, « *Sté Rosin c/ Sté Delmas* », *DMF* 2011, p. 649.

M. Follin – Obs. sous Cass. com 14 Oct.2014, n°13-19.072, *Bull.civ. IV*, n°150, *DMF* 2015, p.38,

M. Follin. – Obs. sous Cass. com., 14 oct. 2014, n°13-19.072, *Bull. civ. IV*, n° 150, *DMF* 2015, n° 765, p. 38, Rapp. Rémerly.

M. Rémerly – Rapp. sous Cass. com., 12 Nov. 1997, n°95-20.749, « *Navire Steir* », DMF 1998, N°578.

P. Bonassies – Note sous Cass. ass. pl., 22 Décembre 1989, n°88-10.979, *Bull. civ.* 1989 A.P.N°4, p.9, « *Navire Mercandia Transporter II* », DMF 1990, p.29.

P. Bonassies – Obs. sous Cass. com, 7 Juillet 1992, n°90-14.151, *Bull. civ.* 1992, IV n°268, « *Navire Renée Delmas* », DMF 1992.672.

P. Bonassies – Obs. sous Cass. Com., 10 juill. 2012, n°11-20.166, « *Navire Djakarta* », DMF 2012, p.821.

R. Achard – Note sous Cass. com., 16 févr. 1988, 86-14.640, « *Navire Suzanne Delmas* », *JCP G*, 1989, II, 21200,

S. Sana-Chaille de Néré - Note sous Cass.com, 3 Mai 2006, n° 04-20857, « *IMTC c/ WEISROCK* », DMF 2007, p.49

Y. Tassel - Note sous CA Rouen, 2^e ch., 31 mars 2005, n° 04/01699, “*Navire Nedlloyd Pernambuco*”, DMF 2006, p. 57.

Y. Tassel - Note sous Cass. com., 24 mai 1994, n°92-15.505, « *Navire Thérèse Delmas* », DMF 1994, p. 704,

VI. Sites internet

Les échos : <https://www.lesechos.fr/2014/09/le-monde-mis-en-boite-ou-lhistoire-du-conteneur>

Marine traffic : <https://marine-traffic.fr/porte-conteneurs/>

VII. Table de jurisprudence

- CA Rouen, 10 juin 1954, BT 1955, p. 135
- CA Bordeaux, 29 Nov.1954, DMF 1955, n°135
- CA Paris, 21 mai 1957, DMF 1957, p. 545
- CA Rouen, 5 juin 1964, BT 1964, p. 285
- CA Paris, 15 Fév.1965, DMF 1966, n°146
- CA Aix-en-Provence, 28 avr. 1983, BT 1984, p.213 n°602
- CA Aix, 2^e ch., 13 Mars 1987, n°85/1805, « UIM c/UPA », DMF 1989, p.123
- Cass. com., 16 févr. 1988, 86-14.640, « Navire Suzanne Delmas », JCP G, 1989, II, 21200, Note R.Achard
- T. Com. Marseille, 25 oct. 1988, Rev. Scapel 1988, p.64
- CA Paris, 5^{ème} ch., 7 nov. 1988, « Navire Patrick-Vieljeux », BT 1990, p.47
- Cass.ass.pl., 22 Décembre 1989, n°88-10.979, Bull.civ. 1989 A.P.N°4, p.9, « Navire Mercandia Transporter II », DMF 1990, p.29, Note P.Bonassies
- CA Paris, 5^{ème} ch., 19 juin 1990, JurisData n° 1990-022342
- Cass. com, 7 Juillet 1992, n°90-14.151, Bull. civ. 1992, IV n°268, « Navire Renée Delmas », DMF 1992.672, Obs. P.Bonnassies
- Cass. Com., 17 Nov.1992, n°90-22;147, « Navire Rolline », BTL 1993, p.50
- CA Aix, 2^e ch., 16 Sept.1993, n°91/765, « Navire Narval », DMF 1994, n° 537
- Cass. Com., 18 Janv.1994, n°91-17.133, Inédit
- Cass. com., 24 mai 1994, n°92-15.505, « Navire Thérèse Delmas », DMF 1994, p. 704, Note Y.Tassel
- Cass. Com., 24 Oct.1995, n°94-11.275, Bull. Civ. IV, n°257, « Navire Suzanne Delmas », DMF 1996, p.44.
- Cass. com., 12 Nov. 1997, n°95-20.749, « Navire Steir », DMF 1998, N°578, Rapp. M.Rémery.

Cass. Com., 5 Janv. 1999, n° 96-18.279, « MAIF c/Michel », BTL 1999, p. 100.

CA Paris, 5^{ème} ch., 7 Mai 1999, n°1997/10324, « P & O Nedlloyd c/ Kase shipping »

CA Paris, 24 oct. 2001, n° 2000/00523, « Sté Delmas c/ Navigation & Transports », BTL 2001, p. 784

CA Versailles, 12^{ème} ch., 8 avr. 2004, n°02/04968, « Navire Fort Royal », BTL 2004, p. 315.

CA Douai, 2^{ème} ch., 17 juin 2004, n°00/06517, « Navire Ipex Empress ».

Cass. Com., 30 Juin 2004, n°03-10.751, Bull. civ. IV n°140

CA Rouen, 2^e ch., 31 mars 2005, n° 04/01699, “Navire Nedlloyd Pernambuco”, DMF 2006, p. 57, note Y.Tassel

Cass. com., 4 Avr. 2006, n°03-11.466, « Navire Catherina », Bull. civ. IV, n°94, BTL 2006, p.247.

CA Aix, 2^{ème} ch., 10 Avril 2006, « Sté Ménorah Insurance c/ S.A Marfret », BTL 2006, p. 710.

Cass.com, 3 Mai 2006, n° 04-20857, « IMTC c/ WEISROCK », DMF 2007, p.49, Note S.Sana-Chaille de Néré.

CA Versailles, 12^{ème} ch., 14 Juin 2006, n°14.01-275, « Navire MSC Ulsan », DMF 2016, p.897, Obs. C.Humann.

CA Rouen, 2^e ch., 1er Mars 2007, n°06/00227, « Cie Le Continent et a. c/ DSR Senator Lines GMBH », BTL 2007, p.465.

CA Aix 7 sept. 2007, « S.A Gorlier c/ S.A Sudcargos », BTL 2007, p.353.

CA Aix-en-Provence, 2e ch., 22 oct. 2009, « Sté Winterthur Europe et a. C/ SA CMA CGM », BTL 2009, p. 710 ; DMF 2010, Hors-série n° 14, p. 77.

Cass. com 8 mars 2011, n°09.70550, « Navire Colombo Star », DMF 2011, p. 641, Obs. C. Bloch ; BTL 2011, p.191.

CA Rouen, 7 avr. 2011, n° 10/01914, « Sté Rosin c/ Sté Delmas », DMF 2011, p. 649, Obs. M.Bonnaud.

Cass. com., 19 juin 2012, n°11-18.490, « Navire Contship London », *Bull. civ. IV*, n°131, *DMF* 2013, p. 41.

Cass. Com., 10 juill. 2012, n°11-20.166, « Navire Djakarta », *DMF* 2012, p.82.

CA Paris, 2 oct. 2014, n°13/01098, « Daher International c/ Europe Manutention », *BTL* 2014, p. 605.

Cass. com., 14 oct. 2014, n°13-19.072, *Bull. civ. IV*, n° 150, *DMF* 2015, n° 765, p. 38, Rapp. Rémercy, Obs. M.Follin.

Cass. com 14 Oct.2014, n°13-19.072, *Bull.civ. IV*, n°150, *DMF* 2015, p.38, Obs. Maryse Follin

Cass. com., 20 Sept.2017, n°16-15.737, *BTL* 2017, p. 580.

CA Versailles, 12e ch., 22 mars 2018, n° 16/09086, *JurisData* n° 2018-004048.

CA Montpellier, n°17-24851, 26 Mars 2019, « Navire CMA CGM Christina », *DMF* 2019, p. 439, Note G.Piette.

CA Aix, 21 Nov.2019, ch.3-1, n°17/09382, « Navires Corebest O1 & Convent », *DMF* 2020, p.255, Obs. C.Peignon.

CA Aix, 23 janv. 2020, n°17/12154, « Axa Corporate et a. c/ CMA-CGM », *DMF* 2020, p. 521, note C.De Cet Bertin

CA Aix, 30 Janv. 2020, n°17/14465, « Navire Strauss », *DMF* 2020, p. 423, Obs.F.-X.Balme.

Cass.com, 17 Févr.2021, n°18-15.012, F-P, *JurisData* n°2021-002052, *JCP E* n°10, 11 Mars 2021, act. 184.

ANNEXES

ANNEXE 1 – LETTRE DE TRANSPORT MARITIME	78
--	-----------

ANNEXE 2 – CONVOCATION A EXPERTISE CL SURVEYS	79
--	-----------

ANNEXE 3 – EXTRAIT RAPPORT D'EXPERTISE CL SURVEYS	81
--	-----------

Ces documents ayant été récoltés au sein d'une structure professionnelle, les noms des parties et les éléments s'y afférant furent masqués, dans le respect de l'anonymat de chacun.

ANNEXE 1 – LETTRE DE TRANSPORT MARITIME

SHIPPER KA PO T		WAYBILL NON NEGOTIABLE		VOYAGE NUMBER QJN14N1MA WAYBILL NUMBER N	
CONSIGNEE H 62 MIN 94594 RUNGIS CEDEX FRANCE					
NOTIFY PARTY , Carrier not to be responsible for failure to notify S PL D 13230 PORT SAINT LOUIS DU RHONE FRANCE.		CARRIER: CMA CGM Société Anonyme au Capital de 234 988 330 Euros Head Office: 4, quai d'Arenç - 13002 Marseille - France Tel: (33) 4 88 91 90 00 - Fax: (33) 4 88 91 90 95 562 024 422 R.C.S. Marseille			
PRE CARRIAGE BY*		PLACE OF RECEIPT*		FREIGHT TO BE PAID AT	
				LE HAVRE	
VESSEL		PORT OF LOADING		PORT OF DISCHARGE	
C		MOMBASA		FOS SUR MER	
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	
				KGS	
				KGS	
				CBM	
T SEAL G8472581		1 x 40RC 5124 CARTONS		23706.000 4420 50.000	
		1*40FCL STC 5,124 CTNS OF AVOCADO 4KG- 5,016 10KG- 108 NET WEIGHT: 21,144 SHIPPERS REF: VARIETY: HASS DAT TEMPTALE NO: - hasrn005cv (PAL7229) RAT TEMPATLE NO: - HAYRN0278V (PAL7234) STARCOOL CA INSTALLED. SET POINT TEMPARATURE: +4.5c STEP DOWN AT JEDDAH TO +4.0c EORI NUMBER: FR 51836647100028			
C SEAL G8470913		1 x 40RC 5280 CARTONS		23760.000 4250 50.000	
		1X 40FCL STC 5,280 CTNS OF AVOCADOS 4 KG - 5,280 10 KG- NIL NET WEIGHT: 21,120 KGS. SHIPPERS REF: VARIETY: HASS DAT TEMPTALE NO : - HAYRN026ZV (PAL7279) RAT TEMPTALE NO : - HAYRN02V9V (PAL7295)			
		Continued on Next Sheet Sheet 1 of 2			
ABOVE PARTICULARS DECLARED BY SHIPPER, CARRIER NOT RESPONSIBLE.					
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 81. Ground rent/storage/power supply/monitoring costs at port of discharge for Merchant's account according to port rates. 92. Reefer container can only be operated by electrical power. During land transportation the Carrier will not be liable in any respect whatsoever for consequences, due to non refrigeration. 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. 216. 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 thereof and be subject to freight surcharge. 222. Following to the strike affecting the French ports, cargo may be discharged in an alternative port without notice and - subject to availability - be on forwarded to the original intended port of destination. All additional costs, including but not limited to storage, demurrage at the alternative discharge port or extra on forwarding costs, shall be for Merchant's account and payable upon delivery. 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 to the date of release, failing 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					
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 by the Merchant for carriage, subject to all the terms hereof (including the terms on page one) and tariff for the relevant trade, from the place of receipt or the port of loading, whichever applicable, to the port of discharge or place of delivery, whichever applicable. This Waybill is deemed to be a contract of carriage as defined in Article 1 (b) of the Hague Rules and Hague Visby Rules although this is not a document of title to the Goods. DELIVERY will only be made on Payment of all Freight and Charges and to the named Consignee or any third party nominated by the Consignee by written instruction to the Carrier or his Agent, unless the Shipper instructs otherwise prior to delivery. The rights and liabilities arising according to the terms hereof shall (without prejudice to any rule of common law and status) become binding between the Carrier and Consignee as if this agreement has been made between them and the Shipper guarantees on reception of this Waybill that he has accepted it on his own behalf, on behalf of the Consignee and the Owner of the Goods, and warrants that he has authority to do so. All claims and actions arising between the Carrier and the Merchant in relation with the contract of Carriage evidenced by this Waybill 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. This Waybill is issued subject to the C.M.I Uniform Rules for Sea Waybills. (OTHER TERMS AND CONDITIONS OF THE CONTRACT ON PAGE ONE)					
PLACE AND DATE OF ISSUE		MOMBASA		26 SEP 2020	
SIGNED FOR THE SHIPPER		SIGNED FOR THE CARRIER CMA CGM S.A.			
*APPLICABLE ONLY WHEN THIS DOCUMENT IS USED AS A COMBINED TRANSPORT BILL OF LADING		BY CMA CGM Kenya Ltd as agents for the carrier CMA CGM S. A.			

ANNEXE 2 – CONVOCATION A EXPERTISE CL SURVEYS

CL FRANCE

EXPERTISES & Audit

Siège social

25 PLACE BENSERADE – 27480 LYONS LA FORET

Siège risques internationaux

1 AVENUE FRANKLIN D. ROOSEVELT – 75008 PARIS

FRANCE

Tel: + 33.2.32.49.49.00

Fax: +33.2.32.55.86.59

Contact: info@cl-surveys.fr

www.cl-surveys.com



CONVOCATION A EXPERTISE NOTIFICATION TO SURVEY MEETING

Date	: 17/08/2021				
Affaire / Case	: Temperature incident – Deviation of controlled atmosphere				
Marchandises / Cargo / Contrat	: 5088 boxes / 24 232 Kg of avocados Class I -				
Expert / Surveyor	: Tiffany BERRABAH	Email	: tberrabah@cl-surveys.fr		
Ref. CL SURVEYS	: 2021.08.57937	Tel	: +33.2.32.49.49.00		

	Société / Company	Contact	Fax / E-mail	Référence
A / To	M. [REDACTED]	Litigation department	fr [REDACTED]	B/L [REDACTED]
Copie / Copy	A. [REDACTED]	Mr [REDACTED]	d [REDACTED]	CONTAINER
Copie / Copy	THE COMPANY [REDACTED]	Mrs [REDACTED]	l [REDACTED]	M [REDACTED]

Madame, Monsieur,

Dear Sirs,

Nous faisons suite à l'affaire en référence et vous informons avoir été missionnés, tous droits et moyens réservés, sur requête de la société [REDACTED] et de ses assureurs.

Following the above mentioned case, we inform you that we have been appointed, without prejudice to the right of the parties, on the request of the company [REDACTED] and their insurer.

Nous vous informons que nous procéderons à l'expertise des marchandises le:

We inform you that we will proceed to survey operations, on:

DEMAIN, MERCREDI 18 AOUT 2021 à 14H30
TOMORROW, WENESDAY 18TH AUGUST at 14H30

Sur le site de la société :

In the premises of the company:

[REDACTED]
[REDACTED]
84300 CAVAILLON



FRANCE : CABINET LEVESQUE SARL au capital de 221 200 € – RCS EVREUX B 418 321 956 – SIRET : 418 321 956 00124 – APE : 7120B
T.V.A. INTRACOMMUNAUTAIRE : FR56418321956 – BANQUE C.R.C.A. FR761870600007637230025206

INTERNATIONAL DESK +33 1 56 89 80 80 – International.claims@cl-surveys.com

Worldwide network of Offices in
EUROPE (FRANCE, NETHERLANDS, BELGIUM, SPAIN, GERMANY,...), RUSSIA, UKRAIN, ASIA (CHINA,...), AFRICA, AMERICA, AUSTRALIA NZ
French Offices in
PUNGIS, TOURS, DUNKERQUE, LILLE, LE HAVRE, ROUEN, NANTES, RENNES, VANNES, STRASBOURG, TOULOUSE, BORDEAUX, PERPIGNAN, LYON, CHAMBERY, MARSEILLE

CL FRANCE

EXPERTISES & Audit

Siège social
25 PLACE BENSERADE – 27480 LYONS LA FORET
Siège risques internationaux
1 AVENUE FRANKLIN D. ROOSEVELT – 75008 PARIS
FRANCE

Tel: + 33.2.32.49.49.00
Fax: +33.2.32.55.86.59
Contact: Info@cl-surveys.fr
www.cl-surveys.com



Nous vous invitons à y être présents et / ou représentés et à convoquer vos éventuels sous-traitants ou autres tiers concernés à votre connaissance. A défaut, les conclusions de l'expertise seront considérées comme opposables aux parties.

We invite you to be present and / or represented to this survey and to convoke to this meeting your subcontractors or any other third party implied. Failing that, the conclusions of the survey will be considered as effective against the parties.

Vous souhaitant bonne réception de la présente.

Meilleures salutations.
Kind regards.

*Etabli sous toutes réserves du droit des parties et des dispositions contractuelles
Issued without prejudice to the right of the parties*



FRANCE : CABINET LEVESQUE SARL au capital de 221 200 € - RCS EVREUX B 418 321 956 – SIRET : 418 321 956 00124 – APE : 7120B
T.V.A. INTRACOMMUNAUTAIRE : FR56418321956 – BANQUE C.R.C.A. FR761870600007637230025206

INTERNATIONAL DESK +33 1 56 89 80 80 – international.claims@cl-surveys.com

Worldwide network of Offices in
EUROPE (FRANCE, NETHERLANDS, BELGIUM, SPAIN, GERMANY,...), RUSSIA, UKRAIN, ASIA (CHINA,...), AFRICA, AMERICA, AUSTRALIA NZ
French Offices in
NUNGIS, TOURS, DUNKERQUE, LILLE, LE HAVRE, ROUEN, NANTES, RENNES, VANNES, STRASBOURG, TOULOUSE, BORDEAUX, PERPIGNAN, LYON, CHAMBERY, MARSEILLE

ANNEXE 3 – EXTRAIT RAPPORT D'EXPERTISE CL SURVEYS

CL FRANCE

EXPERTISES & Audit

Tel: + 33.2.32.49.49.00
Contact: info@cl-surveys.fr
www.cl-surveys.com



EXAMEN DES MARCHANDISES

Nous constatons que les colis étaient encore imbibés d'eau.



Afin de connaître les origines du sinistre, il était nécessaire de contrôler la salinité de l'eau. Pour cela, nous déposons quelques gouttes de nitrate d'argent.

Nous constatons ainsi que les colis avaient été endommagés par de l'eau douce, le nitrate restant limpide.



Sous toute réserve du droit des parties et des dispositions contractuelles

Rapport établi le 03/12/2020

11

TABLE DES MATIERES

REMERCIEMENTS	1
SOMMAIRE	2
TABLE DES ABREVIATIONS	3
INTRODUCTION	1
PREMIERE PARTIE : CONDITIONS DE VALIDITE DES RESERVES	8
TITRE 1 : UN FORMALISME EGALITAIRE	9
CHAPITRE 1 : LA NECESSITE DE RESERVES ECRITES	9
SECTION 1 : LA FORMULATION DE RESERVES PAR LE TRANSPORTEUR	9
<i>PARAGRAPHE 1 : L'INTERET DES RESERVES : LA CONFORMITE DES MENTIONS DU CONNAISSEMENT</i>	<i>10</i>
<i>PARAGRAPHE 2 : LA FORME DES RESERVES : L'EXISTENCE D'UNE DUALITE DE CONDUITE</i>	<i>11</i>
SECTION 2 : LA FORMULATION DE RESERVES PAR LE RECEPTIONNAIRE	13
<i>PARAGRAPHE 1 : L'INTERET DES RESERVES : UNE DISTINCTION SELON LA NATURE DU DOMMAGE</i>	<i>14</i>
<i>PARAGRAPHE 2 : LE MOMENT DES RESERVES : UNE DISTINCTION SELON LA QUALIFICATION DU DOMMAGE</i>	<i>15</i>
CHAPITRE 2 : LA NECESSITE DE RESERVES PRECISES ET MOTIVEES	19
SECTION 1 : UNE EXIGENCE LEGALE POUR LE TRANSPORTEUR	19
SECTION 2 : UNE EXIGENCE JURISPRUDENTIELLE POUR LE RECEPTIONNAIRE	21
TITRE 2 : UN FORMALISME INEQUITABLE	23
CHAPITRE 1 : UNE DIFFICULTE SUPPORTEE PAR LE TRANSPORTEUR DU FAIT DE LA CONTENEURISATION	23
SECTION 1 : LA REVOLUTION DU CONTENEUR	24
<i>PARAGRAPHE 1 : L'APPARITION DU CONTENEUR</i>	<i>24</i>
<i>PARAGRAPHE 2 : LE DEVELOPPEMENT DES NAVIRES PORTE-CONTENEURS</i>	<i>25</i>
SECTION 2 : LA VERIFICATION DU TRANSPORTEUR ET LA FORMULATION DE RESERVES	26
<i>PARAGRAPHE 1 : LA REALISATION DU CONTROLE</i>	<i>27</i>
<i>PARAGRAPHE 2 : LE DEVELOPPEMENT DE LA PRATIQUE DES « RESERVES DE STYLE »</i>	<i>30</i>
CHAPITRE 2 : UNE FACILITE ACCORDEE AU RECEPTIONNAIRE PAR LA REALISATION DE CONSTATS CONTRADICTOIRES	33
SECTION 1 : UNE ALTERNATIVE AXEE SUR LE PRINCIPE DU CONTRADICTOIRE	33
<i>PARAGRAPHE 1 : L'INUTILITE DE LA FORMULATION DE RESERVES</i>	<i>33</i>
<i>PARAGRAPHE 2 : LA REALISATION DE CONSTATS CONTRADICTOIRES</i>	<i>34</i>
SECTION 2 : UNE ALTERNATIVE APPRECIEE STRICTEMENT PAR LA JURISPRUDENCE	35
<i>PARAGRAPHE 1 : UNE INTERPRETATION RESTRICTIVE DU CARACTERE CONTRADICTOIRE DES CONSTATS</i>	<i>35</i>
<i>PARAGRAPHE 2 : UNE INTERPRETATION LITTERALE DU CARACTERE CONTRADICTOIRE DES CONSTATS</i>	<i>36</i>

SECONDE PARTIE : EFFETS, LIMITES ET NATURE DES RESERVES	38
TITRE 1 : LES EFFETS ET LES LIMITES DES RESERVES	39
CHAPITRE 1 : LA FORMULATION DE RESERVES REGULIERES OU L'ABSENCE DE PRESOMPTION DE CONFORMITE AUX ENONCIATIONS DU CONNAISSEMENT	39
SECTION 1 : UN OBSTACLE A LA PRESOMPTION DE PRISE EN CHARGE CONFORME	39
PARAGRAPHE 1 : UN RENVERSEMENT LEGAL DE LA CHARGE DE LA PREUVE.....	40
PARAGRAPHE 2 : UNE SIMPLE FACILITE PROBATOIRE JURISPRUDENTIELLE	40
SECTION 2 : UN OBSTACLE A LA PRESOMPTION DE LIVRAISON CONFORME	41
PARAGRAPHE 1 : UNE INTERPRETATION A CONTRARIO DES FONDEMENTS TEXTUELS	42
PARAGRAPHE 2 : LA NECESSAIRE DEMONSTRATION DE L'EXISTENCE DU DOMMAGE	42
CHAPITRE 2 : L'ABSENCE DE FORMULATION DE RESERVES OU L'APPORT D'UNE PREUVE CONTRAIRE	44
SECTION 1 : UNE FACULTE DU TRANSPORTEUR REPOSANT SUR L'IDENTITE DU DEMANDEUR EN RESPONSABILITE	45
PARAGRAPHE 1 : UNE PRESOMPTION SIMPLE A L'EGARD DU CHARGEUR.....	45
PARAGRAPHE 2 : UNE PRESOMPTION IRREFRAGABLE A L'EGARD DU TIERS PORTEUR DU CONNAISSEMENT	46
SECTION 2 : UNE FACULTE SINGULIERE DU RECEPIONNAIRE REPOSANT SUR UNE DIFFICULTE PROBATOIRE	49
PARAGRAPHE 1 : L'ABSENCE DE FORCLUSION.....	49
PARAGRAPHE 2 : L'EXIGENCE D'UNE PREUVE COMPLEXE.....	51
TITRE 2 : LA NATURE DES RESERVES	55
CHAPITRE 1 : UNE OBLIGATION DU TRANSPORTEUR EMANANT DU CONTRAT DE VENTE	55
SECTION 1 : LES RAISONS DE L'ABSTENTION VOLONTAIRE DU TRANSPORTEUR	56
PARAGRAPHE 1 : UN PROCEDE NECESSAIRE A LA REALISATION DU CREDIT DOCUMENTAIRE.....	56
PARAGRAPHE 2 : UN PROCEDE ISSU DE LA PRATIQUE DES LETTRES DE GARANTIE	57
SECTION 2 : LES SANCTIONS DE L'ABSTENTION VOLONTAIRE DU TRANSPORTEUR	59
PARAGRAPHE 1 : LA SANCTION DES LETTRES DE GARANTIE FRAUDULEUSES	59
PARAGRAPHE 2 : LA SANCTION DU SIMPLE OUBLI DU TRANSPORTEUR.....	61
CHAPITRE 2 : UNE OBLIGATION DU DESTINATAIRE EMANANT DU CONTRAT D'ASSURANCE	63
SECTION 1 : L'INDEMNISATION DU BENEFICIAIRE DE L'ASSURANCE	63
PARAGRAPHE 1 : LA SOUSCRIPTION D'UN CONTRAT D'ASSURANCE SUR FACULTES	64
PARAGRAPHE 2 : LA MISE EN JEU DE LA GARANTIE ET LA SUBROGATION DE L'ASSUREUR	64
SECTION 2 : L'OBLIGATION DE CONSERVER LE RECOURS DE L'ASSUREUR	65
PARAGRAPHE 1 : LE DROIT D'AGIR DU BENEFICIAIRE.....	66
PARAGRAPHE 2 : LE DEVOIR DE DILIGENCE DU BENEFICIAIRE	67
CONCLUSION	69
BIBLIOGRAPHIE	71
ANNEXES	77
TABLE DES MATIERES	82

RESUME.

Si les réserves détiennent une place importante dans plusieurs domaines du droit, force est de constater que la théorie des réserves est affirmée avec davantage de fermeté en matière de transport. Le contrat de transport de marchandises, synonyme d'intérêts antagonistes entre les intérêts du transporteur, désireux de bénéficier d'une prompte libération une fois les marchandises livrées, et ceux du réceptionnaire, revendiquant une juste réparation des dommages subis par la marchandise, sera ainsi le point de départ de cette réflexion. Dans un monde où le transport maritime, acteur de la mondialisation, est placée à la première place de la scène internationale du transport de marchandises, il conviendra de déterminer comment le droit maritime, par la théorie des réserves, participe à cette quête d'équilibre entre la situation juridique du transporteur et celle du réceptionnaire.

SUMMARY.

While reserves have an important role in many areas of law, it must be said that the theory of reserves is more firmly established in the field of transport. The contract of carriage of goods, synonymous with antagonistic interests between the interests of the carrier, wishing to benefit from a prompt release once the goods have been delivered, and those of the receiver, claiming fair compensation for the damage suffered by the goods, will thus be the starting point of this reflection. In a world where maritime transport, actor of globalization, is placed at the forefront of the international scene of transport of goods, it will be necessary to determine how maritime law, through the theory of reserves, participates in this quest for balance between the legal situation of the carrier and that of the receiver.