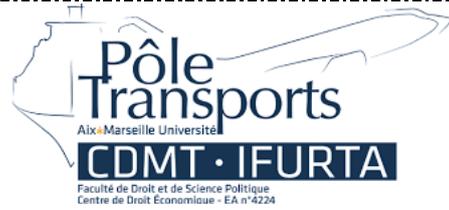




Faculté de Droit et  
de Science Politique  
Aix-Marseille Université



UNIVERSITE D'AIX-MARSEILLE

FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE

POLE TRANSPORTS

CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS (CDMT)

---

**L'EXONERATION DE LA RESPONSABILITE DU  
TRANSPORTEUR TENANT A LA DEFAILLANCE DE  
L'EMBALLAGE**

Mémoire pour l'obtention du Master 2 Droit maritime

Par

**Martin BONNAUD**

Sous la direction de :

**M. Le Professeur Cyril Bloch**

Et de

**Natacha SIRAN** – Expert au Commissariat d'Avaries de Paris

*Année universitaire 2020-2021*



## – SOMMAIRE –

INTROCUCTION.....	- 5 -
<b>PARTIE 1. NOTION JURIDIQUE ET TECHNIQUE DE L'EMBALLAGE .....</b>	<b>- 13 -</b>
<b>TITRE 1. APPRECIATION JURIDIQUE DE LA NOTION D'EMBALLAGE .....</b>	<b>- 13 -</b>
CHAPITRE 1. Le cas excepté tenant à la défaillance de l'emballage dans les textes et la jurisprudence .....	- 14 -
Section 1. Des textes concis que la jurisprudence précise .....	- 14 -
Section 2. L'emballage : un cas excepté de responsabilité bien spécifique et autonome .....	- 18 -
CHAPITRE 2. L'emballage, une notion à apprécier à l'aune d'une opération de transport .....	- 21 -
Section 1. Une distinction à faire entre l'emballage et le conditionnement.....	- 21 -
Section 2. Une adéquation de l'emballage avec le type de transport envisagé.....	- 28 -
<b>TITRE 2. SOURCES ET CONSIDERATIONS TECHNIQUES SUR L'EMBALLAGE .....</b>	<b>- 31 -</b>
CHAPITRE 1. La pratique : source principale des normes en matière d'emballage .....	- 31 -
Section 1. Le syndicat de l'emballage industriel (marque S.E.I.).....	- 32 -
Section 2. Le code IMDG (et ADR) pour les marchandises dangereuses .....	- 41 -
CHAPITRE 2. L'emballage répondant à une demande bien spécifique .....	- 44 -
Section 1. L'emballage répond à un cahier des charges précis .....	- 44 -
Section 2. La notion d'emballage « usuel » .....	- 44 -
<b>PARTIE 2. LE REGIME D'EXONERATION DU TRANSPORTEUR TENANT A LA</b>	
<b>DEFAILLANCE DE L'EMBALLAGE .....</b>	<b>- 46 -</b>
<b>TITRE 1. LA PREUVE DU CAS EXCEPTE A LA CHARGE DU TRANSPORTEUR.....</b>	<b>- 47 -</b>
CHAPITRE 1. La preuve de la défaillance de l'emballage.....	- 47 -
Section 1. Des circonstances où des réserves peuvent être prises par le transporteur lors de la prise en charge de la marchandise.....	- 47 -
Section 2. Des circonstances où la défaillance de l'emballage n'était pas apparente et où le transporteur n'a pas pu émettre de réserves .....	- 50 -
CHAPITRE 2. La preuve du lien de causalité .....	- 55 -
Section 1. Une causalité certaine.....	- 55 -
Section 2. Une exigence de preuve à géométrie variable (le rôle du juge).....	- 58 -
<b>TITRE 2. LA NEUTRALISATION TOTALE OU PARTIELLE DU CAS EXCEPTE PAR LA FAUTE DU</b>	
<b>TRANSPORTEUR .....</b>	<b>- 61 -</b>
CHAPITRE 1. L'obligation de soin et de diligence à la charge du transporteur .....	- 61 -
Section 1. Concernant la marchandise .....	- 61 -
Section 2. Concernant le moyen de transport.....	- 64 -
CHAPITRE 2. Le degré de gravité dans la faute du transporteur .....	- 67 -
Section 1. La faute déterminante et primordiale du transporteur.....	- 67 -
Section 2. Considérations sur les fautes du chargeur et du transporteur.....	- 69 -
CONCLUSION.....	- 71 -



## – INTRODUCTION –

*« Souvent il arrive que le propriétaire des marchandises, ou que son correspondant chargé de les expédier, ne soigne pas suffisamment leur emballage, antérieurement à la mise à bord. Cette négligence expose les marchandises à de nombreuses avaries.*

*Il est peu de négociants qui, sous ce rapport, n'aient eu plus d'une expérience onéreuse à subir. Aussi est-il inutile d'entrer dans l'examen minutieux des faits qui à cet égard peuvent être envisagés comme constitutifs d'un préjudice, dont il serait au surplus facile à la vigilance commerciale de tarir la source. »*

Jules Delaborde, *Traité des avaries particulières sur marchandises, dans leurs rapports avec le contrat d'assurance maritime* (1838)

Il ressort des propos de Jules Delaborde dans son traité sur les avaries particulières datant du début du XIX<sup>ème</sup> siècle ainsi que des données contemporaines issues du monde de l'assurance et de l'expérience du terrain, qu'il n'est pas rare, et c'est là un euphémisme, de découvrir que les causes et origines des sinistres affectant les marchandises résultent en bonne partie de la défaillance de l'expéditeur dans la préparation de la marchandise à affronter leur transport. Ces dommages résultent en réalité bien souvent de la défaillance du conditionnement et plus précisément de la défaillance de l'emballage en tant que tel.

Les opérations de transport, comme toute activité, présentent un risque et pour les expéditeurs ce risque résulte dans l'incertitude à voir leurs marchandises arriver à destination sans perte ni dommage. Pour l'atténuer, les chargeurs disposent de quelques moyens d'action dont celui de conditionner la marchandise afin de lui permettre d'affronter les périls du voyage. Si cette mise en condition apporte une certaine sérénité, elle n'offre certainement qu'une protection relative dépendante de l'avancement des techniques et de l'état de l'art.

Si autrefois, les expéditeurs ne pouvaient tout au plus compter que sur le bois, la terre cuite ou encore les toiles de jute, les outres, et bientôt le verre pour emballer leurs marchandises, ils peuvent aujourd'hui compter sur une gamme de matériaux bien plus large ; et c'est sans compter sur des conditions de transport devenues bien plus sûrs dont le dernier développement fût certainement celui de la conteneurisation.

Quoi qu'il en soit la qualité de l'emballage et de manière plus large celle du conditionnement des marchandises transportées ne peut être regardée qu'à l'aune d'un transport s'exécutant dans des conditions « normales » car il existe toujours un tas d'évènements imprévisibles et insurmontables auxquels doit faire face le transporteur, et qui sont assimilables aux cas de force majeure (tempête, naufrage, grève, etc.).

Ainsi, il ne saurait être considéré qu'un bon emballage puisse offrir une protection à toute épreuve de la marchandise. L'emballage ne peut être considéré comme la panacée face aux risques de pertes et d'avaries en cours de transport. Si un emballage bien conçu peut permettre d'éviter un grand nombre, un emballage excessivement sophistiqué pourrait s'avérer extrêmement coûteux pour un bénéfice marginal relativement faible et in fine freiner les échanges et réduire les flux de marchandise.

L'on peut d'ailleurs raisonnablement se demander si ce n'est pas là le cœur de la problématique des questions d'emballage en matière de transport qui avec le temps a forgé consciemment ou inconsciemment tout le régime de responsabilité entre d'un côté l'expéditeur et de l'autre le transporteur, régime que l'on retrouve aujourd'hui dans les lois nationales et les conventions internationales relatives au transport de marchandise, l'idée étant de trouver un juste équilibre entre les deux. L'entrée en jeu de la conteneurisation a, semble-t-il, sur ce point, et nous le verrons, complexifié les choses ou du moins soulevé de nouvelles difficultés en termes de partage des obligations entre chaque partie, et ce, bien que les conteneurs aient apporté davantage de sécurité au transport des marchandises.

Mais avant d'en arriver là et pour introduire les nombreuses questions qui se posent dès lors que l'on parle d'emballage, et davantage lorsqu'il s'agit d'aborder la problématique de leur défaillance, il n'est pas sans intérêt d'introduire notre sujet en prenant comme exemple les conditions dans lesquelles était transportées les huiles d'olive au temps de la marine à voile et du grand marché international de l'huile d'olive de Marseille entre le XVIII<sup>ème</sup> et le XIX<sup>ème</sup> siècle. On y trouve un nombre considérable de problématique qui intéresse au plus haut point notre sujet et qui nécessiteront certains développements par la suite.

L'une des premières difficultés concrète, relative et sous-jacente à la notion d'emballage, est celle de **la nature des marchandises transportées** ce qui exige donc une connaissance approfondie de leur caractéristique. Le transport de l'huile d'olive posait ce type de difficulté car

l'on en connaissait à l'époque de différentes natures. L'on peut ainsi relever la distinction qui était faite entre « les huiles "comestibles" et les huiles "pour fabrique", ces deux catégories étant subdivisées en plusieurs qualités. (...) Les huiles "comestibles" comprennent les surfines, les fines, les mi-fines et les communes mangeables. Leur fabrication doit faire l'objet de grands soins. (...) Les huiles "pour fabrique" regroupent les lampantes, les sottochiari, les recenses et les tournantes. Non comestibles, elles sont généralement plus ou moins claires, plus ou moins grasses »<sup>1</sup>.

Une fois cette distinction faite, arrivait le **choix du type de contenant** pour les faire transporter dans les meilleures conditions possibles. L'on peut noter à ce propos que « dans les régions de production, il est d'usage de garder l'huile dans des jarres, grands récipients ovoïdes de terre cuite, vernissés à l'intérieur et fermés par un couvercle de bois. (...) Pleines les jarres devenant trop malcommodes pour être véhiculées, c'est dans des outres de peaux (de chèvre, de mouton, de veau ou de bœuf) cousues que les huiles extraites des bacs des mouliniers sont communément transvasées. D'une utilisation immémoriale, les outres permettent de tirer parti de la résistance et de la légèreté du cuir (...). Cependant en certaines régions il est de tradition de coudre ces "boucs" avec les poils de l'animal au-dedans..., ce qui ne manque pas de conférer un goût fort et âcre à l'huile »<sup>2</sup>.

Et d'ajouter que « généralement, pour les expéditions à grande distance, les huiles sont transvasées dans des tonneaux. (...) Elles sont ordinairement fabriquées avec des douves en bois de chêne ou de châtaignier, serrées par des cerceaux en branches fendues de bouleau (ou encore de châtaignier). Parfois, dans un luxe de précautions, elles sont emballées et cordées. Il est souhaitable que les futailles soient neuves, la qualité des huiles fines pouvant s'altérer au contact de bois déjà imprégnés par le contact d'autres qualités. A contrario pour les communes, il est conseillé de "prendre des tonneaux neufs à cause du déchet qu'ils occasionnent lorsqu'ils servent pour la première fois", les merrains en absorbant naturellement un certain volume »<sup>3</sup>.

Mais là ne s'arrête pas la difficulté de la chose. Le choix du contenant, et donc de l'emballage, doit être fait également en fonction du **mode de transport** auquel l'on souhaite recourir. C'est là qu'est introduit le rôle du transporteur et des conditions de transport qu'il propose. Il nous est ainsi rapporté, toujours concernant le transport de l'huile d'olive, que « le

---

<sup>1</sup> P. Boulanger, *Marseille, marché international de l'huile d'olive : un produit et des hommes de 1725 à 1825*, Institut Historique de Provence, 1996, p.117

<sup>2</sup> Idem, p.118

<sup>3</sup> Idem

conditionnement des expéditions pour des destinations lointaines doit être particulièrement résistant, en raison des risques tant au cours du voyage que durant les ruptures de charge. Quel que soit le mode principal de transport choisi (cabotage, roulage ou batellerie), les négociants préfèrent savoir leurs petites expéditions d'huile dans des bonbonnes clissés. Afin d'écartier les risques de casse, ces "dames-jeannes" sont mises à l'abri de caisses de bois. Les huiles surfines sont transvasées dans des bouteilles de verre, blanc ou vert. Leur vente sous cette présentation ne supporte pas la présence du moindre dépôt ou de particules en suspension. De petites caisses en bois de pin poli, les "canavettes", contenant 12 ou 24 bouteilles, les protègent des chocs. L'emploi des canavettes se pratique généralement pour les envois outre-atlantique : États-Unis et Antilles. Pour cette dernière destination, on retrouve également, malgré leur fragilité, des jarres. Il est vrai qu'après la traversée ces grands vases de terre cuite fabriqués aux limites de Marseille, à Aubagne et ses environs, trouvent dans les "Iles" de multiples fins : ils servent alors à conserver les denrées et les liquides, à orner l'entrée des habitations et même de tinettes... »<sup>4</sup>. L'emballage est ainsi indissociable des conditions dans lesquelles la marchandise doit être transportée.

En découle la prise en considération de **l'opération de transport en tant que telle** qui s'inscrit dans l'espace et le temps avec des conditions qui lui sont propres, et pendant laquelle chaque partie aura son rôle à jouer que ce soit dans les **informations à communiquer ou encore le soin à apporter à la marchandise**. On en arrive alors au **partage des obligations** qui pèsent respectivement sur l'expéditeur et le transporteur, et qui dit obligation, dit responsabilité en cas de faute : négligence ou prise de risque volontaire. C'est ainsi qu'« avant leur embarquement, les barriques sont examinées à terre une dernière fois avec soin et soumises à un éventuel rabattage, travail consistant à resserrer les cerceaux de ligature "pour les mettre en état de faire le voyage sans coulage extraordinaire". L'huile d'olive possède en effet la propriété de se "raréfier extraordinairement par le chaud". En se dilatant sous l'effet d'une élévation de température, ainsi lors d'une exposition au soleil, elle parvient à disjoindre l'ajustement des douelles et à suinter le long des tonneaux. Pour obvier à cet inconvénient, certains barils sont serrés avec des cercles de fer ; une plaque de métal est clouée par-dessus leur bonde. Dans les Echelles du Levant, utilisant une matière locale, l'on "mastique" couramment les tonneaux à titre préventif. L'huile d'olive se figeant à moins de 5° Celsius, il est conseillé de la faire voyager l'hiver (...). Avis des plus sages, que certains appliquent. Avis qu'il est difficile de suivre en permanence : les besoins se

---

<sup>4</sup> Idem

manifestent en toute saison. Les achats et les ventes, les commandes et les envois se succèdent sans tenir compte du calendrier. L'affaire prime... Le risque est pris »<sup>5</sup>.

« Les négociants destinataires ne ménagent pas les recommandations à leurs correspondants chargés des expéditions, leur demandant de "voir si le bois (des tonneaux) est bien épais et s'il peut résister à la charge que l'on met dessus", "de ne point charger nos huiles dans le fond du navire". (...) Avant le départ, ils doivent également prendre garde aux denrées et aux liquides placés à proximité, certaines promiscuités pouvant nuire aux huiles en leur faisant contracter un mauvais goût. D'autres marchandises au contraire, comme les laines facilement inflammables, recherchent la présence de ces futailles afin de limiter l'extension du sinistre en cas d'incendie. Par ailleurs, il est contraire aux règles d'un bon arrimage de placer des huiles au-dessus de chargements que d'éventuels suintements, par les jointures des douves, pourraient endommager »<sup>6</sup>.

« Malgré les avis réitérés et en dépit des précautions prises, des dommages peuvent se produire à bord, dus à des vices de fabrication des barriques ou à la négligence des tonneliers. Dès que des barriques sont découvertes baignant dans l'huile, l'équipage tente d'en sauver le contenu en les comprimant au moyen de cordages, dans l'attente de le soutirer. Heureux si l'on trouve embarqué quelque tonnelier de métier pour exécuter leur rabattage. Les huiles répandues sont recueillies... même dans les sentines, afin de les consigner scrupuleusement aux destinataires »<sup>7</sup>. Il est alors précisé que « pour les navires marchands, le capitaine est tenu de donner tous ses soins à la conservation des marchandises qu'il transporte ; cependant, il n'est pas responsable des manques dus au « coulage », aux suintements »<sup>8</sup>.

Un dernier élément d'importance mérite d'être mis en avant et intéresse directement notre sujet. Il s'agit de la période pendant laquelle la responsabilité du transporteur est susceptible d'être mise en jeu par l'expéditeur qui lui a confié sa marchandise. « La veille de la mise à quai d'une cargaison d'huile, les futailles sont sorties des cales. (...) L'usage à Marseille veut que le capitaine soit tenu de mettre la marchandise au bord du quai. A cette fin, il doit louer une "gabare" ou une "chatte" – accons à pont rasé d'un faible tirant d'eau – afin d'assurer le transfert de la cargaison de son navire. (...) Lorsque l'accon est à quai, l'équipage ne fait qu'approcher sur son bord les futailles, qui sont reçues par les portefaix marseillais, détenteurs du privilège des manipulations à terre. Un tonnelier assiste au débarquement, prêt à

---

<sup>5</sup> Idem, p.119

<sup>6</sup> Idem, p.120

<sup>7</sup> Idem

<sup>8</sup> Idem, p.320, note 162

*réparer les futailles qui en auraient souffert car il est rare qu'un coulage ne se produise au cours des opérations successives »<sup>9</sup>.*

Si les conditions de transport ont depuis bien changée, la description qui vient d'être faite du transport de l'huile d'olive laisse déjà transparaître l'ensemble des enjeux entourant le cas excepté de responsabilité du transporteur tenant à la défaillance de l'emballage. Cette notion d'emballage doit être abordée en tenant compte de la nature de la marchandise, des instructions données par l'expéditeur, du mode et des conditions de transport, du soin à apporter à la marchandise et du moment de la prise en charge et de la livraison de la marchandise.

Ainsi donc, le transport des marchandises, de quelque nature qu'elles soient, a toujours constitué un risque pour leur propriétaire tout comme pour le transporteur. Si le propriétaire, devenu alors expéditeur ou chargeur (pour le transport maritime), doit faire face au risque de voir ses marchandises se perdre ou s'avaries, le transporteur qui lui rend alors un service voit sa responsabilité exposée dès lors que les dommages sont susceptibles de résulter de son fait (action ou omission). Cette responsabilité s'ajoute bien évidemment aux risques qu'il prend à voir le capital qu'il fournit, à savoir le moyen de transport, se détériorer, voire se perdre, que ce soit en raison de l'usure des choses, des événements de la nature ou encore de la faute de ces mêmes expéditeurs/chargeurs. Cette faute trouve généralement son origine dans la négligence ou la recherche d'économie dont il résulte, pour notre sujet, un conditionnement peu soigneux, faisant supporter par là un risque anormal à l'ensemble des acteurs du transport, risque qu'il serait bien souvent aisé de réduire pour les propriétaires des marchandises. En d'autres termes, les opérations de transport incluent un certain degré de risque, volontairement pris par l'ensemble des acteurs, et qui doit donc être réparti de telle sorte à ce qu'il soit supporté par la partie pour qui les actions permettant de le réduire sont les moins onéreuses.

C'est, semble-t-il, dans cette optique que d'un côté l'expéditeur/chargeur doit se voir attribuer la responsabilité de la préparation des marchandises des marchandises qu'il est supposé connaître dans leur nature et leurs caractéristiques, et de l'autre pour le transporteur celle du bon déroulement des opérations de transport dont il a l'expérience.

---

<sup>9</sup> Idem, p.122

C'est donc à l'ensemble du système de responsabilité du transporteur et de l'expéditeur/chargeur qu'il convient de s'intéresser. Cette analyse doit permettre de déterminer, sinon de dégager, une vision globale du mécanisme de responsabilité en la matière et donc d'estimer si les obligations respectives imposées aux différentes parties par la loi, la pratique, et la jurisprudence apparaissent fondées et justifiées.

Il convient maintenant de rappeler la chronologie des événements susceptibles de mettre en branle tout le système de responsabilité du transporteur avant de présenter la structure de ce mémoire.

Nous avons donc vu qu'il revenait dans un premier temps à l'expéditeur/chargeur de fixer un "standard" dans l'emballage de ses marchandises pour les savoir à l'abri des avaries les plus communes rencontrées au cours d'un transport exécuté dans des conditions « normales » ou habituelles. La loi n'en dit évidemment rien et pour cause, la diversité des marchandises transportées rendrait cette tâche inextricable et tout à fait inutile. C'est donc la pratique professionnelle, l'expérience du terrain, l'usage même, qui détermine ce qu'il est nécessaire d'utiliser comme niveau de protection pour telle ou telle marchandise en fonction de telles ou telles conditions de transport. En dernier recours c'est au juge de trancher, sur la base de rapport d'expertise contradictoire. Avec le développement considérable du transport de marchandise depuis le milieu du XX<sup>ème</sup> siècle et l'extrême diversité des marchandises transportées, l'expéditeur est de plus en plus le seul apte à connaître les caractéristiques de son produit. Il doit par conséquent se voir attribuer une obligation de coopération accrue avec le transporteur pour la bonne exécution du contrat de transport.

Entre alors en jeu la question des obligations du transporteur en cours de transport ainsi que le mécanisme de son exonération de responsabilité en cas de survenance d'un dommage, et ce, alors qu'il ne doit offrir et garantir qu'un transport s'exécutant dans des conditions « normales », charge à lui de fournir un moyen de transport en bon état, de prendre les décisions que l'on attend d'un professionnel du transport et d'apporter à la cargaison un soin a minima, au plus conventionnel.

Le cas excepté tenant à la défaillance de l'emballage sera essentiellement traité dans ce mémoire sous l'angle du transport maritime. Nous ne parlerons alors plus que de chargeur, notion qu'il faut comprendre comme expéditeur dans tous les autres modes de transport.

D'ailleurs il ne sera pas inintéressant de se pencher sur les textes de loi et la jurisprudence se rapportant aux autres modes de transport et notamment au transport routier qui constitue très majoritairement le prolongement du transport maritime.

Autre spécificité, ce mémoire portera uniquement sur les marchandises transportées en colis (et essentiellement en conteneur) dans la mesure où nous traitons ici d'un cas excepté tenant à la défaillance de l'emballage, approche bien distincte sur ce point du cas excepté tenant à la freinte de route (qui concerne de fait essentiellement le vrac).

Il nous faudra, dans une première partie, déterminer ce que la notion d'emballage renferme, d'abord au regard des textes et de la jurisprudence, mais également au regard de la pratique (normes et spécifications techniques). Nous aborderons dans une seconde partie le régime d'exonération de la responsabilité du transporteur avec son mécanisme de preuve du cas excepté et de son lien de causalité avec le dommage tout en tenant compte de la faute éventuelle du transporteur lui-même.

## **PARTIE 1. Notion juridique et technique de l'emballage**

La notion d'emballage en matière de transport nécessite une analyse poussée qui ne saurait se limiter à la conception que l'on en a dans la vie du quotidien que ce soit lorsque l'on souhaite expédier un livre ou un bibelot par la poste ou lorsque l'on contemple la présentation des produits manufacturés dans les rayons du supermarché. Nous l'avons vu, il y a, derrière l'idée simple que l'on peut se faire d'un emballage, tout un travail de réflexion qui repose sur une connaissance minutieuse de la marchandise (en particulier ses faiblesses) que l'on souhaite protéger contre les risques d'un transport se déroulant selon un mode précis, une durée déterminée, des ruptures de charge inévitables, des conditions climatiques prévisibles, etc... Nous verrons donc que l'emballage résulte d'une activité professionnelle à part entière répondant à des normes professionnelles parfois codifiées, comme c'est le cas en Europe.

Mais avant de rentrer dans cet examen technique de l'emballage, penchons-nous sur la qualification juridique de la notion d'emballage car si l'exonération de responsabilité du transporteur tenant à la défaillance de l'emballage existe en tant que telle et de façon autonome, c'est bien qu'elle doit être distinguée d'autres cas exceptés de responsabilité du transporteur mais assimilables tout autant à une faute du chargeur (autre que celle relevant de l'emballage) ou à un défaut / un vice de la marchandise elle-même. Nous partirons pour se faire d'une analyse formelle des textes (lois et conventions internationales) que nous décortiquerons à la lumière de la jurisprudence.

### **TITRE 1. Appréciation juridique de la notion d'emballage**

Nous allons voir que les textes relatifs à l'exonération de la responsabilité du transporteur tenant à la défaillance de l'emballage sont extrêmement brefs. Cela n'a rien de surprenant et ce n'est d'ailleurs pas une exception dans la longue liste des cas exceptés de responsabilité du transporteur que l'on retrouve habituellement. Il n'en demeure pas moins que le choix des termes employés par le législateur soulève parfois des difficultés d'interprétation qu'il revient donc au juge de résoudre. Le jugement qui est porté sur l'emballage doit intégrer cette double dimension physique et cinétique (une marchandise, un transport), le tout participant au conditionnement de la marchandise qu'il nous semble utile de distinguer de la notion d'emballage en tant que telle.

## CHAPITRE 1. Le cas excepté tenant à la défaillance de l'emballage dans les textes et la jurisprudence

« *L'insuffisance de l'emballage, est historiquement l'un des premiers cas d'exonération contractuelle à la disposition du transporteur, et ressort aujourd'hui parmi les plus importants cas d'exonération que l'on trouve dans les règles de La Haye/Visby* »<sup>10</sup>. L'importance de ce cas d'exonération pour le transporteur résulte nous l'avons dit de la défaillance trop fréquente du chargeur à emballer convenablement ses marchandises pour leurs faire supporter un transport sans risque de perte ou d'avarie.

Si ce mémoire se focalise principalement sur le transport maritime, une comparaison rédactionnelle des textes relatifs à chaque mode de transport nous paraît ici opportune, ne serait-ce que pour souligner les zones d'ombre aujourd'hui résolues de l'emploi de termes inadaptés. L'analyse des conventions internationales portant exonération du transporteur, sera accompagnée d'une lecture des textes de droit national français.

### Section 1. Des textes concis que la jurisprudence précise

D'origine contractuelle, les cas exceptés de responsabilité du transporteur maritime ont été progressivement intégrés dans les lois et conventions internationales au cours du XX<sup>ème</sup> siècle. L'objectif du législateur de l'époque était de prévenir les abus des compagnies maritimes qui face à des petits chargeurs disposaient d'un pouvoir de négociation contractuelle bien plus important.

#### I. Les textes relatifs au transport maritime

##### A. *En droit international*

Si l'on se réfère au texte de la Convention de Bruxelles de 1924 (très souvent choisi par les parties au contrat de transport maritime), pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, largement ratifiée par les pays impliqués dans le commerce maritime mondial dont la France (pays transporteur), et relative au contrat de transport de marchandise, le cas excepté intéressant notre sujet ressort comme suit : « *Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant : (...) n) **D'une insuffisance d'emballage*** »

---

<sup>10</sup> Marine Cargo Claim, Chap. 21, I., p.491 (traduction libre)

("insufficiency of packing" dans le texte anglais) ; »<sup>11</sup>. Cette formulation peut d'ailleurs être comparée avec celle retenue dans la loi française du 2 avril 1936, relative aux transports des marchandises par mer, supposée harmoniser à l'époque le droit interne avec le droit international. On y retrouve le terme de « *défaut* » d'emballage.

Nous constatons qu'il n'est ici jamais question de « *l'absence* » d'emballage, point qu'il convient de préciser. En effet, si à partir de ces formulations (défaillance et défaut), nous devons considérer le transporteur comme étant exonéré de sa responsabilité dès lors que la marchandise est transportée sans emballage, alors c'est qu'une absence d'emballage est la pire défaillance ou le pire défaut qui soit. Et pourtant il arrive que la jurisprudence refuse d'exonérer totalement ou partiellement le transporteur dans de telles circonstances.

Il semblerait que la jurisprudence française ait d'abord été tentée d'évincer cette difficulté en soutenant que « *l'expression "un défaut d'emballage" vise non l'absence d'emballage, mais une déficience ou insuffisance d'emballage* »<sup>12</sup> précisant dans un arrêt ultérieur « *que ce n'est pas par omission que le rédacteur du texte de la Convention n'a pas mentionné l'absence totale d'emballage, mais parce qu'il s'agit d'un mode de transport différent, prévu et admis par les compagnies de transport, non pas comme une négligence mais comme une option offerte au client* »<sup>13</sup>. La présence ou non d'un emballage caractériserait alors un mode de transport différent, excluant l'absence d'emballage du cas excepté de responsabilité pour le transporteur.

Mais cette position ne semble pas avoir tenu longtemps, les juges préférant se référer à la notion de faute du chargeur pour déterminer si l'absence d'emballage est susceptible ou non d'exonérer le transporteur de sa responsabilité, incluant donc de fait ce point comme cas excepté de l'article 4, 2. (n) de la Convention de 1924. C'est ainsi qu'un commissionnaire de transport a été jugé responsable des dommages affectant des tubes en acier voyageant habituellement à nu<sup>14</sup>.

Finalement, si ces arrêts « *ont refusé d'exonérer le transporteur pour des avaries survenues à des marchandises dépourvues de tout emballage, ce n'est pas parce que, a priori, le défaut d'emballage n'est pas un cas excepté ; c'est parce que ces décisions ont reconnu que le fait de faire voyager "à nu" les marchandises*

---

<sup>11</sup> Article 4 §2

<sup>12</sup> DMF 1960, page 406, Arrêt de la Cour d'Appel d'Aix du 24 février 1960

<sup>13</sup> DMF 1963, p.176, Arrêt du Tribunal de Commerce de la Seine du 30 mars 1962.

<sup>14</sup> DMF 1976, p.553, Arrêt de la Cour d'Appel de Paris du 14 novembre 1975

considérées ne constituait pas, dans ces cas, une faute du chargeur ». Ainsi donc il convient toujours de se demander « si les faits constituent une faute de la part du chargeur » qu'il y ait absence ou non d'emballage. La qualité d'un emballage ne s'apprécie pas en se focalisant sur l'épaisseur de l'emballage mais sur la qualité de celui-ci à affronter un transport particulier.

## B. En droit interne

C'est la solution qui semble avoir été d'office retenue en droit français pour ce qui concerne le transport maritime avec un texte pourtant bien plus succinct. On peut ainsi lire à l'article L.5422-12 du code des transports que « *Le transporteur est responsable des pertes ou dommages subis par la marchandise depuis la prise en charge jusqu'à la livraison, à moins qu'il prouve que ces pertes ou dommages proviennent : (...) 6° Des fautes du chargeur, notamment dans l'emballage, le conditionnement ou le marquage des marchandises* ». Cependant ce texte semble avoir le mérite d'introduire d'emblée la notion de « faute » du chargeur dans l'emballage, et ce, qu'il y ait ou non un emballage.

C'est finalement dans le contrat type général en transport routier que l'approche du cas excepté tenant à la défaillance de l'emballage nous apparaît la plus claire et la plus complète : « 6.1. Lorsque la nature de la marchandise le nécessite, celle-ci doit être conditionnée, emballée, marquée ou contremarquée de façon à supporter un transport exécuté dans des conditions normales et des manutentions successives intervenant en cours de transport (...). 6.4. Le donneur d'ordre répond de toutes les conséquences d'une absence, d'une insuffisance ou d'une défectuosité du conditionnement, de l'emballage, du marquage ou de l'étiquetage. » (Article 6). Notons simplement à ce stade cette distinction qui est faite non sans raison entre les notions d'emballage et de conditionnement. Nous y allons y revenir dans le chapitre suivant.

## II. Défaut et Absence de l'emballage : une jurisprudence cohérente avec la pratique

Il ressort de ce que nous venons de voir que l'absence et le défaut d'emballage doivent s'apprécier au regard de ce qui est « habituellement » ou « ordinairement » usité ("*customary*" : terme utilisé dans la jurisprudence anglo-saxonne). Ainsi il conviendra pour le juge de déterminer dans un premier temps s'il s'agit ou non d'un emballage conforme à l'état de l'art. Cette appréciation rappelons-le doit s'effectuer en fonction de la marchandise et du type de transport considéré. Ainsi une marchandise devra être emballée si sa nature l'exige.

Mais reste encore à traiter la question des dommages légers affectant les marchandises transportées à nues, dommages bien souvent inévitables dans des conditions normales de transport ; à moins d'en revenir à la première position de la jurisprudence française (mode de transport différent) consistant finalement à attribuer au transporteur un devoir de soin et de vigilance renforcée pour des marchandises qu'il sait voyageant sans emballage (prestation qu'il pourrait facturer en complément).

La question a été particulièrement développée pour le transport des véhicules. « *Puisque les automobiles sont habituellement expédiées sans emballage, l'exonération du transporteur pour emballage insuffisant n'est pas applicable, de sorte que le transporteur est considéré comme responsable, sauf pour les bosses et les éraflures mineures* »<sup>15</sup>. Notons à ce sujet que le contrat type véhicules roulants intègre ce particularisme en son article 6 : « *Les véhicules roulants voyagent à nu. L'absence d'emballage n'est pas une cause d'exonération de la responsabilité du transporteur* ».

D'un point de vue assurantiel maintenant, il convient de souligner que la police française d'assurance maritime sur facultés<sup>16</sup> est rédigée de façon à ne laisser aucun doute d'interprétation à ce sujet puisqu'elle évoque en son article 7, 4° l'« absence », l'« insuffisance » et l'« inadaptation » de l'emballage.

Comme nous l'avons déjà indiqué précédemment, un transport quel qu'il soit inclut une part de risque. L'emballage de la marchandise est un moyen d'action pour le chargeur de réduire ce risque à un niveau acceptable. Si le chargeur décide d'utiliser un emballage inférieur à ce qu'il est d'usage d'utiliser, il prend un risque qu'il est libre de prendre mais dont il doit supporter les conséquences. Le transporteur à qui un chargeur confie une marchandise non emballée alors qu'elle le devrait ne se voit pas imposer d'obligation de soin supplémentaire par rapport à celle qu'il est d'usage de lui apporter si elle l'était. C'est pourquoi, semble-t-il, les dommages mineurs affectant les véhicules transportés à nu ne lui sont pas imputables puisqu'ils résultent manifestement de l'absence d'emballage. Nous le verrons, la prestation de transport et les obligations qui en découlent pour le transporteur ne s'apprécient pas par rapport à l'emballage mais par rapport au moyen de transport, encore faut-il trouver la ligne de démarcation entre

---

<sup>15</sup> Marine Cargo Claims, Chap. 21, XII., p.505 (traduction libre)

<sup>16</sup> Police française d'assurance maritime sur facultés (marchandise) du 1<sup>er</sup> juillet 2009

l'emballage et le moyen de transport, entre un conteneur « mode de conditionnement » ou un conteneur « engin de transport ».

L'on peut ainsi en conclure que *« chaque action en responsabilité pour emballage défectueux doit être décidée en fonction des faits qui lui sont propres. Dans chaque cas, le juge doit mettre en balance le niveau d'emballage que l'on peut raisonnablement attendre du chargeur et le niveau de soin que l'on peut raisonnablement exiger du transporteur. En d'autres termes, le juge doit trouver un terrain d'entente ou une règle de raison entre le type d'emballage et le standard de soin »*<sup>17</sup>.

## Section 2. L'emballage : un cas excepté de responsabilité bien spécifique et autonome

Nous nous sommes concentrés jusqu'à présent sur le cas excepté tenant à la défaillance (absence ou insuffisance) de l'emballage sans traiter des raisons fondamentales qui ont conduit avec le temps à mettre à la charge du chargeur (et non du transporteur) l'obligation d'emballer ses marchandises. Après les avoir évoquées il conviendra également d'aborder la difficulté que l'on peut avoir à distinguer ce cas excepté d'avec ceux résultant : d'une faute du chargeur autre que celle résultant de la défaillance de l'emballage ; ou de ceux résultant du vice propre de la marchandise.

### I. L'emballage, une obligation à la charge exclusive du chargeur

#### A. *Une connaissance approfondie des caractéristiques de la marchandise*

Cela va sans dire, mais il résulte des textes mentionnés ci-dessous que l'emballage est de la responsabilité du chargeur et non de celle du transporteur bien que certaines précisions seront faites à ce sujet lorsque nous aborderons la question du conditionnement et de la conteneurisation. Ainsi le chargeur doit présenter au transporteur des marchandises convenablement emballés et aptes à affronter les conditions de transport prévues.

Ainsi le chargeur se doit d'emballer les marchandises en fonction de leurs particularités dont il est censé avoir une parfaite connaissance qu'il en soit lui-même le producteur/fabriquant ou un simple négociant traitant habituellement de ce type de marchandise. Mais son obligation ne s'arrête pas là puisque le cas échéant il doit attirer *« l'attention du transporteur sur une particularité*

---

<sup>17</sup> Marine Cargo Claims, Chap. 21, IX., p.499 (traduction libre)

de la marchandise, notamment en matière de marchandises dangereuses »<sup>18</sup> (point abordé dans le chapitre suivant).

Si le chargeur décide de sous-traiter l'emballage à un emballeur professionnel il ne se trouve pas déchargé de son obligation d'information envers ce dernier qui aura à respecter un cahier des charges préalablement convenu (point développé dans le chapitre suivant).

#### B. Une obligation relevant également du contrat de vente

Il est souvent rappelé la nécessité de distinguer le contrat de transport du contrat de vente. Cependant une interdépendance en résulte inévitablement et c'est pourquoi nous souhaitons ici intégrer la notion d'emballage telle qu'elle résulte de la Convention de Vienne de 1980 sur les contrats de vente internationale de marchandises. Son article 35 aborde la question de l'emballage et résume ce que nous venons d'expliquer pour le chargeur mais du point de vue du vendeur comme suit : « 2) À moins que les parties n'en soient convenues autrement, les marchandises ne sont conformes au contrat que si : (...) d) Elles sont emballées ou conditionnées selon le mode habituel pour les marchandises du même type ou, à défaut du mode habituel, d'une manière propre à les conserver et à les protéger ».

On retrouve là une certaine similitude entre le contrat de vente et le contrat de transport. Ainsi si le vendeur se voit chargé d'une obligation de conseil vis-à-vis de l'acheteur, le chargeur se voit lui chargé d'une obligation de coopération avec le transporteur, obligation qui dépasse largement l'obligation qui lui est faite d'emballer raisonnablement ses marchandises, obligation couplée à un devoir d'information vis-à-vis du transporteur s'il veut se voir dégager de sa responsabilité en cas de sinistre.

Ainsi l'expéditeur d'une marchandise peut voir sa responsabilité engagée sur le fondement de sa triple casquette de fabricant, vendeur et chargeur pour ne pas avoir respecté ses obligations tenant à défaillance dans le conditionnement de sa marchandise. C'est ainsi qu'un arrêt de la cour d'appel d'Aix-en-Provence a pu retenir pour une avarie (incendie) survenue à une cargaison de potassium monopersulfate que « la seule responsabilité du chargeur qui, connaissant les spécificités de son produit, se devait de donner les instructions adéquates pour son transport sans danger »,

---

<sup>18</sup> DMF, Novembre 2020, n°829, p. 943

mettant ainsi à la charge du chargeur « *une obligation de coopération accrue quant aux particularités du produit qu'il expédie* »<sup>19</sup>.

## II. Des confusions à éviter avec d'autres cas exceptés

La distinction claire qu'il convient d'apporter entre le cas excepté tenant à l'emballage et celui tenant au vice propre de la marchandise ou de la freinte de route nous semble nécessaire pour nos développements ultérieurs, non seulement pour la preuve de l'existence du cas excepté pour défaillance de l'emballage que pour la défense du transporteur face aux tentatives du chargeur de prouver une faute quelconque du transporteur pour réintroduire si ce n'est totalement au moins partiellement une part de sa responsabilité dans la survenance d'un dommage affectant la marchandise.

### A. *Emballage et vice propre de la marchandise*

Le vice propre de la marchandise est un cas excepté qui peut être défini comme étant « *la propension qu'a la marchandise à se détériorer par elle-même sous l'effet d'un transport normal* »<sup>20</sup>. Il s'agit en réalité de « *dommage à la marchandise causé par la marchandise elle-même* »<sup>21</sup>.

Pour ce qui intéresse notre sujet, des avaries peuvent soulever certaines hésitations d'appréciation dès lors qu'il s'agit de déterminer si un dommage résulte du vice propre de la marchandise ou de la défaillance de l'emballage. Ainsi en est-il par exemple des objets fragiles. Mais la doctrine et la jurisprudence considère à bon droit que « *la fragilité de l'objet ne constitue pas un vice propre de la marchandise* »<sup>22</sup> ce qui sous-entend pour nous qu'un objet fragile doit être emballé de façon adéquate et faire l'objet d'un soin particulier pour le transporteur si celui-ci en a été informé.

---

<sup>19</sup> DMF 2016, p.370, arrêt de la Cour d'Appel d'Aix-en-Provence du 24 septembre 2015, commenté par Marie-Noëlle Raynaud

<sup>20</sup> Traité de Droit Maritime, 14<sup>e</sup> édition, Ph. Delebecque, §803, p. 630,

<sup>21</sup> Bulletin des Transports et de la Logistique, n°3836, p.361

<sup>22</sup> Idem

## B. Emballage et freinte de route

Il ressort de la jurisprudence et de la doctrine que « la freinte est une tolérance de dommage acceptée pour certaines marchandises qui perdent en poids ou en volume pendant le transport du fait de leur nature intrinsèque. (Exemple : le café, le blé, etc.) »<sup>23</sup>.

Certains arrêts semblent avoir étendu cette perte de poids ou de volume (freinte de route) à une perte pour casse (ou freinte de casse). « Toute marchandise, plus ou moins fragile, doit être présumée chargée avec une réserve tacite de freinte de casse, dont le pourcentage est d'autant plus faible que l'emballage est plus soigné. C'est ainsi que les tuyaux de fibrociment, sans être constitués par une manière friable, sont néanmoins assez fragiles pour subir des dommages à la suite d'une manutention normale, dans les ports et à bord d'un navire »<sup>24</sup>.

## CHAPITRE 2. L'emballage, une notion à apprécier à l'aune d'une opération de transport

Nous l'avons déjà évoqué, la qualité d'un emballage s'apprécie non seulement au regard des caractéristiques de la marchandise, point sur lequel nous reviendrons techniquement parlant, mais également au regard du choix du mode de transport retenu et qu'il convient maintenant d'examiner plus en détail. Dans cette perspective, la notion d'emballage s'inscrit dans celle plus générale du conditionnement, premier point que nous allons aborder dans ce chapitre.

### Section 1. Une distinction à faire entre l'emballage et le conditionnement

Si l'on en revient à la définition des termes, l'emballage « signifie proprement "mettre en balle"<sup>25</sup>, d'où "mettre dans une enveloppe" »<sup>26</sup> et renvoie à « tout ce qui sert à emballer (papier, toile, caisse) »<sup>27</sup> tandis que le conditionnement est défini comme « l'action de conditionner »<sup>28</sup> c'est-à-dire

---

<sup>23</sup> DMF, Décembre 2018, n°808, p.995

<sup>24</sup> DMF 1960, p.406, Cour d'appel d'Aix-en-Provence, 24 février 1960

<sup>25</sup> Balle = paquet

<sup>26</sup> Dictionnaire de la Langue Française

<sup>27</sup> Robert

<sup>28</sup> Robert

« mettre dans des conditions physiques déterminées »<sup>29</sup> ou encore plus justement « préparer un produit pour le transport (et la vente) »<sup>30</sup>.

## I. Le partage des responsabilités en matière de conditionnement

Nous aborderons ce point en distinguant la « mise en condition » de la marchandise et la « mise en condition » du moyen de transport. Cette distinction provient de ce qu'une expédition « inclut les deux données de fait que sont la marchandise et le voyage. Plus encore, le mot "expédition" inclut l'idée, simple mais fondamentale, de l'adéquation de la chose transportée au mode de transport effectivement retenu. Autrement dit, organiser une expédition, c'est répondre de ce que la marchandise prise en charge rencontre son mode de transport adéquat »<sup>31</sup>.

### A. Mise en condition de la marchandise (à la charge du chargeur et du transporteur)

Nous l'avons vu, il existe une interdépendance entre le choix de l'emballage et le moyen de transport. Si l'emballage participe du conditionnement et se trouve être de la responsabilité du chargeur, il n'en est pas le seul élément. Bien d'autres tâches sont nécessaires pour mettre la marchandise en condition de transport à commencer par son chargement ou encore le choix du mode de transport avec ces contraintes physiques et temporelles propre.

Une énumération des différentes tâches relative à la mise en condition de la marchandise peut être trouvée pour des raisons évidentes dans les clauses et conditions de la police d'assurance maritime sur faculté. La police d'assurance ayant pour objectif de couvrir un ou plusieurs risques, elle se doit de les désigner et de déterminer le niveau de précaution minimum requis pour la mise en œuvre de la garantie. Ainsi il ressort de l'article 7, 4° que sont exclus de la garantie pour non-apptitude à affronter les risques du transport « l'absence, l'insuffisance ou l'inadaptation : – de la préparation, de l'emballage ou du conditionnement de la marchandise, – du calage ou de l'arrimage de la marchandise à l'intérieur d'une unité de charge lorsqu'ils sont effectués par l'assuré, ses représentants ou ayants-droit ou lorsqu'ils sont exécutés avant le commencement du voyage assuré ».

---

<sup>29</sup> Robert

<sup>30</sup> L'Internaute : <https://www.linternaute.fr/dictionnaire/fr/definition/conditionner/>

<sup>31</sup> DMF Décembre 2019 n°709, p.977

L'analyse qu'a faite Victor-Emmanuel Bokalli<sup>32</sup> sur la conteneurisation et ses conséquences sur les précautions prises par le chargeur dans l'emballage et le conditionnement des marchandises nous permet de survoler l'ensemble des problématiques portant sur la « préparation » d'une marchandise pour son transport et de nous rendre compte de la frontière pas toujours évidente entre les notions d'emballage et de conditionnement. *« Sous prétexte de leur mise en conteneur, les chargeurs ont tendance à ne plus soigner l'emballage des marchandises ou à leur assurer un conditionnement adéquat. (...) Dans un transport multimodal de magasin à magasin, les marchandises sont soumises aux contraintes de toutes sortes, verticales et horizontales notamment, dues aux différents moyens de transport utilisés (fer, route, air, mer). De même, l'affaiblissement excessif de l'emballage des colis empotés dans le conteneur peut entraîner des avaries si les marchandises ont un voyage supplémentaire à accomplir après ouverture du conteneur de groupage si elles ne sont pas conteneurisées de bout en bout. (...) Le choix des emballages ne doit se faire qu'après un examen minutieux. Ils doivent par exemple être suffisamment solides pour permettre le gerbage des colis et leur résistance face aux pressions de toute nature pendant les différents transports. (...) Les colis expédiés par conteneurs sont généralement plus exposés à la condensation, à l'humidité et aux brusques écarts de température, notamment dans le cas des conteneurs chargés en pontée que ceux acheminés dans les cales (...). Le choix des emballages par le chargeur devra donc tenir compte de cette donnée. (...) Dans le cas d'un groupage en un seul conteneur de colis hétérogène et de provenances différentes, chaque expéditeur devra tenir compte dans le choix qu'il fera de ses emballages de certains faits dont dépend directement l'arrivée à l'état sain de ses marchandises. (...) Il devra donc insister auprès (...) du transporteur pour que ne soient chargées ensemble que des marchandises compatibles ».*

Pour ne reprendre que certains points, l'on voit bien qu'il est de la responsabilité du chargeur de prévoir un emballage capable de supporter un gerbage. Le transporteur de son côté est responsable de ces opérations si l'on se trouve dans le cas d'un groupage. Il commet une faute s'il place au-dessus des colis de poids supérieur ou tout simplement si le chargeur a expressément refusé le gerbage de ses marchandises. De même, le chargeur se doit d'emballer ses marchandises de telle sorte à supporter l'humidité particulière que l'on rencontre dans le cadre d'un transport maritime mais le transporteur commet une faute s'il place le conteneur en pontée sans en demander l'accord expresse du chargeur.

---

<sup>32</sup> Thèse de Victor-Emmanuel Bokalli, 1989, Conteneurisation et transport multimodal international des marchandises (Aspects juridiques et assurances)

Il peut exister différentes strates « d'emballage » (même si le terme nous le verrons n'est pas nécessairement adapté) entre la matière brute de la marchandise et l'unité de charge ou unité de manutention. Considérons par exemple un produit tel que le vin ou l'huile d'olive. L'emballage peut être constitué de bouteilles (de verre ou de plastique) de contenance variable (1L, 75cl, etc...) placées à l'intérieur de cartons de différentes tailles (2, 3, 6, 12 unités), empilés sur plusieurs palettes bois et saisis par un film plastique étirable. On obtient alors des unités de charge (palettes) composées de différentes unités de consommation. Ces palettes sont alors chargées à l'intérieur d'un conteneur qui devient alors une unité de manutention.

Juridiquement parlant, l'emballage étant à la charge exclusive du chargeur, il convient de considérer qu'à partir du moment où le transporteur intervient il ne peut plus être question d'emballage. On parlera alors de conditionnement. Mais le conditionnement de la marchandise n'est pas pour autant à la charge exclusive du transporteur. En d'autres termes là où le transporteur intervient il n'est plus question d'emballage mais de conditionnement dont la responsabilité peut incomber selon les cas au chargeur ou au transporteur.

Une distinction pourrait être faite par exemple entre l'unité de manutention et l'unité de charge mais ces deux notions se confondent en réalité, le transporteur recevant par exemple des palettes s'il fournit le conteneur (alors considéré nous allons le voir comme un engin de transport) ou directement le conteneur (lorsque celui-ci est fourni par le chargeur). Ainsi donc l'unité de charge ou de manutention renvoie tantôt la palette, tantôt au conteneur lui-même.

Ainsi le chargeur est responsable de l'état de la marchandise jusqu'à son enveloppe ou apparence extérieur. Nous devons considérer à ce stade que le calage et le saisissage de la marchandise au sein l'emballage ou pourrait-on dire de l'unité de charge participe de la notion d'emballage qui est à la charge exclusive du chargeur. Le transporteur est responsable de la marchandise telle qu'elle lui est présentée (extérieurement), c'est-à-dire emballé si besoin est, mais n'a aucune obligation d'ouvrir chaque paquet pour vérifier le bon conditionnement de la marchandise.

A noter également que le chargeur reste responsable du choix du moyen de transport puisqu'étant supposé avoir une parfaite connaissance de sa marchandise et des conditions atmosphériques (choix du type de conteneur : dry, reefer, open top, etc.) et déplacement (route,

maritime, messagerie express) qu'elle est en mesure de supporter en fonction du mode d'emballage choisi.

B. *Mise en condition du moyen de transport (à la charge exclusive du transporteur)*

Il convient de rappeler l'obligation qu'a le transporteur de mettre le navire en état de navigabilité, obligation prévue par l'article 4-1. de de la Convention de Bruxelles de 1924 (régissant encore de nos jours la majorité des contrats de transport maritime) : « *Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables des pertes ou dommages provenant ou résultant de l'état d'innavigabilité, à moins qu'il ne soit imputable à un manque de diligence raisonnable de la part du transporteur à mettre le navire en état de navigabilité ou à assurer au navire un armement, équipement ou approvisionnement convenables ou à approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées, de façon qu'elles soient aptes à la réception au transport et à la préservation des marchandises (...)* ».

Cette obligation de mise en état de navigabilité s'étend en réalité à ce que le textes mentionne comme « *toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargés* ». Inscrit dès l'origine dans la Convention de Bruxelles de 1924, cette formule fourre-tout a été utilisée pour considérer le conteneur comme partie intégrante du navire, le prolongement de celui-ci. Mais cette qualification n'est pas exclusive et tient en réalité à l'entité qui l'a fourni.

En réalité, ce que nous avons cherché à démontrer ici, est que la notion d'emballage ne peut réellement s'apprécier qu'en partant de la notion plus vaste qu'est le conditionnement et qu'il faut entendre sous ce double volet de mise en condition de la marchandise et de mise en condition du moyen de transport. Dans un premier temps nous avons relevé qu'une fois que la marchandise était remise au transporteur, là s'arrêtait nécessairement la mise sous emballage de la marchandise (peu importe que cet emballage soit ou non adapté) dans la mesure où seul le chargeur en est responsable. S'il est vrai que les actions antérieures à cette remise de la marchandise au transporteur ne relèvent pas automatiquement de l'emballage, celle qui lui sont postérieures ne peuvent l'être. Au regard de cette analyse il convient maintenant de trancher la question délicate du conteneur qui peut être vu soit comme le prolongement de l'emballage soit comme le prolongement du moyen de transport (du navire).

## II. Le conteneur face à une qualification juridique variable

Le conteneur est ici la dernière étape de notre développement visant finalement à délimiter le périmètre de ce qu'il convient de regrouper sous la notion d'emballage. Nous savons que le chargeur est seul responsable de l'emballage et que l'emballage est un sous-ensemble pourrait-on dire de la notion de conditionnement.

### A. *Le conteneur comme engin de transport (lorsqu'il est fourni par le transporteur)*

La Convention internationale sur la sécurité des conteneurs de 1972, définit le conteneur comme : « un engin de transport (...), destiné à contenir des marchandises et conçu de manière à être aisément manipulé, notamment lors de son transbordement d'un mode de transport à un autre (maritime, fluvial, ferroviaire ou routier) »<sup>33</sup>.

Le conteneur est ainsi assimilé à un engin de transport et non pas à un mode de transport. Bien qu'il soit arrivé à la jurisprudence de qualifier maladroitement semble-t-il le conteneur comme un « mode de transport » (par opposition à un transport en cale), le conteneur est généralement vu comme le prolongement du moyen de transport.

Le type de conteneur choisi (reefer, dry, open top, etc...) ne semble pas non plus relever d'un mode de transport mais bien du conditionnement de la marchandise, conditionnement qui inclut l'adéquation de l'emballage avec le moyen de transport considéré dont la responsabilité incombe selon les circonstances (manque d'instruction du chargeur ou mauvaise exécution de celles-ci par le transporteur) à la responsabilité du chargeur ou du transporteur.

Concernant le transport en conteneur frigorifique, un arrêt de la Cour d'Appel d'Aix-en-Provence<sup>34</sup> est allé jusqu'à considérer que le positionnement d'un volet de renouvellement d'air d'un conteneur frigorifique (reefer) participait à l'opération de transport et non pas du conditionnement de celui-ci à la charge du chargeur : « le choix du positionnement du volet ne constitue pas une modalité de conditionnement de la marchandise, mais participe à l'opération de transport »<sup>35</sup>.

---

<sup>33</sup> Cedre, Bulletin d'Information, Déc. 2020 #41

<sup>34</sup> CA Aix 22 nov. 2007, BTL 2008, 525

<sup>35</sup> DMF Hors-série n°13, Juin 2009, p.78-79

Il est arrivé que certains arrêts parlent d'emballage pour un conteneur fourni par le transporteur ce qui ne nous semble pas approprié. Tout au plus pourrions-nous parler de conditionnement. Un arrêt de la Cour d'Appel d'Aix-en-Provence (du 18 juillet 2013) a ainsi pu affirmer que « *le défaut de vigilance du chargeur concernant les défauts du conteneur et l'absence de réserves exprimées lors de la mise à disposition de ce dernier ne sont pas de nature à exonérer le transporteur maritime de sa propre faute consistant à avoir fourni un emballage insuffisant ou inadapté* »<sup>36</sup>. Notons que l'emballage est de la responsabilité du chargeur à moins que le transporteur ait pris sur lui de le modifier, sans en informer le chargeur ou prendre de réserves sur son état.

*B. Le conteneur comme moyen de conditionnement (lorsqu'il est fourni par le chargeur)*

Dans un arrêt de la Cour d'appel d'Aix-en-Provence (du 4 décembre 2014), il a été jugé que « *dans la mesure où la bonne fermeture de la porte du conteneur renfermant les marchandises est un élément parmi d'autres des opérations d'emballage ou de conditionnement de celles-ci qui incombaient au chargeur, l'existence du cas d'exclusion est caractérisée, l'assureur a ainsi indemnisé son assuré non en exécution obligatoire de la police, mais en dépit de celle-ci et le jugement qui a écarté la subrogation légale doit donc être confirmé* »<sup>37</sup>.

Un commentaire de l'arrêt de de la Cour d'Appel d'Anvers du 14 février 2000 (*ms Humboldt Express*) apporte une précision intéressante à ce sujet et juge finalement que « *le conteneur ne peut qu'être considéré comme un emballage lorsque trois conditions sont remplies : – le chargeur a présenté le conteneur en condition fermée et scellée au transporteur (FCL) ; – le conteneur est livré (remis) par le transporteur au destinataire dans la même condition (FCL) ; – le conteneur est mentionné dans le connaissance/lettre de voiture comme bien transporté sans plus, sans que la marchandise soit identifiée (nature, nombre, poids, marques, etc)* »<sup>38</sup>.

Mais une quatrième condition doit être remplie pour pouvoir considérer le conteneur comme un emballage : il ne faut pas que le conteneur ait été fourni par le chargeur. La chose a été très clairement résumé par M. Ralph De Wit : « *Les définitions qui concernent les conteneurs sont d'ailleurs assez claires et il ne semble pas qu'il y ait beaucoup à ajouter. Le conteneur est regardé comme une*

---

<sup>36</sup> DMF Janvier 2014 n°754, p.45

<sup>37</sup> DMF Avril 2015 n°768, p.338-339

<sup>38</sup> DMF Juillet-Août 2013 n° 749, p.592-593

*partie de la marchandise transportée, dans les cas où il n'est pas fourni par le transporteur ; on peut en déduire a contrario que dans les autres cas, le conteneur fait partie de l'équipement du navire. Ceci se trouve exprimé dans : "Le terme "marchandises" désigne les biens de nature quelconque qu'un transporteur s'engage à déplacer en vertu d'un contrat de transport et s'entend également de l'emballage et de tout équipement et conteneur qui ne sont pas fournis par le transporteur ou pour son compte" »<sup>39</sup>.*

Une décision intéressante portant sur l'assiette du calcul des limitations de responsabilité du transporteur est venue préciser le rôle joué par le conteneur. En effet les limitations de responsabilité sont appliquées sur le poids brut des marchandises transportés donc incluant le poids de l'emballage (considéré au même titre que la marchandise). Si le conteneur est considéré comme un emballage alors logiquement le connaissement maritime ne mentionnera que son numéro et son poids brut (sans précision sur le poids brut de la marchandise qu'il transporte) et les limitations de responsabilité s'appliqueront également sur lui. *« Cette limitation est néanmoins soumise à une condition : il faut que le conteneur n'ait pas été fourni par le transporteur. Cette condition, prévue par l'article 1-24 des Règles de Rotterdam, est particulièrement évidente : si le conteneur appartient au transporteur, les dommages subis sont pour son compte, et on ne voit guère qui pourrait rechercher sa responsabilité. Il est alors intéressant de remarquer que le conteneur changera de qualification juridique selon les hypothèses. Fourni par le chargeur, il est une marchandise. Fourni par le transporteur, il demeure une simple unité de charge, un mode d'emballage, un "truc pour mettre des machins" »,* ou plus précisément comme nous l'avons vu précédemment, un engin de transport, le prolongement du navire, une partie de son équipement.

## Section 2. Une adéquation de l'emballage avec le type de transport envisagé

La qualité d'un emballage doit s'apprécier en fonction des conditions de transport envisagées pour le transport d'une marchandise. L'objectif est ici de se mettre dans la peau du juge et de chercher à déterminer si tel ou tel emballage a été ou non choisi et conçu de façon adéquate pour le transport envisagé. Dans cette optique, il nous faut présenter les différentes contraintes rencontrées selon les différents modes et moyens de transport et auquel tout bon chargeur doit avoir en tête lorsqu'il prépare sa marchandise puis la présente au transporteur, prête à répondre aux conditions que ce dernier est raisonnablement en mesure de lui offrir.

---

<sup>39</sup> DMF Juillet-Août 2013 n° 749, p.646

## I. Conditions de transport relative à chaque mode de transport

L'idée est ici de revenir brièvement sur les contraintes particulières que l'on peut rencontrer dans chaque mode de transport et dont il faut tenir compte lors de la conception de l'emballage. Si différents modes de transport sont envisagés alors il convient de concevoir l'emballage de façon à être en mesure de supporter chacune de ses contraintes spécifiques.

Quel que soit le mode de transport envisagé la marchandise ne pourra pas échapper à des opérations de manutention au départ ou à l'arrivée voire en cours de transport. Cependant chaque mode de transport implique pour les marchandises, des sollicitations/contraintes particulières tenant aux caractéristiques du terrain sur lequel le moyen de transport évolue.

- Ainsi un transport routier doit faire face aux secousses et vibrations, accélérations et décélérations, virage et coup de frein répétés et presque continus.
- Un transport ferroviaire se caractérise par des coups de tampons dans les gares de triage et lors des démarrages et arrêts et des secousses latérales sèches lors des passages aux centre d'aiguillages.
- Le transport fluvial reste peut-être le moins à risque mais évolue malgré tout dans une atmosphère particulièrement humide.
- Les contraintes du transport aérien sont les plus atypiques et proviennent principalement d'une forte de la gravité importante au décollage, des chocs à l'atterrissage et vibrations en cas d'intempéries ainsi qu'à une dépressurisation en altitude. Les contraintes tenant à l'humidité sont quant à elle relativement faible.
- Enfin le transport maritime se caractérise par un environnement particulièrement humide, une exposition à l'eau salée en pontée, à une atmosphère confinée en cale, à des changements climatiques nombreux et soudains et à une forte exposition aux rayonnements du soleil particulièrement lors du passage des tropiques.

Ainsi la jurisprudence a pu soulever un manque de protection « *contre les intempéries tropicales* »<sup>40</sup> (défaut de tropicalisation) ou encore « *au regard de la température enregistrée au moment du déplacement* »<sup>41</sup>.

---

<sup>40</sup> Bulletin des Transports et de la Logistique, 2020, n°3770

<sup>41</sup> Bulletin des Transports et de la Logistique, 2020, n°2775

## II. Contraintes particulières concernant certains moyens de transport

Pour rappel le mode de transport renvoie au transport maritime, aérien, fluvial, ferroviaire ou routier alors que le moyen de transport fait référence au conditionnement de l'engin de transport lui-même, aux conditions dans lequel se transport s'exécute (choix du type de conteneur par exemple). Il nous apparaît utile de nous arrêter sur les deux moyens de transport particulier que sont la conteneurisation (en pontée ou en cale) et le transport par voie de messagerie express.

### A. *Transport en conteneur et cas particulier de la mise en pontée*

Un conteneur mis en pontée fait face à des conditions de transport particulières qui diffèrent d'un transport en cale. Un conteneur en pontée est au premier rang face aux conditions climatiques extérieures. Il est balayé par les vents, sous le rayonnement direct du soleil, peut-être aspergé d'eau salée et en permanence arrosé par les eaux de pluie (risque de ruissellement et d'infiltration d'eau à l'intérieur du conteneur).

### B. *Transport par voie de messagerie express*

Nous sortons ici du cadre d'un transport en conteneur et qui plus est d'un transport maritime. Cependant les marchandises transportées par voie de messagerie express sont soumises à des contraintes de transport bien spécifiques qui exigent par conséquent un emballage bien conçu. Dans ce type de transport, les marchandises sont soumises à de nombreuses opérations de manutention. Ainsi l'emballage doit être particulièrement stable et résistant aux heurts dont l'onde de choc ne doivent pas se répercuter à la marchandise s'y trouvant placée. Pour cela un bon calage et une mise en suspensions du matériel semble indispensable notamment s'il s'agit d'œuvre d'art ou d'objet particulièrement fragile (verre, marbre, céramique, etc.).

## TITRE 2. Sources et considérations techniques sur l'emballage

Comme nous l'avons vu en introduction, le choix du contenant, c'est-à-dire de l'emballage, doit être fait entre d'un côté les caractéristiques de la marchandise que l'on souhaite protéger et de l'autre les risques inhérents à l'opération de transport considérée. Car finalement en traitant des questions d'emballage on s'intéresse à l'ensemble des combinaisons possibles entre le type de marchandise et le mode de transport. Le sujet est tellement vaste qu'il nous sera ici impossible de pousser trop loin l'analyse.

C'est pourquoi nous nous contenterons d'examiner les grands axes et les principales familles ou catégories d'emballage que la pratique professionnelle nous laisse entrevoir. Des exemples précis pourront cependant nous permettre de cerner les nombreuses difficultés pratiques que la preuve du cas excepté tenant à la défaillance de l'emballage peut poser.

### CHAPITRE 1. La pratique : source principale des normes en matière d'emballage

Il n'est pas question ici de se lancer dans une démonstration fastidieuse de l'ensemble des techniques d'emballage. Il nous paraît cependant utile d'en présenter les grands traits et d'en fournir quelques exemples pour permettre au lecteur d'appréhender la diversité des solutions d'emballage qui sont offertes aux chargeurs pour protéger au mieux leur marchandise en fonction des différentes contraintes auxquelles il devra faire face. Ces solutions d'emballage tout comme les contraintes que peuvent subir une marchandise en cours de transport ne sont manifestement pas, peu ou mal connues dans la pratique au vu du nombre d'avaries résultant d'un défaut d'emballage.

## Section 1. Le syndicat de l'emballage industriel (marque S.E.I.)

En France, les normes et spécifications techniques en matière d'emballage sont principalement édictées par le Bureau Technique de l'Emballage Industriel (B.T.E.I.) et permettent de certifier les emballages avec la marque S.E.I. L'ensemble de ces spécifications sont reprises dans le recueil du SEILA (Syndicat de l'Emballage Industriel et de la Logistique Associée) intitulé "*Spécifications techniques des méthodes d'emballage des matériels industriels et applications diverses*". On y retrouve une partie traitant des contraintes physiques et mécaniques liées à l'environnement de la logistique et une présentation des différentes catégories d'emballage.

### I. Les contraintes de l'environnement logistique

Ces contraintes sont de différentes natures : il y a d'abord celles physico-chimiques exercées par certains agents de dégradation, et ensuite celles mécaniques, statiques ou dynamiques. Chacune de ces contraintes se subdivisent en de nombreux éléments auxquels il faut répondre en apportant une protection particulière.

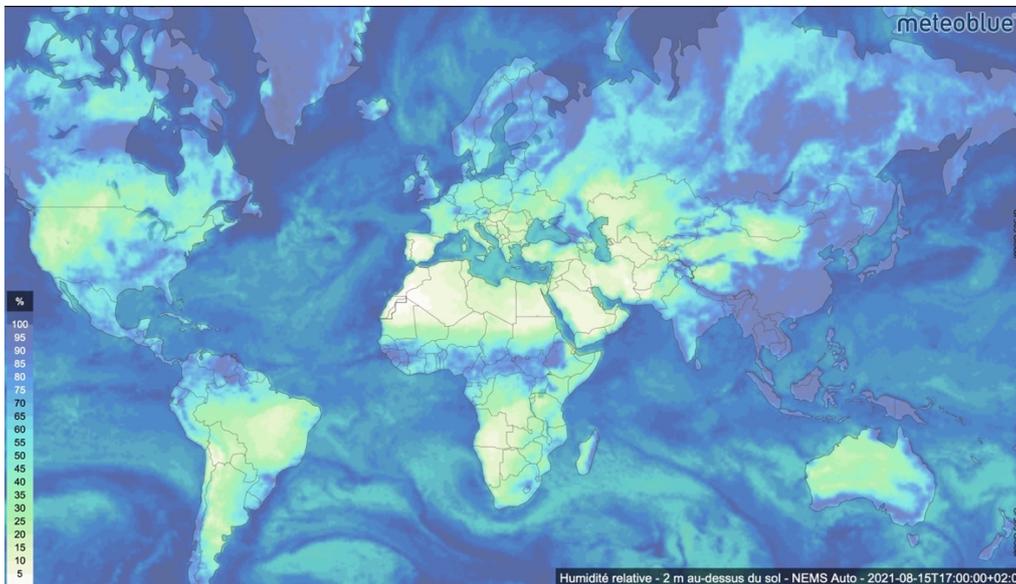
#### A. *Les contraintes physico-chimiques*

Ces contraintes sont nombreuses et résultent des agents dégradants que sont l'humidité, l'air salin, la température, les rayons du soleil, les micro-organismes, le feu ou la proximité avec des produits altérants. Il convient ici d'examiner les contraintes à l'origine des dommages les plus courants dans le cadre d'un transport maritime. Elles sont très dépendantes du choix du moyen de transport, du climat, de la météo saisonnière, de la durée du transport ou encore des conditions de stockage en cours de transport.

Nous pouvons ainsi lister les contraintes exercées sur les marchandises transportées et le type de protection à disposition pour y remédier comme suit :

- ***Vapeur d'eau*** : « *c'est la contrainte climatique la plus courante, l'air ambiant contenant en permanence de l'eau sous forme de vapeur qui peut se condenser en fonction des variations de température. Le rôle des protections anticorrosives et de l'emballage consiste à empêcher la pénétration de cette humidité jusqu'au métal sensible dont est composé le matériel* ». On utilise alors le plus souvent des housses imperméables à condition de s'assurer de l'absence d'humidité ambiante sous housse et de l'état du produit au moment de l'emballage. Des sachets dessiccants peuvent être utilisés pour absorber l'humidité. Enfin un produit

hydrofuge ou de l'huile peuvent également être appliqués pour protéger les parties les plus sensibles à l'humidité. Par exemple, un phénomène d'irisation peut affecter le verre à la suite d'une exposition à l'eau ou à l'humidité (dépôt blanchâtre en forme de toile d'araignée composé de silicate de soude imprimé sur la surface du verre).



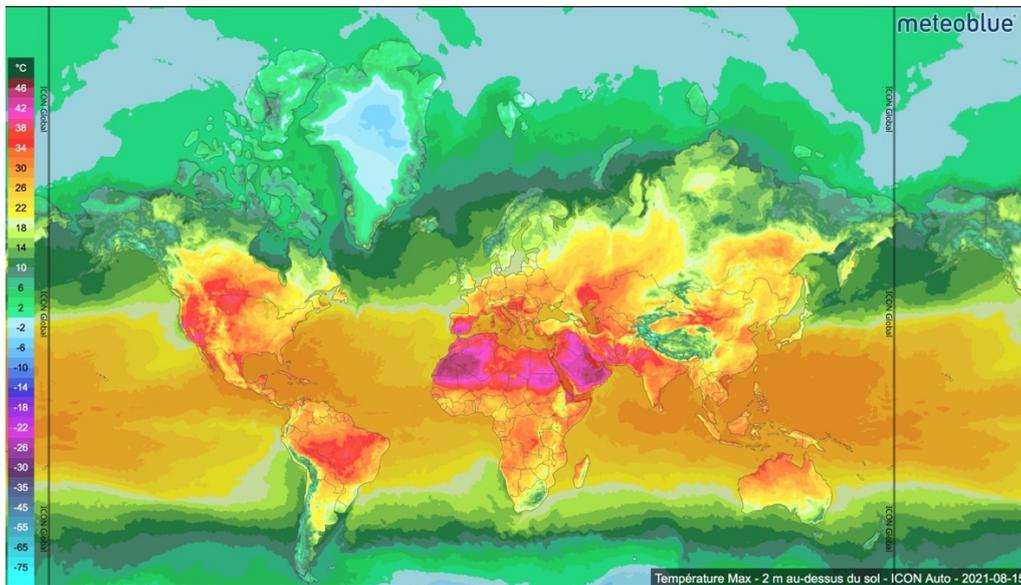
Exemple : Humidité relative à 2 mètres du sol au 15/08/2021<sup>42</sup>

- **Atmosphère saline** : « L'atmosphère saline renforce l'action corrosive de l'humidité par son action chimique. De plus, elle maintient l'eau de condensation sur les pièces. Une pièce qui a été en contact avec l'eau de mer reste humide en permanence, même si l'ambiance hygrométrique n'est pas saturée ».
- **Chaleur** : « Les stockages en climat équatorial subissent des températures élevées mais, même en climat métropolitain, la température peut être importante à la surface des emballages exposés au soleil. Les températures diurnes ne dépassent pas les 70°C, un contenant en bois suffit pour limiter les températures à 60°C. Le choix du contenant, son isolation thermique, ou sa ventilation permettent d'atténuer ces contraintes. On pourra limiter ces contraintes par l'utilisation de véhicules ou de conteneurs isothermes ». L'isolant thermique doit être choisi en fonction de la nature du matériel, des conditions thermiques rencontrées en cours de transport (voir carte ci-dessous<sup>43</sup>) ou encore de la durée d'exposition à ces températures. Pour limiter cette

<sup>42</sup> <https://content.meteoblue.com/fr/dimensions-spatiales/cartes-meteo-dynamiques/humidite>

<sup>43</sup> <https://www.meteoblue.com/weather-maps?variable=swradiation&level=surface&lines=none#coords=1/48.1/19.6&map=temperature~daily~max~auto~2%20m%20above%20gnd~none>

exposition à la chaleur on peut utiliser, en plus du bois et de la ventilation de la marchandise, des plaques de polystyrène expansé ou de la mousse polyuréthane.



Exemple : Température maximale au 15/08/2021

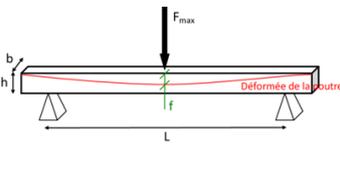
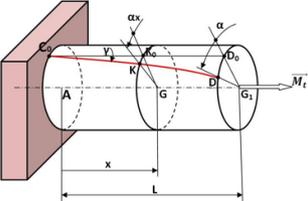
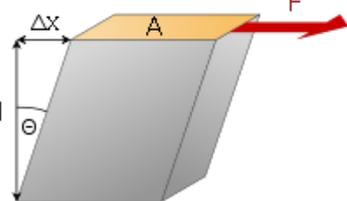
- **Chocs thermiques** : « Les matériels électroniques et électriques sont sensibles aux variations rapides de température. Celle-ci ont lieu principalement lors des ruptures de charges entre les moyens de transport et les entrepôts lors des manutentions, d'un endroit climatisé à un endroit non climatisé ou l'inverse. Ces contraintes agissent dans les deux sens sur la dilatation relative des composants du matériel : chaud-froid et froid-chaud ». Le transport du vin connût un temps le phénomène de popage résultat de la variation importante de la température dans un lapse de temps très court. L'isolant thermique (sac ou couverture isotherme) permet également de remédier à cette contrainte.
- **Micro-organismes, insectes et rongeurs** : « La protection contre les micro-organismes et les champignons consiste à isoler le matériel de l'humidité, mais ce sont surtout les emballages qu'il faut protéger. (...) La résistances du bois est fortement diminuée par l'attaque des insectes. Les bois douteux et les bois utilisés pour l'emballage d'exportation dans les pays exigeant des bois sains, doivent recevoir un traitement curatif. (...) Les rongeurs détruisent les matériaux celluloseux et les bois mais sont aussi friands de polyéthylène. (...) Les emballages protecteurs sont difficiles à réaliser ; seul le métal assure une barrière parfaite ». Si un contrôle de la marchandise et de son emballage apparaît nécessaire avant son expédition, il convient également de penser à examiner le conteneur dans lequel la marchandise va être chargée. Il arrive en effet que

le bois se trouve affaibli par la présence d'insectes xylophages (se nourrissant de la fibre de cellulose).

- **Feu** : « Les flammes, les étincelles, les incendies, les opérations de soudure sont des agents de dégradation qui peuvent endommager les matériels ». « L'ignifugation est une technique qui permet d'améliorer le comportement au feu des matériaux considérés comme dangereux en cas d'incendie ».
- **Corrosion** : c'est « le résultat de l'action qu'exerce un réactif liquide ou gazeux sur un métal ou un alliage. Sa forme la plus connue est la rouille du fer exposé à l'air humide »<sup>44</sup>. « Elle est fonction de la nature des métaux constituant le matériel ou des revêtements réalisés pour sa protection ». Parmi les métaux les plus sensibles à la corrosion on retrouve les alliages, l'acier et le fer et parmi les moins sensibles on a les aciers inoxydables et les surfaces peintes. Les protections contre la corrosion sont peu ou prou les mêmes que celles utilisées contre l'humidité.

### B. Les contraintes mécaniques

Les contraintes mécaniques sont d'ordre statique ou dynamique. Elles résultent de compression, flexions, torsions ou cisaillement provoqué par le gerbage, la manutention ou le transport.

		
<p>En physique (mécanique), la flexion est la déformation d'un objet sous l'action d'une charge. Elle se traduit par une courbure.</p>	<p>La torsion est le fait de vriller une pièce.</p>	<p>Une contrainte de cisaillement est une contrainte mécanique appliquée de manière parallèle une face d'un matériau. C'est le rapport d'une force à une surface.</p>

L'emballage doit être conçu de façon à protéger la marchandise de ce type de contrainte et par conséquent doit être en mesure de protéger des opérations de manutention ainsi que le gerbage des colis. Le transporteur maritime étant en charge des opérations de chargement et de déchargement à bord du navire, voire des opérations d'emportage d'un conteneur, l'emballage doit ainsi être en mesure de faire supporter à la marchandise une manutention par chariot

<sup>44</sup> <https://www.universalis.fr/encyclopedie/corrosion/>

élévateur incluant raisonnablement des chutes, basculements, roulages (sauf si comme nous le verrons des précautions particulières sont exigées par le chargeur).

Bien entendu l'emballage doit être choisi en fonction de la fragilité intrinsèque de la marchandise :

- Fragilité de structure = « déformation créée par un effort de compression ou flexion » ;
- Fragilité de surface = « polissage ou dépolissage par abrasion des surfaces du matériel » ;
- Fragilité aux chocs = « résistance aux contraintes dynamiques » ;
- Fragilité aux vibrations = « mise en résonance de certaines parties du matériel conduisant à des fatigues prématurées ou au bris de celui-ci ».

Pour parer à la fragilité de la marchandise on utilise une protection par calage afin de limiter les zones de contact, d'éviter les localisations des contraintes, d'isoler le contenu du contenant. Contre la flexion on rigidifiera le contenant, contre les chocs et les vibrations on utilisera un système de suspension de la marchandise à l'intérieure d'une caisse bois par exemple et contre les risques d'abrasion on utilisera des matériaux d'enveloppement (papier, film plastique, etc.).

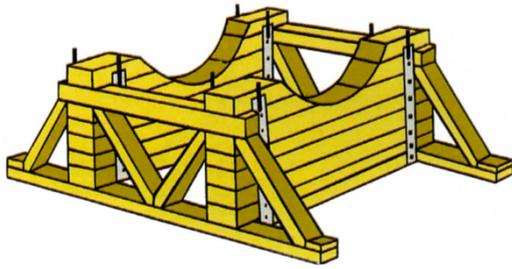
## II. Les catégories d'emballage

Pour répondre à ces différentes contraintes exercées sur les marchandises, le chargeur se doit d'utiliser au mieux les matériaux mis à sa disposition pour assurer la protection souhaitée. Ces matériaux ont eux-mêmes leurs propres caractéristiques. Ils doivent donc être choisis de façon à atteindre le mieux possible l'objectif poursuivi ; le contenant doit être à l'image du contenu.

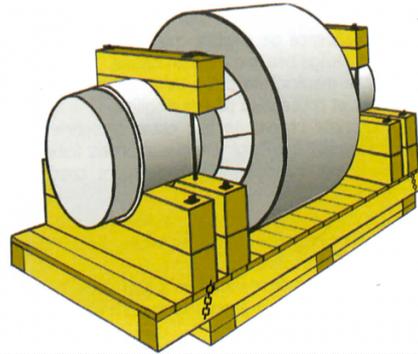
### A. *Contenants et supports*

Il existe une multitude de contenants dont le choix dépendra encore une fois du type de marchandise que l'on souhaite faire transporter. Un contenant va du simple carton au conteneur dans les cas où il peut être considéré comme un emballage ou tout au moins comme un mode de conditionnement (voir ci-dessus).

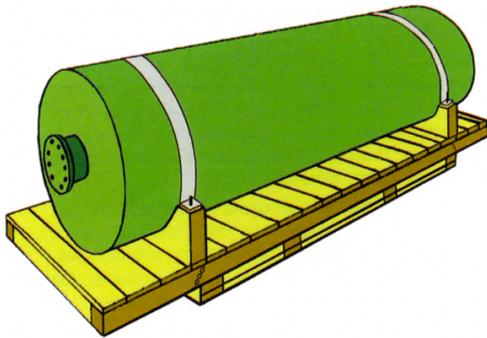
Les grandes catégories d'emballage peuvent être reprises comme suit :



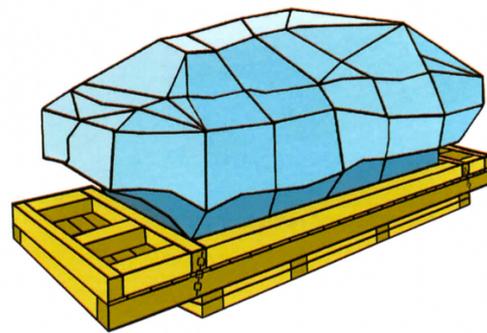
Berceau double avec renforts à 45°



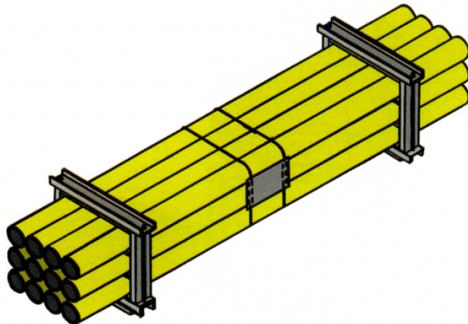
Plateau + Berceau avec bridage en bois et ferrures



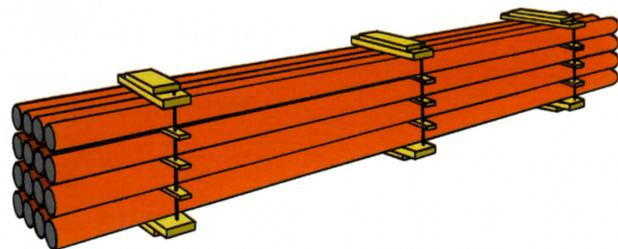
Plateau + Berceau avec bridage de plats métalliques



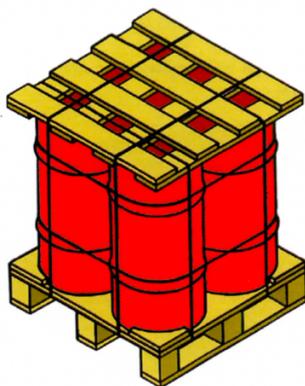
Plateau + Socle



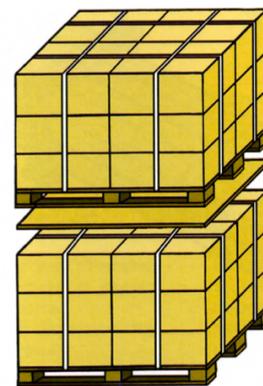
Fardeau avec armatures métalliques



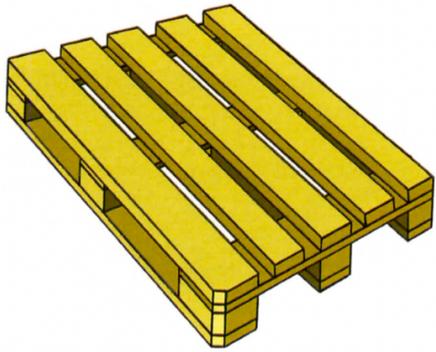
Fardeau avec armatures bois



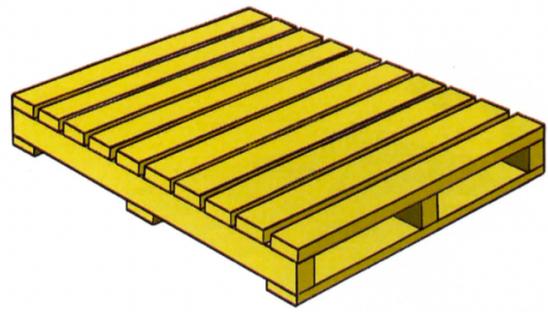
Palette support avec palette supérieure pour gerbage éventuel



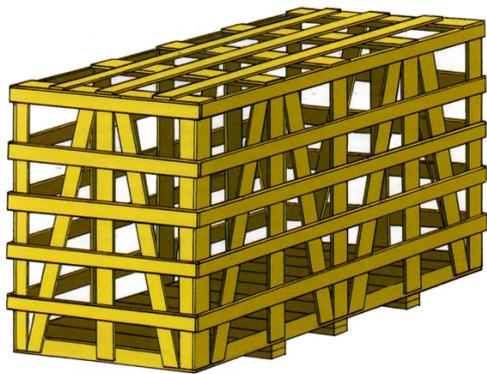
Superposition de deux charges palettisées avec répartition de charge



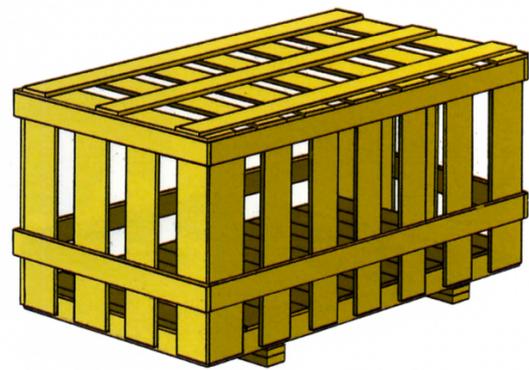
Palette à quatre entrées, à dés



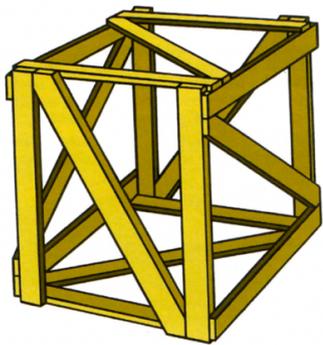
Palette à deux entrées, à chevrons



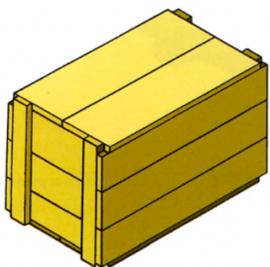
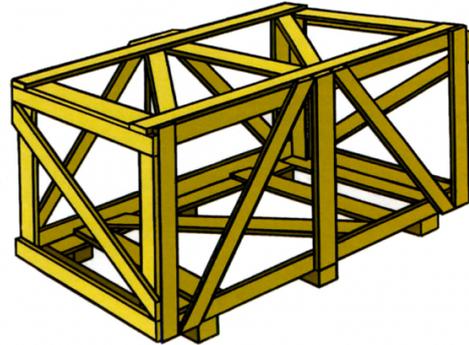
Caisse claire-voie à plateau avec renforts en diagonale



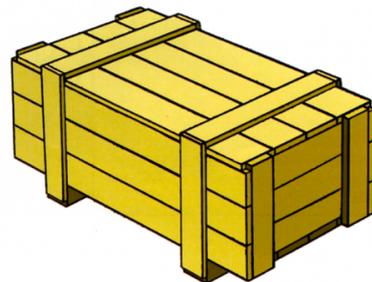
Caisse claire-voie à plateau type « cloche »



Caisse type harasse



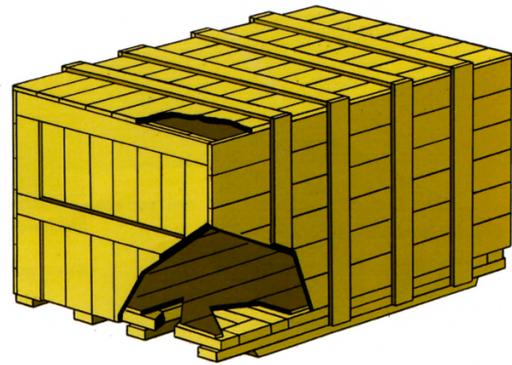
Caisse à panneaux jointifs à bouts barrés type américaine



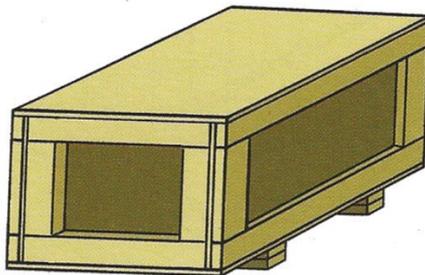
Caisse barrée à l'anglaise



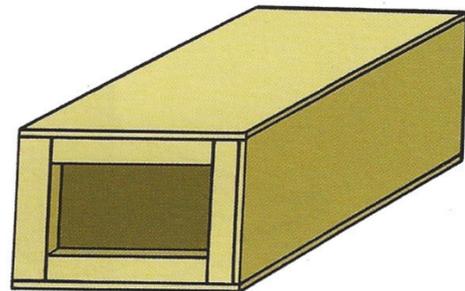
Caisse cloche



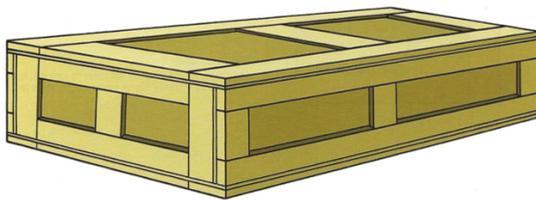
Caisse à plateau avec chemins en long



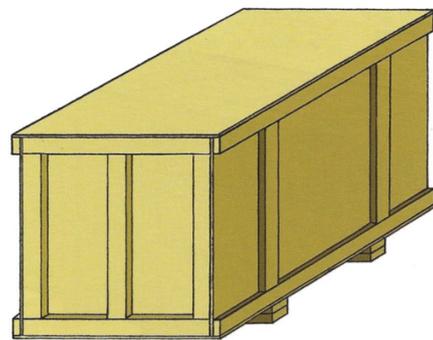
Caisse en contreplaqué ou OSB avec côtés et bouts barrés avec traverses



Caisse en contreplaqué ou OSB à bouts barrés



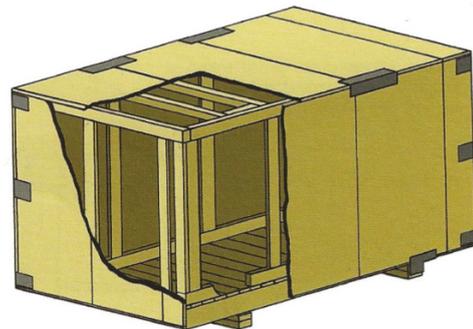
Caisse tous côtés encadrés à panneaux modulaires



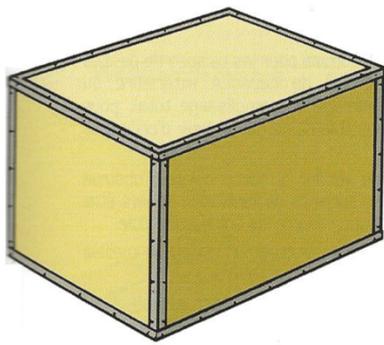
Caisse à bouts barrés et renfort de gerbage



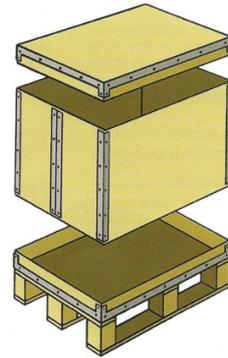
Caisse en contreplaqué barrée extérieur avec renfort métallique



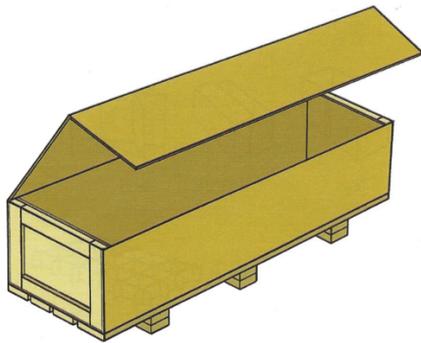
Caisse en contreplaqué barrée intérieur avec renfort métallique



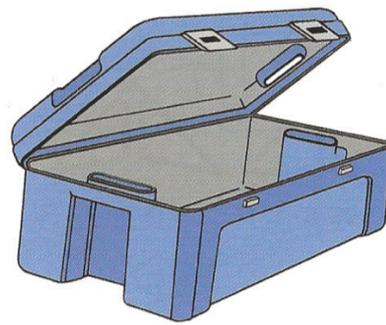
Caisse pliante en contreplaqué



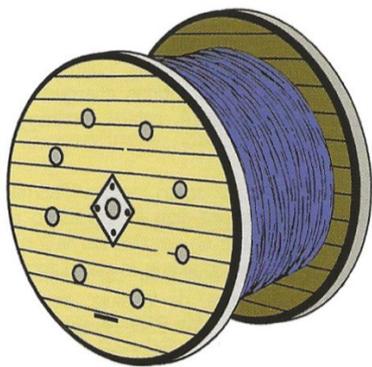
Caisse pliante en contreplaqué montée sur palette



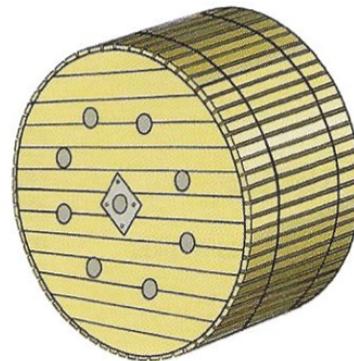
Caisse carton à bouts encadrés sur palette



Caisse plastique type Pelican



Touret



Douvage

Il ne faut pas oublier bien évidemment les différents types de conteneur (dry, reefer, open top, flat rack) dans la mesure où ceux-ci peuvent être assimilables à un mode de conditionnement, voire à un mode d'emballage, dès lors que les conditions exposées précédemment sont remplies. On conçoit bien par exemple l'importance d'adapter le choix du type conteneur pour le transport de produit frais ou congelés.

## B. Les matériaux utilisés

La grande majorité des matériaux utilisés pour les emballages sont des polymères. Si ce n'est pour les conteneurs et les marchandises dangereuses, l'utilisation du métal est relativement rare.

Les principaux polymères utilisés sont les suivants :

- Le bois : généralement de type résineux (pin) ou feuillus (peuplier, chêne), le bois offre une bonne solidité de structure. L'épaisseur du bois dépendra du volume de la caisse et du poids de la marchandise.
- Les contreplaqués : « obtenu par collage de plis de bois superposés, à fil croisé à angle droit ». Ils ont l'avantage d'être légers et imperméables.
- Les panneaux de particules : « appelés couramment "panneaux agglomérés", ils sont constitués de particules de bois encollées et pressées à chaud ».
- Les panneaux de fibres : « constitués de fibres de bois pressées »
- OSB (Oriented Strand Board) : « constitués de lamelles de copeau de bois orientées, et disposées en 3 couches croisées ».
- Le carton ondulé : permet de protéger la marchandise contre les agressions mineures en cours de manutentions et en cas de choc avec les colis voisins ou le sol. Il en existe avec de simple, double, voire triple cannelure selon la fragilité de la marchandise qu'il contient.

### Section 2. Le code IMDG (et ADR) pour les marchandises dangereuses

Une réglementation spécifique a été édictée au niveau international pour les marchandises dangereuses étant donné les risques particuliers que leur transport entraîne. Contrairement aux normes et spécifications techniques tenant à l'emballage des marchandises « ordinaires », celles relatives aux marchandises dangereuses ont été internationalisées dans les différentes conventions internationales relatives à la sauvegarde de la vie humaine en mer ou à la prévention des pollutions marines.

#### I. Une uniformisation nécessaire quel que soit le mode de transport

Pour les marchandises « ordinaires » le chargeur est libre de décider, à ses risques, de supprimer ou de réduire l'emballage. Nous voulons dire par là qu'aucune loi ou convention ne vient fixer de normes techniques à ce sujet. Au contraire, une approche réglementaire a été

retenue pour les marchandises dangereuses qui, en cas d'avaries, peuvent entraîner rapidement des conséquences que le chargeur ne pourrait pas lui-même supporter (incendie, explosion, naufrage, etc.). Ces conséquences portant sur la sécurité de la navigation, de la vie humaine et de la pollution marine, les États se sont mis d'accord pour encadrer leur transport de façon homogène d'un bout à l'autre du monde.

Cette réglementation a été regroupée dans le Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG) lui-même mentionné par renvoi à l'annexe III<sup>45</sup> de la Convention Marpol (Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires) et au chapitre VII<sup>46</sup> de la Convention SOLAS (Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer).

Le code IMDG trouve son pendant avec le code ADR (Accord for dangerous goods by road) réglemente lui le transport routier en Europe. On en retrouve un pour chaque mode de transport.

## II. Une obligation d'emballage renforcée

Le code IMDG fournit une liste de toutes les marchandises dangereuses et leurs affectent un niveau d'emballage selon le danger qu'elles représentent. Il existe trois groupes d'emballage repris comme suit :

*« groupe d'emballage I : matières très dangereuses ;  
groupe d'emballage II : matières moyennement dangereuses ; et  
groupe d'emballage III : matières faiblement dangereuses. »<sup>47</sup>*

Un code d'emballage est affecté à chaque type de produits dangereux liste dans le code. Le tableau ci-dessous, fourni à titre d'illustration, reprend de manière non exhaustive cette liste

<i>Genre</i>	<i>Matériau</i>	<i>Catégorie</i>	<i>Code</i>
1. Fûts	A Acier	à dessus non amovible	1A1
		à dessus amovible	1A2
	B Aluminium	à dessus non amovible	1B1
		à dessus amovible	1B2
	D Contreplaqué	-	1D
G Carton	-	1G	

<sup>45</sup> Code IMDG - Annexe III - Règles relatives à la prévention de la pollution par les substances nuisibles transportées par mer en colis

<sup>46</sup> SOLAS - Chapitre VII - Transport de marchandises dangereuses

<sup>47</sup> Code IMDG, 1<sup>er</sup> Volume, Partie 2 Classification, 2.0.1.3

	H Plastique	à dessus amovible	1H1
		à dessus non amovible	1H2
	N Métal autre que l'acier ou l'aluminium	à dessus non amovible	1N1
		à dessus amovible	1N2
3 Bidons (jerricanes)	A Acier	à dessus non amovible	3A1
		à dessus amovible	3A2
	B Aluminium	à dessus non amovible	3B1
		à dessus amovible	3B2
	H Plastique	à dessus amovible	3H1
		à dessus non amovible	3H2
4 Caisses	A Acier	-	4A
	B Aluminium	-	4B
	C Bois naturel	ordinaires	4C1
		à panneaux étanches aux pulvérulents	4C2
	D Contreplaqué		4D
	F Bois reconstitué		4F
	G Carton		4G
	H Plastique	expansé	4H1
		rigide	4H2
N Métal, autre que l'acier ou l'aluminium	-	4N	
5 Sacs	H Tissu de plastique	sans doublure ni revêtement intérieur	5H1
		étanches aux pulvérulents	5H2
		résistant à l'eau	5H3
	H Film de plastique	-	5H4
	L Textile	sans doublure ni revêtement intérieur	5L1
		étanches aux pulvérulents	5L2
		résistant à l'eau	5L3
	M Papier	multiplis	5M1
		multiplis, résistant à l'eau	5M2
6 Emballages composites	...	...	...
	...	...	...

## CHAPITRE 2. L'emballage répondant à une demande bien spécifique

### Section 1. L'emballage répond à un cahier des charges précis

Le rôle de l'emballage est exprimé clairement en introduction du recueil du SEILA, relatif aux Spécifications techniques des méthodes d'emballage des matériels industriels et applications diverses, et développé au chapitre précédent : « *l'emballage tient compte des conditions de transport, de transbordement, de manutention et de stockage, conformes aux usages professionnels. Il ne saurait éliminer les risques d'avaries consécutifs à des conditions de transport, de manutention et d'environnement non prévisibles. Avant toute détermination d'un emballage, l'emballeur industriel doit recueillir les informations indispensables à la bonne conception de celui-ci* ». Ces informations doivent porter sur les caractéristiques du produit (nature, présentation, dimensions, masse, centre de gravité, fragilité aux contraintes physico-chimiques et mécaniques, possibilité de préhension, d'immobilisation ou de regroupement) et les contraintes liées au transport considéré (conditions de manutention, conditions climatiques des pays traversés au cours de transport, des conditions de stockage). C'est en intégrant toutes ces données que le chargeur est en mesure de trouver « *la meilleure adéquation possible entre les techniques les mieux appropriées (protection physico-chimique et mécaniques) et le coût* ».

Les informations communiquées au transporteur passent par le marquage de la marchandise, obligation du chargeur qui gravite autour de la notion d'emballage.

### Section 2. La notion d'emballage « usuel »

Nous terminerons cette partie en évoquant une notion que l'on retrouve souvent dans la pratique assurantielle et jurisprudentielle à savoir la notion d'emballage « usuel ». Il est communément admis qu'un emballage usuel s'entend comme étant le type d'emballage habituellement usité pour une marchandise et un transport considéré.

Ainsi donc, un emballage est usuel s'il permet de protéger contre les aléas habituels rencontrer en cours de transport. Comme développé précédemment, un emballage défaillant « *ne peut s'apprécier que par rapport à un emballage normal, capable de protéger les marchandises contre les risques usuels du transport maritime. On ne peut imposer à un chargeur de réaliser un emballage garantissant sa marchandise dans toutes les circonstances, même les plus exceptionnelles, tel un risque de contamination* ».

*nucléaire ou de contamination chimique tout à fait imprévisible* »<sup>48</sup>. C'est dans ce cadre que la notion d'emballage usuel prend tout son sens. C'est ainsi que le chargeur verra sa marchandise couverte par une police d'assurance faculté dès lors que celle-ci reprend cette notion d'emballage usuel. De même, le transporteur ne pourra pas se défendre en invoquant le cas excepté tenant à la défaillance de l'emballage si ce dernier était usuel pour affronter les risques ou aléas habituels d'un transport maritime effectué dans des conditions normales. La prise de risque repose alors sur le transporteur et non plus sur le chargeur.

Peut-être peut-on conclure ce point en se rapportant à une décision de la Cour d'Appel fédérale australienne du 31 mai 2007, *Sheepvaartonderneming Ankergracht V Stencor (Asia) Pty Limited*, dans laquelle il a été considéré concernant le transport de rouleaux de tôle laminée à froid « *que le type d'emballage utilisé lors de ce transport correspondait à ce qu'il est coutume d'utiliser dans la pratique industrielle pour ce type de marchandise* », précisant non sans intérêt « *qu'il n'y avait aucune preuve de l'existence d'un emballage qui aurait évité ce type de dommage* »<sup>49</sup>.

---

<sup>48</sup> Sentence CAMP du 5 juillet 1990, reprise dans le *Traité de Droit Maritime* de Philippe Delebecque, 14<sup>e</sup> édition, p.633, note 4

<sup>49</sup> DMF, Novembre 2010, n°719, p.927

## **PARTIE 2. Le régime d'exonération du transporteur tenant à la défaillance de l'emballage**

Pour rappel, la Convention de Bruxelles de 1924 relative au contrat de transport de marchandise, dispose que « *ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant : (...) n) D'une insuffisance d'emballage* »<sup>50</sup>.

De son côté l'article L.5422-12 du code des transports énonce que « *le transporteur est responsable des pertes ou dommages subis par la marchandise depuis la prise en charge jusqu'à la livraison, à moins qu'il prouve que ces pertes ou dommages proviennent : (...) 6° Des fautes du chargeur, notamment dans l'emballage, le conditionnement ou le marquage des marchandises* ».

Il ressort très clairement de cet article L.5422-12 du code des transports qu'il revient au transporteur d'apporter la preuve que les pertes ou dommages subis par la marchandise proviennent d'un cas excepté. Il s'agit d'une responsabilité de plein droit qui donne en quelque sorte au transporteur le premier service dans ce qui ne sera finalement qu'un jeu de ping-pong ou de tennis, charge ensuite au chargeur de renvoyer la balle s'il y parvient. Comme le dit Ralph de Wit « *cela mène à un vrai jeu de tennis, le fardeau de la preuve étant la balle. Le joueur ne sachant pas retourner la balle perd le jeu* »<sup>51</sup>. Et c'est cette « passe d'armes », cet échange de balle, appliquée au cas excepté tenant à la défaillance de l'emballage que nous allons développer dans cette partie.

Il nous faudra donc dans un premier temps nous placer du côté du transport et démontrer l'existence d'une faute du chargeur dans l'emballage ainsi que le lien de causalité entre cette faute et les dommages subis par la marchandise ; puis dans un second temps regarder comment le chargeur peut déjouer totalement ou partiellement cette démonstration en s'appuyant sur une éventuelle faute du transporteur.

La distinction entre « cas exceptés » et « causes exonératoires » de responsabilité du transporteur mérite d'être rappelée dès à présent car elle permet de bien comprendre le rôle de chaque partie dans l'administration de la preuve visant à déterminer la responsabilité de chacun dans le dommage affectant la marchandise. De manière générale il est préférable de parler de cas

---

<sup>50</sup> Article 4, 2°

<sup>51</sup> DMF Décembre 2018, n°808, p.1000

exceptés car « contrairement à ce qui est souvent écrit, ces cas ne constituent pas à proprement parler des causes d'exonération. Ils ne font que renverser la présomption de responsabilité à la charge du transporteur. Une fois que le cas est démontré (Titre 1), le transporteur n'engage plus sa responsabilité mais cette situation n'est pas définitive. L'ayant-droit à la marchandise peut toujours rétablir la responsabilité du transporteur s'il démontre une faute de ce dernier à l'origine du dommage. Le cas excepté est alors neutralisé (Titre 2) »<sup>52</sup>.

## **TITRE 1. La preuve du cas excepté à la charge du transporteur**

Nous allons ici présenter les moyens d'action du transporteur pour prouver non seulement la faute du chargeur dans l'emballage mais également le lien de causalité entre cette faute et les dommages subis par la marchandise.

### **CHAPITRE 1. La preuve de la défaillance de l'emballage**

Avant d'établir un lien entre les dommages constatés sur la marchandise et la défaillance de l'emballage il convient de déterminer si l'emballage est effectivement défaillant. Pour cela le transporteur maritime dispose de la possibilité d'émettre des réserves sur le connaissement<sup>53</sup> au moment de la prise en charge de la marchandise. Rappelons que selon l'article 4-4. de la Convention de Bruxelles de 1924, le « *connaissement vaudra présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites* ». L'on comprend alors l'importance des réserves que le transporteur peut émettre. Mais il convient de distinguer les situations où la défaillance de l'emballage est apparente de celles où elle ne l'est pas, tout en précisant la nature des réserves qui peuvent et doit être émise par le transporteur.

Section 1. Des circonstances où des réserves peuvent être prises par le transporteur lors de la prise en charge de la marchandise

*« Dans le cadre du contentieux maritime et plus particulièrement de l'action en responsabilité formée par l'ayant droit à la marchandise contre le transporteur maritime, il semble indiqué d'aborder en premier*

---

<sup>52</sup> DMF Mars 2019, n°811, p224

<sup>53</sup> Document de transport remis par le transporteur au chargeur et représentant la marchandise

lieu la théorie des réserves, éléments de preuve qui, d'une part, emportent une présomption et d'autre part, peuvent avoir un rôle probatoire »<sup>54</sup>.

### I. Lorsque la défaillance de l'emballage est apparente

Contrairement aux réserves émises par le destinataire à la réception de la marchandise, les réserves émises par le transporteur lors de la prise en charge de celle-ci peuvent suffire à établir une défaillance ou absence de l'emballage. Ce particularisme tient à la nature du connaissement maritime, document qui représente la marchandise et son état lors de sa remise au transporteur. « Rappelons que le transporteur maritime est tenu de faire des réserves sur l'état apparent des marchandises au départ. S'il ne porte aucune réserve au connaissement alors que le dommage était apparent, le texte de l'article 20 de la loi de 1966 (article L 5422-5 CdT) prévoit qu'il ne pourra plus se prévaloir du défaut apparent pour échapper à sa responsabilité »<sup>55</sup>.

Mais dès lors, plusieurs questions se pose : Le transporteur a-t-il toujours les moyens de vérifier l'état de l'emballage (cas de la prise en charge d'un conteneur plombé) ? Est-il compétent pour juger de la qualité d'un emballage ? Et a-t-il intérêt à prendre en charge une marchandise dont il sait l'emballage défaillant ?

Nous l'avons dit, une expédition maritime présente des risques aussi bien pour le chargeur que pour le transporteur, risques régit par le mécanisme de responsabilité. Nous sommes en présence de deux professionnels : d'un côté le chargeur spécialiste de sa marchandise ; et de l'autre, le transporteur, spécialiste du transport. Pour ce qui est de l'emballage, le chargeur doit supporter les conséquences d'une éventuelle défaillance de l'emballage (à comprendre comme un défaut ou une insuffisance de celui-ci). De ce point de vue, le transporteur doit pouvoir se décharger de cette prise de risque par le chargeur en émettant des réserves. A moins que cette défaillance soit de nature à porter préjudice à l'ensemble de l'expédition maritime, comme par exemple les marchandises dangereuses (risque d'explosion, d'incendie, etc...), le transporteur n'a pas de raison valable à refuser de prendre en charge le transport d'une marchandise dont l'emballage lui paraît défaillant. Il prend alors des réserves et le risque court pour le chargeur.

---

<sup>54</sup> DMF Décembre 2018, n°808, p.971

<sup>55</sup> DMF Décembre 2018, n°808, p.995

De plus la question du refus de prendre en charge une marchandise ou un conteneur pour défaut d'emballage est une question délicate car le transporteur s'expose à voir sa décision qualifiée de faute contractuelle vis-à-vis de son client (le chargeur). Après tout, mise à part le cas des marchandises dangereuses, et en considérant que le jugement du transporteur soit alors fondé, le chargeur prend un risque qu'il lui faudra supporter en cas de dommage.

Une difficulté surgit cependant en transport maritime dans la mesure où bien souvent la marchandise confiée au transporteur est placée dans un conteneur fermé et plombé. Si rien ne l'empêche en théorie d'ouvrir les conteneurs pour vérifier l'état de la marchandise et de l'emballage à l'intérieur, dans la pratique il ne pourra émettre de réserves que sur l'apparence extérieure du conteneur au vu du nombre considérable de conteneur qu'un navire peut aujourd'hui transporter. En tout état de cause si le conteneur est fourni par le chargeur alors il est assimilable à un emballage et le transporteur maritime n'aura qu'à contrôler son aspect extérieur et émettre des réserves en conséquence. Si le conteneur a été fourni par ses soins, il se doit de vérifier son état autant extérieur qu'intérieur avant de le délivrer au chargeur pour empotage.

De fait, dans cette hypothèse tout comme dans celle où le transporteur fournit lui-même le conteneur et empote la marchandise (cas des conteneurs de groupage par exemple), rien n'oblige le transporteur à ouvrir l'emballage tout comme un expert le ferait pour déterminer son aptitude à protéger la marchandise qu'il est supposé protéger. Un simple regard extérieur d'ensemble ressort des obligations du transporteur, et ce, afin de déterminer si la défaillance de l'emballage était ou non apparente. Ainsi peut-on lire dans la doctrine à ce sujet que « *l'hypothèse du conteneur fourni par le chargeur est aussi une source de libération pour le transporteur. On pense ici au mauvais emballage de la marchandise qui est un cas excepté (...). La jurisprudence a, à plusieurs reprises, admis la libération du transporteur en raison du mauvais état affectant le conteneur du chargeur, plus précisément son défaut d'étanchéité ou la défaillance de l'un de ses équipements, sous réserve de la situation dans laquelle ce mauvais état était apparent* »<sup>56</sup>. En revanche, si seul l'emballage de la marchandise à l'intérieur du conteneur s'avère défaillant, le transporteur aura l'impossibilité d'émettre des

---

<sup>56</sup> DMF Juillet-Août 2013, n°749, p.656

réerves. La preuve de cette défaillance de l'emballage restera possible ultérieurement mais sera plus difficile.

Ce qui vient d'être présenté, découle du fait qu'il ne peut être exigé du transporteur les mêmes connaissances techniques que celles d'un emballer professionnel pour juger de la qualité d'un emballage même de son aspect extérieur. En revanche le transporteur reste un professionnel et qui plus est un professionnel du transport. C'est pourquoi il doit être en mesure de porter un jugement a minima, jugement qu'il est supposé acquérir de l'expérience en matière de transport.

En résumé, le transporteur ne pourra plus apporter la preuve du cas excepté tenant la défaillance de l'emballage et par là même s'exonérer de sa responsabilité si la défaillance était apparente au moment de la prise en charge de la marchandise et qu'il n'a pas émis de réserve. Nous allons voir par la suite que le transporteur peut perdre cette faculté non seulement si la défaillance était apparente mais également s'il aurait dû avoir connaissance de cette défaillance. Mais avant d'en arriver là il nous faut nous arrêter sur le type de réserves susceptible d'avoir un effet probatoire quant à la défaillance de l'emballage.

## II. De l'utilité pour le transporteur d'émettre des réserves précises et motivées

Les réserves ayant un rôle probatoire important, il convient qu'elles soient précises et motivées tout comme celles qui peuvent être émise par le destinataire lorsqu'il constate des dommages sur la marchandise. Il faut entendre par réserves précises et motivées, des réserves qui soient en mesure de fournir, a posteriori, la meilleure photo possible de l'état de l'emballage lors de la prise en charge des marchandises. Ainsi de telles réserves permettront de déterminer plus facilement le lien entre la défaillance de l'emballage au départ et les dommages constatés à réception. Cependant dans la pratique, de telles réserves sont rares et bien souvent celles émises ne suffiront pas convaincre de la matérialité de la défaillance de l'emballage et devront être accompagnées d'autres éléments de preuve (rapport d'expertise par exemple).

### Section 2. Des circonstances où la défaillance de l'emballage n'était pas apparente et où le transporteur n'a pas pu émettre de réserves

Dans de telles circonstances, nous pourrions être tenté de considérer que le transporteur est en permanence en droit de tenter de prouver qu'une défaillance de l'emballage existait bien préalablement à l'opération de transport. Cependant, cette position doit être nuancée et nous

verrons que même dans ces circonstances, le transporteur peut se voir refuser de soulever un cas excepté de responsabilité.

I. L'absence de réserves n'interdit pas au transporteur de se prévaloir d'un cas excepté

Il convient de rappeler que la présomption de remise conforme de la marchandise au transporteur est une présomption simple. Autrement dit, même en l'absence de réserves émises au départ, le transporteur pourra, selon les circonstances, apporter la preuve d'une défaillance de l'emballage, ce qui est particulièrement vrai lorsque cette défaillance n'était pas apparente. De fait, « le transporteur qui n'emballé pas un conteneur ne peut pas déterminer si l'emballage individuel des cartons placés dans le conteneur est suffisant. Ainsi, le transporteur n'est pas empêché d'invoquer l'insuffisance de l'emballage des marchandises dans le conteneur. Le principe de forclusion ne s'applique qu'à la qualité et l'état apparent extérieur du conteneur »<sup>57</sup>.

La Cour de Cassation a eu l'occasion de rappeler que « l'absence de réserves portées au connaissance n'interdit pas au transporteur d'établir que le dommage est dû à l'une des causes de nature à l'exonérer »<sup>58</sup>. Cependant, il lui sera certainement plus difficile d'en apporter la preuve.

Pour ce qui nous concerne, en cas d'absence de réserves au moment de la prise en charge de la marchandise, le transporteur devra démontrer « que les dommages sont dus soit, à une cause antérieure à la prise en charge de la marchandise, soit à un fait constituant un événement qui ne lui est pas imputable, ou à un vice propre de la marchandise, ou à la faute du chargeur »<sup>59</sup> (ce qui inclut la défaillance non apparente de l'emballage). C'est cette dernière hypothèse qui nous intéressera par la suite dans la mesure où si le transporteur parvient à prouver une faute du chargeur dans l'emballage, ce dernier pourra tenter de réintroduire la responsabilité totale ou partielle du transporteur en prouvant une faute de celui-ci. Dans le cas où le transporteur parvient à prouver que les dommages se sont produits avant la prise en charge de la marchandise, soit en ayant émis des réserves soit par tout autre élément de preuve, alors le transporteur ne pourra être tenu pour responsable à moins que les dommages se soient aggravés par sa faute.

---

<sup>57</sup> Marine Cargo Claims, p. 498

<sup>58</sup> DMF 2001, p.703 : Cour de Cassation, 15 mai 2001, Sté Sea Land Service Inc. c./ Sté Supergros et a.

<sup>59</sup> DMF, Février 2012, n°733, p.111

Si le transporteur n'a pas émis de réserves et prend l'initiative de modifier l'emballage qu'il juge inadapté à assurer la sécurité de la marchandise ou de celle d'autres marchandises en cours de transport, cela ne vaut pas preuve du cas excepté. Le transporteur n'a par cette action que transféré sur lui la responsabilité de l'emballage de la marchandise qui pèse habituellement sur le chargeur. Ainsi peut-on lire pour ce qui est d'un transport routier, mais transposable au transport maritime, qu'une repalettisation de la marchandise « non conforme aux usages de la profession, opère un transfert de la responsabilité de l'expéditeur au voiturier. En effet, ce dernier n'ayant pas émis de réserves au départ sur la marchandise, celle-ci est présumée lui avoir été remise en bon état »<sup>60</sup>.

## II. Des difficultés lorsque le transporteur renonce volontairement à émettre des réserves

Il ressort de l'article 4.4. de la Convention de Bruxelles de 1924, que le « *connaissance vaudra présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites* ». Une difficulté se pose au surplus vis-à-vis des tiers au connaissance. La convention le rappelle : « *la preuve contraire n'est pas admise lorsque le connaissance a été transféré à un tiers porteur de bonne foi* ». On retrouve à peu de chose près le même article dans la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) en son article 9 : « *1. La lettre de voiture fait foi, jusqu'à preuve du contraire, des conditions du contrat et de la réception de la marchandise par le transporteur. 2. En l'absence d'inscription sur la lettre de voiture de réserves motivées du transporteur, il y a présomption que la marchandise et son emballage étaient en bon état apparent au moment de la prise en charge par le transporteur* ».

Le rôle du connaissance vis-à-vis des tiers de bonne foi est ici soulevé pour souligner la gravité, plus que l'erreur, que peut avoir un transporteur à ne pas inscrire sur le connaissance maritime toutes réserves sur l'état apparent de l'emballage ou relative à toute information dont il aurait dû avoir connaissance concernant l'état de la marchandise.

En effet la solution décrite ci-dessus consistant à accorder au transporteur la faculté d'apporter la preuve d'un cas excepté l'exonérant de sa responsabilité en l'absence de réserves peut surprendre non seulement parce que « *les inscriptions figurant sur le connaissance font preuve de l'état de la marchandise (elles valent même présomption irréfragable à l'égard du tiers porteur de bonne*

---

<sup>60</sup> Bulletin des Transports et de la Logistique, n°3768, janvier 2020, p.31

foi) »<sup>61</sup> mais également parce que « le transporteur a l'obligation d'inscrire les réserves qui méritent de l'être sur le connaissement »<sup>62</sup>. Mais « cette solution se comprend cependant lorsque l'on constate qu'en pratique il est souvent difficile pour le transporteur de procéder aux vérifications nécessaires à l'établissement de réserves circonstanciées (...). Néanmoins, la faveur accordée au transporteur ne doit pas être exagérée : d'une part, la preuve d'un cas excepté n'est pas simple à apporter et, d'autre part, l'abstention volontaire du transporteur quant à l'inscription de réserves sur le connaissement est sanctionnée par une déchéance du droit d'invoquer une cause d'exonération. En d'autres termes, s'il est prouvé que c'est volontairement que le transporteur a conservé le connaissement net de réserves, alors que de telles réserves eussent été justifiées, sa responsabilité sera dans tous les cas engagée. Cette limite au droit du transporteur d'invoquer les cas exceptés est fondée sur le fait que le connaissement artificiellement maintenu net de réserves trompe les tiers sur l'état réel de la marchandise au moment du chargement »<sup>63</sup>. Le tiers dont il est ici question peut être le destinataire pour qui les mentions portées sur le connaissement font pourtant l'objet d'une présomption irréfragable (contrairement au chargeur) ce qui fait dire que « si, donc, un cas excepté peut être invoqué par le transporteur à l'encontre de celui qui bénéficie d'une présomption irréfragable, tout autant peut-il l'être envers celui pour qui le connaissement ne vaut que comme présomption simple »<sup>64</sup>.

Il convient maintenant de préciser que si l'omission de réserves par le transporteur sur le connaissement n'empêche par ce dernier d'invoquer un cas excepté de responsabilité contre le chargeur, il en va sur ce point différemment s'il s'agit du destinataire (tiers porteur). Ainsi peut-on lire que « si le principe selon lequel l'absence de réserves au connaissement n'interdit pas au transporteur de se prévaloir d'un cas excepté vaut aussi bien contre le tiers destinataire que contre le chargeur, les limites à ce principe ne peuvent pas être établies de la même façon selon l'identité de celui qui se plaint du dommage. La Cour de cassation considère que le droit d'invoquer un cas excepté contre le tiers destinataire tombe lorsque ce tiers peut apporter la preuve que le transporteur s'est volontairement abstenu de porter des réserves sur le connaissement. Le fait d'avoir maintenu artificiellement le connaissement net de réserves est donc sanctionné par la déchéance du droit d'invoquer une cause d'exonération. Le transporteur qui a, en toute connaissance de cause, trompé la confiance que les tiers pouvaient avoir dans le connaissement doit assumer la responsabilité des avaries ou des manquants constatés à l'arrivée<sup>65</sup> ».

---

<sup>61</sup> DMF Janvier 2007, n°677, p.52

<sup>62</sup> Idem

<sup>63</sup> Idem, p.52-53

<sup>64</sup> Idem, p.53

<sup>65</sup> Idem, p.54

Cette distinction dans le traitement entre le chargeur et le destinataire, tiers de bonne foi au connaissance, tient au fait que le chargeur est celui qui remet la marchandise au transporteur. Il est donc sensé connaître l'état de la marchandise et de son emballage. Plus encore cette différence de traitement tient au fait que c'est « *dans l'intérêt même du chargeur (voire à sa demande expresse) que le transporteur maintient artificiellement le connaissance net de réserves, lui permettant ainsi la réalisation sans encombre du crédit documentaire ou des ventes maritimes* »<sup>66</sup>.

Le débat reste ouvert quant au fait de savoir si l'absence d'information transmise par le transporteur au chargeur alors que la défaillance de l'emballage par exemple était apparente ne violerait l'obligation du transporteur d'exécuter le contrat de transport de bonne foi et le priverait d'invoquer ultérieurement un cas excepté. « *N'est-ce pas, en effet, la contradiction qu'il y a à ne pas se prévaloir d'un fait ou d'une faute du chargeur au moment de la remise de la marchandise pour ensuite l'invoquer en guise de cause d'exonération que les juges d'appel ont voulu sanctionner ? L'interdiction de se contredire au détriment d'autrui pourrait en effet s'appliquer aux rapports entre le transporteur et le chargeur* »<sup>67</sup>. Retirer au transporteur cette possibilité ne serait-ce pas là considérer que le transporteur a assumé un risque qu'il se doit de supporter ? Mais alors quel risque a-t-il pris, car il n'y a là aucune chance de bénéfice pour lui si ce n'est de se voir perdre le fret dans le cas où le chargeur décide de retirer cette marchandise de l'expédition initialement prévu ?

Ce que nous venons de décrire pour le transport maritime sous connaissance ne s'applique pas toujours notamment pour le transport routier en raison de la différence de nature qui existe entre le connaissance maritime d'une part et la lettre de voiture d'autre part. Cette dernière n'est pas un titre représentatif de la marchandise mais simplement un document de transport. Ainsi celui qui détient une lettre de voiture ne détient pas de droit particulier sur la marchandise. C'est pourquoi pour ce type de transport « *l'absence de réserves au départ quant à un défaut d'emballage ou de conditionnement, même visible, n'empêche pas le transporteur de l'invoquer ultérieurement* ».

En résumé, les réserves émises sur un connaissance maritime suffisent à prouver l'existence d'un cas excepté (preuve de la défaillance de l'emballage pour ce qui nous concerne) ce qui n'est pas le cas pour les autres modes de transport (distinction entre lettre de voiture et

---

<sup>66</sup> Idem

<sup>67</sup> Idem, p.55

connaissance maritime). A l'inverse il sera beaucoup plus difficile pour le transporteur maritime qui n'a pas émis de réserves au départ de rapporter la preuve de ce cas excepté notamment vis-à-vis des tiers porteurs de bonne foi. C'est la distinction fondamentale qu'il faut avoir à l'esprit entre le transport maritime et les autres modes de transport.

## CHAPITRE 2. La preuve du lien de causalité

Si les réserves émises par le transporteur maritime sur le connaissance ou toute autre preuve apportée ultérieurement peuvent suffire à prouver l'existence d'une défaillance de l'emballage, reste au transporteur à prouver le lien de causalité entre cette défaillance et les dommages constatés. Cette obligation qui est faite au transporteur de prouver l'existence d'une défaillance de l'emballage et sa causalité avec les dommages vient du fait que « *le transporteur est tenu d'une obligation de résultat qui entraîne une présomption non seulement de faute, mais aussi de lien causal avec le dommage. Il s'agit donc d'une vraie présomption de responsabilité* »<sup>68</sup>.

### Section 1. Une causalité certaine

C'est peut-être en matière d'emballage la tâche la plus délicate pour le transporteur. Si pour prouver l'existence d'un emballage défaillant il "suffit" de se référer aux spécifications techniques prévues pour telle ou telle marchandise et pour tel ou tel mode de transport, la preuve de son lien de causalité avec la réalisation des dommages constatés dépend d'un nombre important de facteurs qu'il convient de bien distinguer et qui dans certaines situations peuvent brouiller les pistes rendre cette causalité incertaine.

#### I. Les dommages d'origine inconnue ou incertaine

Rappelons-le, l'article L.5422-12 du code des transports énonce très clairement que « *le transporteur est responsable des pertes ou dommages subis par la marchandise depuis la prise en charge jusqu'à la livraison, à moins qu'il prouve que ces pertes ou dommages proviennent* » d'un cas excepté comme la défaillance de l'emballage. Ainsi donc la « preuve positive » doit en être faite par le transporteur. Il en découle que « *les dommages d'origine inconnue restent à la charge du transporteur* »<sup>69</sup>.

---

<sup>68</sup> DMF Décembre 2018, n°808, p.1000 (76)

<sup>69</sup> Traité de Droit Maritime, Ph. Delebecque, 14<sup>e</sup> édition, 791, p.618

Une sentence de la CAMP<sup>70</sup> du 10 juin 1986 souligne également l'importance pour le transporteur de « *prouver que la totalité des dommages subis par la marchandise résulte du cas excepté* », et qu'à défaut, « *il n'est libéré de sa responsabilité que dans la limite des dommages résultant directement du cas excepté lui-même* »<sup>71</sup>. Ce point sera illustré lorsque nous aborderons la question de la neutralisation partielle du cas excepté par le chargeur prouvant une faute du transporteur.

Faut-il rappeler également que même si le transporteur parvient à prouver un défaut d'emballage, il n'est pas présumé que celui-ci est la cause certaine des dommages. Il lui faudra donc aussi rapporter cette preuve.

Enfin dans les situations où la preuve de l'existence du cas excepté ne peut pas être rapportée par le transporteur, la démonstration de sa non-faute ne peut suffire à le libérer de sa responsabilité. En effet, « *l'absence de faute du transporteur maritime ne constitue pas, en soi, une cause exonératoire de responsabilité* »<sup>72</sup>.

## II. La vraisemblance ne suffit pas, il faut une certitude

L'une des premières difficultés pour le transporteur se situe dans les situations où l'emballage utilisé est celui habituellement utilisé, et ce, même si cet emballage ne permet pas d'assurer efficacement la sécurité de la marchandise. Ce point est d'autant plus vrai s'il n'existe pas, en l'état actuel de l'art, d'emballage susceptible de protéger efficacement la marchandise<sup>73</sup>. Ainsi peut-on lire que « *le chargeur a pu valablement contester les faits allégués par le transporteur maritime dans la mesure où ledit chargeur a su démontrer que l'emballage en question est utilisé depuis plus d'une dizaine d'années dans le cadre de transports similaires effectués en partie par le même transporteur maritime sans que pareils dommages en résultent* »<sup>74</sup>.

Dans les autres cas, la tâche n'est pas moins difficile pour le transporteur. En effet non seulement de simples allégations ne suffisent pas<sup>75</sup>, mais plus encore, un arrêt de la cour d'appel de Versailles a refusé au transporteur maritime le bénéfice du cas excepté tenant à l'emballage

---

<sup>70</sup> Chambre Arbitrale Maritime de Paris

<sup>71</sup> Ph. Delebecque, *Traité de Droit Maritime*, 14<sup>e</sup> édition, 791, p.618, note 7

<sup>72</sup> DMF, Juin 2012, n°737, p.571

<sup>73</sup> Voir supra note 49, p.46

<sup>74</sup> DMF, Mai 2014, n°758, p.463

<sup>75</sup> DMF, Novembre 2020, n°829, p. 942

alors même qu'il existait « *un faisceau de preuves précises et concordantes* »<sup>76</sup>. La vraisemblance du lien de causalité en droit maritime semble donc exclue et alourdir d'autant la charge de la preuve qui pèse sur le transporteur. Autrement dit, le doute ne profite pas au transporteur<sup>77</sup>.

Ce point souligne encore une fois l'importance des réserves émises lors de la prise en charge de la marchandise. Notons seulement que ces réserves ne peuvent être émises que si la défaillance de l'emballage est apparente et que, quoi qu'il en soit, une telle exigence vis-à-vis du transporteur apparaît lourde de conséquence avec la généralisation du transport en conteneur.

Il est intéressant de noter que contrairement au droit maritime et à la Convention de Bruxelles, la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) distingue entre les cas exceptés d'exonération "normaux" (listés à l'article 17-2 : « *une faute de l'ayant droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du transporteur, un vice propre de la marchandise, ou des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier* ») et les cas exceptés d'exonération "privilegiés" (listés à l'article 17-4 dans lequel on retrouve celui tenant à la défaillance de l'emballage : « *b) absence ou défectuosité de l'emballage pour les marchandises exposées par leur nature à des déchets ou avaries quand elles ne sont pas emballées ou sont mal emballées* »). La CMR poursuit en précisant que « *lorsque le transporteur établit que, eu égard aux circonstances de fait, la perte ou l'avarie a pu résulter d'un ou de plusieurs des risques particuliers prévus à l'art. 17, par. 4, il y a présomption qu'elle en résulte* ». Ainsi que le transporteur routier sous CMR se voit déchargé de sa responsabilité dès lors qu'il prouve l'existence d'une défaillance de l'emballage. C'est ainsi que la seule vraisemblance du lien de causalité suffit à exonérer le transporteur, nul besoin ici de certitude.

La charge de la preuve du cas excepté et de sa causalité certaine avec le dommage qui pèse sur le transporteur maritime semble résulter de son obligation de résultat (celle de délivrer la marchandise dans l'état dans lequel elle lui a été confié). De plus, le transporteur apparaît le mieux placé pour rapporter la preuve d'un cas excepté dans la mesure où il dispose de la maîtrise des opérations de transport.

---

<sup>76</sup> DMF, Novembre 2017, n°796, p. 905

<sup>77</sup> Bulletin des Transports et de la Logistique, n°3764, p.716

## Section 2. Une exigence de preuve à géométrie variable (le rôle du juge)

### I. Théorie sur le lien de causalité

L'analyse que nous apportons ici nous sera particulièrement utile lorsque nous aborderons la question de la tentative de neutralisation du cas excepté par le chargeur. En effet selon l'orientation prise par la jurisprudence en fonction des deux théories sur le lien de causalité que nous allons présenter, le partage des responsabilités éventuelles entre le transporteur et le chargeur pourrait être affecté.

Nous nous référons à l'article de maîtres Follin et Raison intitulé « *La pluralité des causes en droit maritime* »<sup>78</sup>. Une distinction est faite entre la « *théorie de l'équivalence des conditions* » et la « *théorie des causes adéquates* ».

Dans la « *théorie de l'équivalence des conditions* » il faut considérer que « *le rapport de causalité entre le fait générateur et le dommage est un rapport de nécessité. Il suffit, mais il faut que la cause soit nécessaire même si elle n'est pas déterminante et que d'autres causes ont pu concourir au dommage. En conséquence, tout évènement qui est indispensable à la réalisation du dommage en est la cause et tous les éléments sont équivalents* »<sup>79</sup>. Cette théorie est applicable pour le cas excepté tenant à la défaillance de l'emballage dans la mesure où une faute du chargeur peut coexister avec une faute du transporteur. Elle ne l'est pas en revanche pour les cas exceptés de responsabilité entrant dans la seule sphère de diligence du transporteur (ex : fortune de mer, acte de dieu ou faits de guerre). S'il y a faute du transporteur, celle-ci l'emporte sur le cas excepté, sinon le transporteur est exonéré.

Nous en venons donc à la deuxième théorie, celle « *des causes adéquates* ». « *L'enjeu est de définir les responsabilités lorsque plusieurs causes ont contribué au même dommage. (...) Le rôle du juriste est double : – faire le tri entre tous les phénomènes ou actes qui contribuent à causer un dommage, – porter un jugement de valeur sur ces phénomènes pour apprécier les responsabilités. Dans ce contexte la théorie de la « causalité adéquate » consiste à admettre que tous les antécédents d'un dommage n'ont pas le même rôle. Ainsi l'on retiendra l'antécédent qui a augmenté les probabilités du dommage et l'on écartera celui qui n'aura été que l'occasion du dommage. En d'autres termes, on retient la ou les causes qui ont une part prépondérante*

---

<sup>78</sup> DMF Janvier 2012, n°732, p.3

<sup>79</sup> Idem, p.4

*dans la réalisation du dommage »<sup>80</sup>. Dans la pratique cela revient à se placer « rétrospectivement en amont du dommage » et à se poser « la question de savoir si tel ou tel phénomène avait de bonnes chances de provoquer le dommage »<sup>81</sup>.*

*D'après ce que nous disent ces auteurs, « la jurisprudence reste assez pragmatique dans les solutions qu'elle envisage sans privilégier telle ou telle solution dogmatique »<sup>82</sup>.*

Sans pousser plus loin l'analyse dans le cadre de ce mémoire, il convient de garder à l'esprit l'importance du choix qui sera opéré par les juges dans le déroulement de la procédure, la durée d'un procès et finalement le coût de la justice.

## II. Exigence du juge dans l'administration de la preuve

A priori, il n'est pas demandé au transporteur de prouver qu'il a fait toute diligence et apporté tout le soin nécessaire à la marchandise pour assurer sa sauvegarde ; il lui suffit de prouver le cas excepté libératoire de sa responsabilité. Autrement dit le transporteur n'a pas à apporter la preuve de sa non-faute. Nous allons le voir, cette charge incombe au chargeur s'il veut neutraliser partiellement ou totalement le cas excepté invoqué.

Cependant la jurisprudence a laissé entrevoir cette possibilité dans plusieurs arrêts. Bien qu'aucun de ses arrêts ne porte sur le cas excepté tenant à la défaillance de l'emballage chacun d'eux fait référence aux soins particuliers que le transporteur se devait d'apporter à la marchandise. Dans ces arrêts le transporteur ne faisait pas la démonstration qu'il avait apporté le soin nécessaire à des marchandises arrivées avariées. Nous citerons ici comme exemple l'arrêt de la Cour suprême du Royaume Uni du 5 décembre 2018, *Volcafe v. CSAV* (traduction libre) : « le transporteur avait la charge légale de prouver qu'il avait pris les précautions nécessaires pour protéger les marchandises contre les dommages »<sup>83</sup>. Cet arrêt souligne ainsi qu'il appartient de surcroît au transporteur « de prouver qu'il n'a commis aucune faute : on lui demande en quelque sorte d'anticiper sur la neutralisation du cas excepté en prouvant sa non-faute. Est-ce trop rigoureux ? La difficulté nous semble-t-il est d'ordre pratique, car le transporteur ne connaît pas ou n'est pas censé connaître, sauf situations particulières, les précautions qu'il faut prendre à l'égard de la marchandise. Il ne serait pas absurde de lui

---

<sup>80</sup> Idem, p.8

<sup>81</sup> Idem

<sup>82</sup> Idem, p.9

<sup>83</sup> DMF Hors série n°23, Juin 2019, p.75

*permettre de reprocher aux intérêts cargaison de ne pas lui avoir transmis les bonnes instructions. La partie de ping pong qui caractérise le régime de la responsabilité du transporteur serait ainsi relancée »<sup>84</sup>.*

A noter que dans cette affaire Volcafe, la thèse inverse avait été soutenue par la cour d'appel (Court of appeal). Elle avait en effet relevé qu'« *une fois établi par le transporteur que la marchandise était affectée d'un vice propre, c'est au destinataire qu'incombe la charge d'apporter la preuve que le vice n'a entraîné un dommage pour la marchandise qu'en raison d'une faute du transporteur. En d'autres termes, c'est au destinataire de prouver que c'est l'absence de soin du transporteur (the carrier's absence of care) qui a été la cause du dommage »<sup>85</sup>.*

Relevons le commentaire qui a été fait de l'arrêt de la cour d'appel de Paris du 26 avril 1961 retenant que, « *de par la présomption de responsabilité qui pèse sur lui, le transporteur doit prouver non pas seulement qu'il a pris tous les soins nécessaires, mais qu'il n'a pu empêcher la survenance des avaries. Ce n'est qu'après avoir ainsi fait la preuve de son impuissance que l'on peut retenir comme cause des avaries : ou le défaut d'emballage ou la faute de l'expéditeur. (...) Disons mieux, car il faut aller jusqu'au bout du raisonnement, il ne peut plus prouver directement le cas excepté, ce dernier n'existe et ne peut être retenu qu'après la preuve, d'ailleurs négative, que le transporteur a été dans l'impossibilité d'éviter le dommage. C'est alors, mais alors seulement, qu'il faut admettre que le dommage a pour cause la faute de l'expéditeur, le défaut d'emballage, etc. »<sup>86</sup>.*

Nous avons progressivement empiété sur la dernière partie de ce mémoire relative à la neutralisation totale ou partielle du cas excepté par la preuve d'une faute du transporteur.

---

<sup>84</sup> Idem, p.75-76

<sup>85</sup> DMF, Février 2019, n°810, p.149

<sup>86</sup> DMF 1961, p.484

## TITRE 2. La neutralisation totale ou partielle du cas excepté par la faute du transporteur

Nous trouvons donc au stade où le transporteur parvient à prouver le cas excepté. Nous abordons donc dans cette dernière partie de notre mémoire l'action du chargeur pour tenter de neutraliser ce cas excepté, action qui consiste à démontrer une faute du transporteur dans la survenance du sinistre. Pour reprendre notre analogie, la balle est dans le camp du chargeur. Il doit parvenir à la renvoyer au transporteur pour que sa responsabilité soit réintroduite partiellement ou totalement malgré l'existence maintenant avérée d'une défaillance de l'emballage.

### CHAPITRE 1. L'obligation de soin et de diligence à la charge du transporteur

Avant d'aborder le partage des responsabilités qui peut être décidé entre le chargeur et le transporteur en raison de fautes réciproques, il convient d'aborder en premier lieu l'obligation générale de soin et de diligence mise à la charge du transporteur car c'est en réalité sur ce volet que le chargeur tentera de neutraliser le cas excepté invoqué par le transporteur. Pour faire écho à ce que nous avons vu en première partie, nous analyserons cette obligation du transporteur au regard de la marchandise (Section 1) puis du moyen de transport (Section 2).

#### Section 1. Concernant la marchandise

Cette obligation découle de l'article 3 de la Convention de Bruxelles de 1924 selon lequel : « 2. *Le transporteur, sous réserve des dispositions de l'article 4, procédera de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées* ».

##### I. L'importance des instructions données par le chargeur

Repartons des arrêts mentionnés précédemment et notamment de l'arrêt Volcafe qui faisait obligation au transporteur de prouver en plus du cas excepté et de son lien de causalité avec les dommages, qu'il n'avait pas commis de faute. Cette obligation a l'avantage de permettre au transporteur de démontrer qu'aucune instruction particulière ne lui a été donné par le

chargeur et ainsi d'anticiper sur la tentative de neutralisation du cas excepté tout en forçant éventuellement le chargeur à fournir ensuite des éléments attestant du contraire.

Les instructions du chargeur portent sur les caractéristiques de la marchandise et du soin dont elle pourrait avoir besoin en cours de manutention et de transport. Notons que ces instructions doivent découler entre autres de la nature de l'emballage. Elles ne doivent cependant pas être un moyen déguisé pour le chargeur de faire peser sur le transporteur les risques résultant d'une négligence dans l'emballage. Rappelons à ce stade que le transporteur n'est tenu d'offrir que des conditions « normales » de transport. Nous verrons que le transporteur peut se voir attribuer une obligation étendue si des consignes spécifiques lui ont été données et sous conditions.

Cette question des instructions données par le chargeur dans la recherche d'une faute éventuelle du transporteur s'est posée dans une affaire concernant le transport de palmiers par conteneur sans toit (open top) entre le Chili et l'Espagne. Certains de ces palmiers sont morts, probablement déshydratés, après être restés 9 jours au port d'escale d'Algésiras en période de très forte chaleur. La Cour de Cassation n'a pas retenu la responsabilité du transporteur dans la mesure où « *le chargeur ne lui avait donné aucune instruction particulière relative à ces plantes* »<sup>87</sup>. Elle accorde par conséquent au transporteur le cas excepté tenant à la défaillance de l'emballage en avançant que « *la marchandise aurait dû être transportée dans un conteneur à température dirigée et non dans des conteneurs en métal qui conservent la chaleur et que le film plastique utilisé pour l'emballage de leurs racines n'était pas suffisant pour les protéger de la déshydratation pendant un trajet aussi long effectué en plein été* ».

Considérons maintenant que de telles instructions avaient été transmises au transporteur. Ce dernier aurait-il dû prendre en charge par exemple l'humidification des palmiers ? Rien n'est moins sûr et c'est ce que nous allons voir maintenant.

## II. Sinon une obligation de soins « ordinaires » et de diligence

Il est difficile de donner une définition de ce que la jurisprudence entend par la notion de soins ordinaires tant cette question relève des circonstances de l'espèce. Nous pouvons néanmoins relever qu'il ne s'agit pas là pour le transporteur d'une obligation de résultat mais

---

<sup>87</sup> DMF, Avril 2019, n°812, p.339

tout au plus d'une obligation de moyen. Relevons qu'il paraît difficilement envisageable de demander au transporteur d'arroser par exemple des palmiers à bord ou sur un terminal. Sa mission n'est pas là et cela l'obligerait à développer un service et une infrastructure qui pourrait s'avérer très coûteuse.

Il apparaît bien plus aisé de se référer pour aborder ce point à la notion de diligence du transporteur vis-à-vis du chargeur. Il ressort dans notre affaire des palmiers que « *le rapport établi au chargement avait mentionné que les plantes étaient résistantes et la compagnie avait été tout au long du voyage diligente, notamment en informant le destinataire du retard pris à Algésiras et de la localisation des conteneurs. Autrement dit, la compagnie avait bien apporté les "soins ordinaires" que tout "bon" transporteur doit à la marchandise qui lui a été confiée. Aucune consigne spécifique ne lui ayant été donnée, aucun reproche ne pouvait lui être adressé. Dans ces conditions, la décharge de responsabilité s'imposait et s'est justement imposée* »<sup>88</sup>. A noter, comme nous le laissons supposer plus haut, que les notions de « soins ordinaires » et de « diligence » sont ici associées voire assimilées.

Comme nous l'avons évoqué au début de ce mémoire, il existe des situations où la marchandise est transportée à nue. Si dans un premier temps la jurisprudence considérait qu'il s'agissait là d'un mode de transport particulier obligeant donc le transport à prendre un soin particulier de la marchandise (prestation qu'il pouvait facturer au chargeur), il apparaît désormais que le transport n'est obligé à apporter un soin autre qu'ordinaire à la marchandise. Tout au plus doit-il prendre des réserves comme il le fera pour un emballage jugé défaillant si ce transport à nu n'est pas habituel.

Se pose encore la question des obligations du transporteur lorsqu'il se trouve dans des situations extrêmes, le transport ne s'effectuant plus dans des conditions normales. Ce point n'est pas développé dans ce mémoire car fait l'objet d'un autre cas excepté tenant à la fortune de mer (article 4 c) et d) de la Convention de Bruxelles de 1924). Sans doute pouvons-nous imaginer que le transporteur se doit alors de prendre toutes les mesures propres à réduire si ce n'est supprimer tout risque de dommage à la marchandise.

---

<sup>88</sup> DMF, Mars 2017, n°789, p.227

## Section 2. Concernant le moyen de transport

Cette obligation découle de l'article 3 de la Convention de Bruxelles de 1924 selon lequel : « 1. Le transporteur sera tenu avant et au début du voyage d'exercer une diligence raisonnable pour : a) Mettre le navire en état de navigabilité ; b) Convenablement armer, équiper et approvisionner le navire ; c) Approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques, et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées, pour leur réception, transport et conservation » (obligation que le retrouve à l'article L.5422-6 du code des transport).

### I. La mise en état de navigabilité du moyen de transport

Nous ne nous attarderons pas ici sur la mise en état de navigabilité du navire. Bien plus pertinent pour notre sujet est l'obligation qu'a le transporteur de fournir un conteneur en bon état et apte à offrir au chargeur et à sa marchandise les conditions de transport prévue.

Nous l'avons vu, lorsque le conteneur est fourni par le transporteur il doit être vu comme le prolongement du navire, une extension de celui-ci, une partie de son équipement. Le chargeur se doit de vérifier son état avant d'empoter sa marchandise. Mais cette obligation ne concerne que les vices apparents du conteneur. En fait l'obligation du chargeur s'apparente ici à celle du transporteur lorsque le conteneur est fourni par le chargeur. Ainsi « le défaut de vigilance du chargeur concernant les défauts du conteneur et l'absence de réserves exprimées lors de la mise à disposition de ce dernier ne sont pas de nature à exonérer le transporteur maritime de sa propre faute consistant à avoir fourni un emballage insuffisant ou inadapté, s'agissant en l'espèce de trous perceptibles uniquement de l'intérieur dans le cadre d'un examen approfondi du conteneur qui incombe en premier lieu au fournisseur de celui-ci »<sup>89</sup>. Le transporteur doit ainsi s'assurer par exemple du bon fonctionnement du groupe frigorifique ou du circuit d'aération du conteneur.

Les obligations du transporteur s'étendent également aux opérations d'arrimage et saisissage du conteneur sur le navire. Un arrêt de la cour d'appel de Rouen apporte un éclairage intéressant sur ce point en faisant « la distinction entre l'emballage de la marchandise et le saisissage en conteneur »<sup>90</sup>. Dans un premier temps il est rappelé que « l'emballage de la marchandise ou son empotage en conteneur peuvent être la cause réelle d'un dommage dont la réparation incombera au

---

<sup>89</sup> DMF, Janvier 2014, n°754, p.45

<sup>90</sup> DMF, Décembre 2009, n°709, p.991

transporteur s'il ne fait pas la preuve d'un défaut du premier ou d'un transfert de responsabilité du second qui lui incombe, en principe ». Dans cette affaire, il s'agissait d'un hélicoptère transporté sur conteneur plateau (flat) et constaté endommagé à l'arrivée en raison d'un choc. Mais dans cette affaire, « la Cour d'appel exprime que le saisissage de l'hélicoptère dans le conteneur participe du chargement de la marchandise et non de son emballage en vue du transport. Elle précise, à cet égard, que « ces opérations incombent en principe au transporteur » et exige la preuve de la convention des parties sur la responsabilité de l'empotage. Il y a là une extension juridique de la notion de chargement au sens du droit du transport maritime correspondant à la réalité du commerce maritime au moyen du conteneur qui a été assimilé au navire »<sup>91</sup>.

Il découle de ce que nous venons de voir que l'obligation de soin à la marchandise et l'obligation de soin au navire peuvent apparaître difficiles à distinguer. Elles visent tous deux à la bonne exécution des opérations de transport dont la finalité reste la livraison de la marchandise en bon état.

## II. Le transport en pontée

Le transport en pontée est soumis à une réglementation particulière. L'article L.5422-7 du code des transports prévoit en effet que « le transporteur commet une faute s'il arrime la marchandise sur le pont du navire en l'absence de consentement du chargeur mentionné sur le connaissement ou de dispositions réglementaires l'imposant ». Cet article ajoute que « le consentement du chargeur est supposé donné en cas de chargement en conteneur à bord de navires munis d'installations appropriées pour ce type de transport ». La Convention de Bruxelles ne contient pas de telles dispositions et impose donc au transporteur de le déclarer au chargeur qui doit alors l'accepter ; une mention sur le connaissement ne suffit pas.

Cette position tient au fait que la mise en pontée d'un conteneur caractérise des conditions de transport particulières ; il s'apparente donc un mode de transport bien particulier. Le chargeur qui n'en n'est pas informé et pensant que le conteneur serait placé en cale pourrait ne pas apporter le soin suffisant dans l'emballage de sa marchandise qui risque alors de subir des dommages. Sauf à considérer comme en droit interne que le chargeur doit avoir conscience que le conteneur peut tout aussi bien se trouver en cale que sur le pont, le transporteur maritime

---

<sup>91</sup> Idem, p.996-997

commet une faute s'il n'en informe par le chargeur. Ainsi, même si le transporteur prouve que l'emballage n'était pas adapté pour un transport en pontée, sa faute devrait absorber celle du chargeur et serait tenu responsable pour l'ensemble des dommages.

C'est ce qu'a affirmé la cour d'appel de Paris dans un arrêt du 11 février 2010 repris comme suit : « *En chargeant la marchandise sur le pont du navire, en l'absence de consentement du chargeur mentionné sur le connaissement, le transporteur maritime a commis une faute qui engage sa responsabilité à l'égard de celui-ci. Il appartenait au transporteur maritime d'aviser le chargeur de la mise en pontée des engins, de sorte qu'il puisse en tirer les conséquences, au besoin en prenant les mesures nécessaires à leur protection ou en choisissant un autre type de bateau adapté à la cargaison ; qu'en ne prenant pas cette précaution, le transporteur maritime a manqué à son obligation d'information et de conseil à l'égard du chargeur* »<sup>92</sup>.

A noter également que cette faute du transporteur pour mise en pontée non déclarée est de nature à caractériser les conditions de la faute inexcusable, qui rappelons-le est de nature à priver le transporteur des limitations de responsabilité, ce que ne manque pas de relever la cour d'appel : « *Dans la mesure où le transporteur n'ignorait pas que les véhicules n'étaient ni bâchés ni revêtus de paraffine et que leur transport entraînerait nécessairement la corrosion de leurs surfaces métalliques, il a agi témérement et avec la conscience qu'un dommage en résulterait ; qu'il n'y a donc pas lieu de faire application de la limitation de responsabilité* »<sup>93</sup>.

A noter cependant que dans un arrêt de la Cour de Cassation du 6 mars 2019, la question s'est posée de savoir si le transporteur pouvait bénéficier du cas excepté tenant à la défaillance de l'emballage alors même qu'il avait procédé à une mise en pontée fautive. En l'espèce il s'agit du transport d'une fraiseuse constatée oxydée à destination et qui avait été recouverte d'une simple couche de film plastique à bulle et d'une bâche. Il ressort donc de cet arrêt que « *le transporteur n'ayant pas déclaré la pontée, il est vraisemblable que le chargeur avait imaginé un chargement en cale. Il convient donc de rechercher si l'emballage était adapté à un tel chargement. Dans l'affirmative, le transporteur verra sa responsabilité engagée, puisque la pontée sera la seule cause du dommage. En revanche, si l'emballage s'avère insuffisant même pour un chargement en cale, le transporteur pourra invoquer le cas*

---

<sup>92</sup> DMF, Octobre 2010, n°718, p.805

<sup>93</sup> Idem

excepté, la faute du chargeur étant alors à l'origine de l'avarie »<sup>94</sup>. Le raisonnement développé ici ne fait que renvoyer à la démonstration du lien de causalité.

## CHAPITRE 2. Le degré de gravité dans la faute du transporteur

La question de la neutralisation d'un cas excepté par la preuve de la faute du transporteur se traite de façon différente selon les circonstances. Soit la faute du transporteur annihile totalement le cas excepté mis en avant et démontré, soit il y aura partage de responsabilité avec le chargeur. « *La distinction entre ces deux catégories de décisions (...) répond à un critère évident et constant : l'origine de la cause d'exonération invoquée. Si le cas excepté réside dans le fait de l'ayant droit ou de la marchandise (acte ou omission du chargeur, vice propre, emballage défectueux, etc.), le transporteur bénéficie, malgré sa faute, d'un partage de responsabilité. En revanche, point de salut si la cause exonératoire est la "faute" du vent, du Prince, de la grève, etc. Ce critère a été lumineusement mis en évidence par le Professeur Alain Sériaux dans son ouvrage "La faute du transporteur" (Ed. Economica), où il distingue les cas exceptés dépendant de la "sphère de diligence du créancier de la responsabilité" et ceux qui y sont totalement étrangers : dans le premier cas, "faute contre faute" entraîne une exonération partielle du transporteur, dans le second cas, "faute contre absence de faute" interdit tout partage* ».

### Section 1. La faute déterminante et primordiale du transporteur

Il convient de commencer par préciser que « *la faute qui prive le transporteur maritime du droit de se prévaloir d'un cas excepté ne doit pas réunir les conditions de la faute inexcusable. Cette dernière n'a vocation qu'à priver le transporteur maritime, non pas d'un cas excepté, mais des limitations d'indemnisation* »<sup>95</sup>. C'est ce que nous avons laissé entrevoir lorsque nous avons abordé la faute du transporteur pour mise en pontée non déclarée.

Cette section renvoie à la théorie des « causalités adéquates » qui rappelons-le « *consiste à admettre que tous les antécédents d'un dommage n'ont pas le même rôle* ». Dans cette optique, il convient de se demander si en l'absence de faute du transporteur, les dommages se seraient tout de même produits en raison de la défaillance de l'emballage.

---

<sup>94</sup> DMF, Avril 2019, n°812, p.335

<sup>95</sup> DMF, Mars 2017, n°789, p.232

De nombreux arrêts semblent rapporter une faute du transporteur dans l'arrimage du conteneur à bord du navire, faute ayant entraîné des dommages à la marchandise. Ainsi dans un arrêt de la cour d'appel de Versailles du 28 février 2008, il est considéré que « le transporteur n'a pas correctement arrimé le conteneur « flat » dans lequel avait été placé le transformateur dont la toiture « dépassait la largeur du conteneur et bougeait en un mouvement longitudinal ». Il est dit également, sur la base d'un rapport d'expertise, que « si le conteneur avait été correctement arrimé », les dommages ne seraient pas survenus et que « tel n'était pas le cas, car il n'y avait pas d'attaches fixes de ce toit (celui du transformateur) au « mur du local » »<sup>96</sup>. Dans cet arrêt le juge « ayant qualifié la faute d'arrimage en cause de « très prépondérante » est amené à considérer qu'elle est la cause exclusive du dommage car le transporteur ne fait pas la preuve du rôle du chargeur dans la production du dommage »<sup>97</sup>.

La jurisprudence semble être particulièrement sévère envers le transporteur en lui refusant bien souvent le bénéfice d'un cas excepté même prouvé dès lors qu'une faute de sa part est avérée. Cette position tient, semble-t-il, au fait que le transporteur fait face à une obligation de résultat : acheminer les marchandises sans dommage. C'est pourquoi il semble que la jurisprudence, aidée par la doctrine, tende à exiger du transporteur non seulement la preuve d'un cas excepté mais également la preuve qu'il n'a commis aucune faute. Il peut être demandé au transporteur de simplement prouver qu'il a bien respecté les instructions données par le chargeur ou plus encore, de prouver positivement qu'il n'a commis aucune faute, à savoir démontrer qu'il a apporté tout le soin qui peut être raisonnablement attendu en fonction des circonstances et fait diligence, c'est-à-dire pris toutes mesures nécessaires pour transporter la marchandise sans qu'aucun dommage ne puisse l'affecter ou pour atténuer les conséquences d'un dommage existant ou prévisible.

Il arrive pourtant bien souvent que la faute du transporteur ne soit pas de nature à le priver totalement du bénéfice d'un cas excepté. Nous l'avons dit dès le début de notre exposé, les risques inhérents à une expédition maritime doivent être partagés entre le chargeur et le transporteur. En cas de dommage, les juges devront déterminer dans quelle proportion l'un ou l'autre a dévié du « standard » de précaution, de soin et de diligence qui lui imposé, ou à tout le moins déterminer l'importance de la faute dans la réalisation des dommages constatés.

---

<sup>96</sup> DMF, Avril 2010, n°713, p.295

<sup>97</sup> Idem

## Section 2. Considérations sur les fautes du chargeur et du transporteur

Nous abordons ici brièvement la question du devoir de minimisation du préjudice tant à la charge du transporteur que du chargeur avant d'aborder celle de la responsabilité du chargeur vis-à-vis des tiers lésés.

### I. Devoir de minimisation du préjudice

La faute du transporteur peut résulter d'une action ou d'une omission. Cette faute peut donc très bien résulter de l'absence de mesure prise pour prévenir ou limiter un dommage ayant atteint la marchandise. Cette situation peut se rencontrer lorsque que le navire ou la marchandise doit faire face à des conditions météorologiques particulièrement difficiles. Il a pu ainsi être soulevé dans un arrêt de la cour d'appel de Basse-Terre que « *le transporteur maritime qui avait la marchandise sous sa garde à terre se devait de mettre en place toute mesure pour assurer sa conservation, en période cyclonique, son prompt acheminement vers sa destination finale et, à l'annonce du cyclone, mettre en œuvre toutes les mesures utiles* »<sup>98</sup>.

Rappelons seulement que le transporteur n'est pas tenu dans des conditions de transport normal de fournir de soin particulier à la marchandise sauf à exercer une diligence raisonnable vis-à-vis du chargeur en l'informant des difficultés particulières rencontrées lors des opérations de transport et sauf si ce dernier lui a donné des instructions particulières, instructions qui ne devraient pas être un moyen pour le chargeur de se libérer de son obligation d'emballer convenablement la marchandise.

Le chargeur peut également commettre une faute en considérant une marchandise impropre à son usage initial ou en ordonnant sa destruction alors que seul l'emballage a été endommagé. En transport routier interne cet excès de zèle de la part du chargeur conduit les juridictions à appliquer la réduction du tiers. Dans ces circonstances, « *l'indemnité – pour pertes et avaries – due par le transporteur du fait de sa responsabilité objective est réduite d'un tiers* »<sup>99</sup>. Elle trouve à s'appliquer dans les situations qui résultent : « *- d'un laissé pour compte : le destinataire refuse de prendre livraison de la marchandise et celle-ci est laissée entre les mains du transporteur par le donneur d'ordre ; - d'une avarie ou d'une perte dont l'importance ne rend pas la marchandise inutilisable ; -*

---

<sup>98</sup> DMF, Septembre 2016, n°783, p.727

<sup>99</sup> Bulletin des Transports et de la Logistique, 2020, n°3784, p.280

d'un ordre imposant arbitrairement la destruction ou interdisant la vente en sauvetage de la marchandise »<sup>100</sup>. Nous n'avons pas trouvé de notion équivalente pour le transport maritime mais cet abus du chargeur pourrait bien être de nature à réduire l'indemnité due par le transporteur en cas de dommage subis par la marchandise.

## II. Responsabilité du chargeur vis-à-vis des tiers lésés

Cette question s'inscrit dans le cadre de l'expédition maritime qui met en relation directement ou indirectement plusieurs chargeurs et le transporteur. « Par exemple, si un défaut d'emballage a entraîné le coulage de la marchandise, qui a sali les marchandises voisines, le chargeur est responsable directement envers le navire ou envers les propriétaires de ces marchandises »<sup>101</sup>. La question se pose alors de savoir si l'action des chargeurs entre eux relève ou pas du contrat de transport et notamment à la prescription d'un an qui lui est applicable. La Cour de Cassation semble avoir répondu par l'affirmative pour « renforcer la cohérence de l'expédition maritime »<sup>102</sup>. En effet cette action du tiers chargeur vis-à-vis du chargeur responsable se justifie dans la mesure où il « ne peut pas engager la responsabilité du chargeur dont la faute anéantit son recours contre le transporteur maritime »<sup>103</sup>.

---

<sup>100</sup> Idem

<sup>101</sup> DMF, Avril 2009, n°702, p.373

<sup>102</sup> Idem

<sup>103</sup> DMF, Février 2008, n°689, p.137

## - CONCLUSION -

Nous sommes donc partis du constat que les opérations de transport, maritime en particulier, présentaient un risque pour les marchandises transportées. Nous avons vu que ce risque pouvait être atténué par le chargeur via le conditionnement de la marchandise et plus précisément son emballage. Nous nous sommes donc attachés à définir la notion juridique et technique de l'emballage. L'appréciation juridique de la notion d'emballage et de sa défaillance ont été abordés dans une première partie. Nous avons vu que, malgré la concision des textes, la défaillance de l'emballage devait s'entendre autant de son défaut que de son absence, et que cette défaillance ne devait s'apprécier qu'au regard des caractéristiques de la marchandise et de conditions normales de transport. L'importance de la prise en compte des évolutions techniques des modes de transport, notamment avec l'usage du conteneur, a été soulignée. Le conteneur est assimilable à un emballage lorsqu'il est fourni par le chargeur. S'il est mis à disposition par le transporteur, alors il s'agit d'un moyen de transport, d'une partie du navire, du prolongement de celui-ci. Il a fallu considérer les obligations d'adéquation de l'emballage avec le mode de transport considéré et rentrer dans les considérations techniques sur cette notion d'emballage et ces modes de réalisation.

Nous avons ensuite analysé le régime d'exonération du transporteur tenant à la défaillance de l'emballage. Nous avons vu que la responsabilité du transporteur était une responsabilité de plein droit, point de départ d'un échange de balle avec le chargeur afin de déterminer la responsabilité de chacun dans la réalisation du dommage : défaillance de l'emballage ou faute du transporteur. Nous avons vu le rôle des réserves émises par le chargeur lors de la prise en charge de la marchandise, rôle renforcé par le fait que le connaissement maritime représente la marchandise. Mais la vraie difficulté pour le transporteur nous est apparue résider dans la preuve du lien de causalité entre les faits reprochés et les dommages constatés car la preuve de la seule défaillance de l'emballage ne suffit pas à le libérer de sa responsabilité. Nous avons traité de cette difficulté sur la base d'une analyse formelle des textes que nous avons décortiqués à la lumière de la jurisprudence. Une distinction a été faite entre la théorie de l'équivalence des conditions et la théorie des causes adéquates. Cela nous a permis d'aborder les cas de neutralisation totale ou partielle du cas excepté par la faute du transporteur. Nous avons mis en lumière l'obligation de soin et de diligence pesant sur le transporteur, obligation

concernant autant la marchandise que le moyen de transport. Nous avons ainsi pu faire une analyse du degré de gravité dans la faute du transporteur.

Le régime de responsabilité du transporteur, tel que présenté, laisse finalement entrevoir un juste équilibre entre d'un côté un emballage bien conçu permettant d'éviter un grand nombre de sinistres et un emballage excessivement sophistiqué qui s'avérerait extrêmement coûteux pour un bénéfice marginal relativement faible. Il s'agit bien de trouver un équilibre économiquement viable afin de fluidifier les échanges et optimiser les flux de marchandise. Cet équilibre a été complexifié sans être fondamentalement remis en cause avec l'entrée en jeu de la conteneurisation qui a indéniablement apporté davantage de sécurité au transport des marchandises.

Une analyse des règles de Rotterdam, adoptées par l'Assemblée générale des Nations Unies le 11 décembre 2008, et portant sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer, mériterait d'être faite. Cette analyse permettrait de présenter les évolutions à venir du transport maritime, évolution qui pourrait bien concerner notre sujet dans la mesure où l'obligation pourrait être faite au transporteur de démontrer, lorsqu'il invoque un cas excepté, qu'il n'a commis aucune faute en plus d'avoir à prouver le cas excepté et son lien de causalité avec le dommage.

## – BIBLIOGRAPHIE –

### I. – Traités et manuels

- A. Sériaux, La Faute du Transporteur, Economica, 1999
- P. Boulanger, Marseille, marché international de l'huile d'olive : un produit et des hommes de 1725 à 1825, Institut Historique de Provence, 1996
- Ph. Delebecque, Traité de Droit Maritime, Dalloz, 14<sup>e</sup> éd., 2020
- P. Bonassies et C. Scapel, Traité de droit maritime, LGDJ, Traités, 3<sup>e</sup> éd., 2016

### II. – Thèses et mémoires

- V.-E. Bokalli, Conteneurisation et transport multimodal international des marchandises (Aspects juridiques et assurances), Thèse de 1989

### III. – Répertoires et encyclopédies

- Dictionnaire Alphabétique et Analogique de la Langue Française, Le Robert, SNL, 1972
- Le Dictionnaire Encyclopédique, Larousse, Librairie Larousse, 1988
- Recueil du SEILA (Syndicat de l'Emballage Industriel et de la Logistique Associée), Spécifications techniques des méthodes d'emballage des matériels industriels et applications diverses

### IV. – Articles et Commentaires de jurisprudence

- Droit Maritime Français
- Bulletin des Transports et de la Logistique
- Lamy Transport

### V. – Sites internet

- Meteoblue weather close to you: <https://content.meteoblue.com/fr/dimensions-spatiales/cartes-meteo-dynamiques/humidite>

## - ANNEXE -

clause comportant une exclusion, les parties peuvent convenir que l'assurance couvrira les risques visés par l'exclusion de garantie, soit par une extension de garantie, soit par un contrat distinct.

# POLICE FRANÇAISE D'ASSURANCE MARITIME SUR FACULTÉS (marchandises) Garantie "TOUS RISQUES"

DU 1<sup>er</sup> JUILLET 2009

**LOI APPLICABLE :** Le présent contrat est régi par la loi française et en particulier par les dispositions du Titre VII du Livre 1<sup>er</sup> du Code des Assurances relatif au contrat d'assurance maritime, qu'elles soient ou non rappelées dans la police.

## CHAPITRE I – DOMAINE D'APPLICATION DE L'ASSURANCE

### ARTICLE PREMIER. –

La présente assurance s'applique, dans les limites du voyage assuré, aux facultés ci-après désignées et transportées ou prises en charge par des professionnels, transporteurs ou auxiliaires du transport, conformément aux usages reconnus du commerce.

### ARTICLE 2. –

Elle s'applique aux facultés neuves, préparées, emballées ou conditionnées pour l'expédition, chargées sur des navires de mer âgés de moins de 16 ans, de plus de 500 unités de jauge (G.T.) et ayant la première cote d'une Société de Classification membre à part entière de l'Association Internationale des Sociétés de Classification (I.A.C.S.).

Lorsque, à l'insu de l'assuré, les conditions ci-dessus relatives au navire ne sont pas remplies, la garantie sera néanmoins acquise, à charge pour l'assuré de la déclarer à l'assureur dès qu'il en a connaissance et moyennant surprime éventuelle.

### ARTICLE 3. –

1<sup>er</sup> La présente assurance ne s'applique pas :

- à la responsabilité quel qu'en soit le fondement que pourrait encourir l'assuré ou tous les autres bénéficiaires de l'assurance, tant de leur fait que du fait des facultés assurées, à l'égard de tiers ou de co-contractants ;
- aux conséquences des **obstacles apportés à l'exploitation ou à l'opération commerciale** de l'assuré et des autres bénéficiaires de l'assurance ;
- aux facultés faisant l'objet d'un **commerce prohibé ou clandestin**.

### 2<sup>e</sup> La présente assurance s'applique uniquement :

a) si le navire transporteur détient le "certificat de gestion de la sécurité" ("safety management certificate"),

b) et si la Compagnie possède l'"attestation de conformité" ("document of compliance"), documents prescrits par la Convention SOLAS 1974 modifiée, instituant le "Code international de gestion de la sécurité", dit "Code ISM".

Toutefois, lorsque le navire transporteur et la Compagnie ne détiennent pas les documents ci-dessus énoncés, la situation du navire au regard de la réglementation du Code ISM ne sera pas opposée, soit à l'assuré, soit au porteur des documents d'assurance, s'il établit qu'il ne pouvait pas, dans la pratique habituelle des affaires, connaître cette situation.

Le terme Compagnie désigne le propriétaire du navire ou tout autre organisme ou personne, telle que l'armateur-gérant ou l'affrètement "coque nue", auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, s'acquiesce des tâches et des obligations imposées par le Code ISM.

### ARTICLE 4. –

L'assurance ne peut produire ses effets s'il est établi qu'avant la conclusion du contrat, la nouvelle d'un événement concernant les facultés assurées était parvenue au lieu de la souscription de la police ou au lieu où se trouvait l'assuré, sans qu'il soit besoin d'établir la preuve que l'assuré en avait personnellement connaissance.

## CHAPITRE II – ÉTENDUE DE L'ASSURANCE

### 1- GARANTIES

#### ARTICLE 5. –

Sont garantis les dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids ou de quantités subis par les facultés assurées, y compris lorsque ces dommages et pertes résultent du chargement ou du déchargement effectué par l'assuré ou le bénéficiaire de l'assurance.

Toutefois :

1<sup>er</sup> Le manquant de tout ou partie du contenu d'un colis n'est à la charge de l'assuré que si des traces d'effraction ou de bris ont été constatées dans les formes indiquées à l'article 17. La disparition d'un ou de plusieurs colis entiers n'est à sa charge que sur présentation d'un certificat ou de tout autre document établissant la non-livraison définitive ;

2<sup>e</sup> Les facultés chargées sur le pont ou dans les superstructures de navires ou d'embarcations non munis d'installations appropriées pour ce type de transport ne sont garanties que si les dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids ou de quantités sont causés par un des événements figurant dans l'énumération limitative ci-après : naufrage, chavirement ou échouement du navire ou de l'embarcation ; incendie ou explosion ; ras de marée ; foudre ; abordage ou heurt du navire ou de l'embarcation contre un corps fixe, mobile ou flottant y compris les glaces ; chute d'aéronefs ; voie d'eau ayant obligé le navire ou l'embarcation à entrer dans un port de refuge et à y décharger tout ou partie de sa cargaison ; chute du colis assuré lui-même pendant les opérations maritimes d'embarquement, de transbordement ou de débarquement. Elles sont garanties, en outre, moyennant surprime, contre les dommages et pertes provenant de jet à la mer, d'enlèvement par la mer ou de chute à la mer à condition que l'assuré déclare à l'assureur leur chargement sur le pont ou dans les superstructures dès qu'il en a lui-même connaissance.

#### ARTICLE 6. –

Sont également garantis, à concurrence de leur montant, proportionnellement à la valeur assurée, les frais figurant dans l'énumération limitative ci-après, à moins qu'ils ne résultent d'une exclusion énoncée à l'article 7 :

1<sup>er</sup> les frais raisonnablement exposés en vue de préserver les facultés assurées d'un dommage ou d'une perte matériels garantis ou de limiter ces mêmes dommages et pertes ;

2<sup>e</sup> les frais raisonnablement exposés en cas d'interruption ou de rupture de voyage, pour le déchargement, le magasinage, le transbordement et l'acheminement des facultés assurées jusqu'au lieu de destination désigné dans la police, à condition que de tels frais n'aient pas été encourus par suite de la défaillance financière des propriétaires, armateurs ou affréteurs du navire transporteur ;

3<sup>e</sup> la contribution des facultés assurées aux avaries communes ainsi que les frais d'assistance, l'assureur acceptant en outre, de se substituer à l'assuré pour verser la contribution provisoire ou pour fournir la garantie de paiement de la contribution d'avarie commune et des frais d'assistance.

### 2 - EXCLUSIONS

#### ARTICLE 7. –

Sont exclus les dommages et pertes matériels, les pertes de poids ou de quantités subis par les facultés assurées et résultant de :

1<sup>er</sup> confiscation, mise sous séquestre, réquisition, violation de blocus, contrebande, saisie conservatoire, saisie-exécution ou autres saisies, l'assureur demeurant également étranger à la caution qui pourrait être fournie pour libérer de ces saisies les facultés assurées ;

2<sup>e</sup> fautes intentionnelles ou inexcusables de l'assuré et de tous autres bénéficiaires de l'assurance, de leurs préposés, représentants ou ayants-droit ;

3<sup>e</sup> vice propre des facultés assurées ; vers et vomines sauf s'il s'agit d'une contamination survenue pendant le voyage assuré ; influence de la température atmosphérique ;

4<sup>e</sup> absence, insuffisance ou inadéquation :

– de la préparation, de l'emballage ou du conditionnement de la marchandise,

– du calage ou de l'arrimage de la marchandise à l'intérieur d'une unité de charge lorsqu'ils sont effectués par l'assuré, ses représentants ou ayants-droit ou lorsqu'ils sont exécutés avant le commencement du voyage assuré ;

5<sup>e</sup> retard dans l'expédition ou l'arrivée des facultés assurées à moins qu'il ne résulte du naufrage, du chavirement ou de l'échouement du navire ou de l'embarcation ; d'incendie ou d'explosion ; d'abordage ou de heurt du navire ou de l'embarcation contre un corps fixe, mobile ou flottant y compris les glaces ; de chute d'aéronefs ; de voie d'eau ayant obligé le navire ou l'embarcation à entrer dans un port de refuge et à y décharger tout ou partie de sa cargaison ;

6<sup>e</sup> effets directs ou indirects d'explosion, de dégagement de chaleur, d'irradiation ou de toute autre source d'énergie nucléaire consécutifs à une modification de structure de noyau de l'atome ou de la radioactivité ainsi que de tous effets de radiation provoqués par l'accélération artificielle des particules dans leur utilisation ou leur exploitation tant civile que militaire ;

7<sup>e</sup> a) guerre civile ou étrangère, hostilités, représailles, torpilles, mines et tous autres engins de guerre, et généralement tous accidents et fortunes de guerre, ainsi qu'actes de sabotage ou de terrorisme ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre ;

b) captures, prises, amitiés, saisies, contraintes, molestations ou détentions par tous gouvernements et autorités quelconques ;

c) émeutes, mouvements populaires, grèves, lock-out et autres faits analogues ;

d) piraterie ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre.

## CHAPITRE III – TEMPS ET LIEU DE L'ASSURANCE

#### ARTICLE 8. –

Sauf convention contraire, l'assurance commence au moment où les facultés assurées visées à l'article 2 sont déposées dans les magasins au point extrême de départ du voyage assuré pour être immédiatement chargées sur le véhicule de transport et cesse au moment de leur déchargement du véhicule de transport, lors de leur mise à terre dans les magasins du destinataire, de ses représentants ou ayants-droit au lieu de destination dudit voyage. Sont considérés comme magasins du destinataire, de ses représentants ou ayants-droit, tout endroit, leur appartenant ou non, où ils font déposer les facultés à leur arrivée.

#### ARTICLE 9. –

Sans qu'il soit pour autant dérogé aux dispositions de l'article 11, l'assurance

demeure acquise, moyennant surprime éventuelle, en tous cas de modification ou de prolongation de la durée normale du voyage assuré, intervenue sans le fait de l'assuré ou des bénéficiaires de l'assurance.

#### ARTICLE 10. –

Toute prise de livraison des facultés garanties effectuée par l'assuré et par tous autres bénéficiaires de l'assurance, leurs préposés, représentants ou ayants-droit, avant le moment où l'assurance doit se terminer conformément aux dispositions du présent chapitre, met fin à celle-ci.

#### ARTICLE 11. –

La durée de l'assurance ne peut excéder un délai de 60 jours calculé depuis la fin du déchargement des facultés assurées du dernier navire de mer.

## CHAPITRE IV – VALEUR ASSURÉE

#### ARTICLE 12. –

La valeur assurée, qui doit être justifiée en cas de sinistre, ne peut excéder la plus élevée des sommes déterminées comme il est indiqué ci-après :

1<sup>er</sup> soit par le prix de revient des facultés assurées au lieu de destination, majoré du profit espéré ;

2<sup>e</sup> soit par la valeur à destination à la date d'arrivée, telle que déterminée par les cours usuellement publiés ;

3<sup>e</sup> soit par les dispositions figurant au contrat de vente ;

4<sup>e</sup> soit par la valeur de remplacement lorsqu'il s'agit de biens manufacturés, à condition qu'il soit en outre justifié du remplacement effectif par la production des factures correspondantes.

## CHAPITRE V – OBLIGATIONS DES PARTIES

### 1 – OBLIGATIONS DE L'ASSURÉ ET DES AUTRES BÉNÉFICIAIRES DE L'ASSURANCE

#### ARTICLE 13. –

La prime entière est acquise à l'assureur dès que la garantie prend effet. Elle est payable comptant entre les mains de l'assureur au lieu de la souscription et au moment de la remise de la présente police. **En cas de sinistre, l'assureur peut opposer aux bénéficiaires de l'assurance la compensation de la prime afférente à l'assurance dont ils revendiquent le bénéfice.**

#### ARTICLE 14. –

1° L'assuré doit déclarer exactement, au moment de la conclusion du contrat, toutes les circonstances connues de lui qui sont de nature à faire apprécier par l'assureur les risques qu'il prend en charge.  
2° De même, il doit déclarer à l'assureur, dès qu'il en a lui-même connaissance, les aggravations de risques survenues au cours du contrat.

#### ARTICLE 15. –

L'assuré, ses représentants et tous les bénéficiaires de l'assurance doivent apporter les soins raisonnables à tout ce qui est relatif aux marchandises. De même, ils doivent prendre toutes les mesures conservatoires en vue de prévenir ou de limiter les dommages et les pertes. En cas de manquement à ces obligations, l'assureur peut se substituer à eux pour prendre les mesures qu'impose la situation sans pour autant reconnaître que sa garantie soit engagée.

#### ARTICLE 16. –

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.

#### ARTICLE 17. –

Ils doivent, lors de l'arrivée des facultés au lieu de destination du voyage assuré et lorsque leur état le justifie, requérir l'intervention du Commissaire d'Avaries du Comité d'Etudes et de Services des Assureurs Maritimes et Transports (CESAM) ou, à défaut, de tout Organisme indiqué à la rubrique "Commissaire d'Avaries" des conditions particulières, en vue de leur expertise contradictoire. La requête doit intervenir dans les trois jours de la cessation de la garantie, jours fériés non compris, telle que fixée au chapitre II. En cas de contre-expertise, celle-ci doit intervenir contradictoirement dans les quinze jours qui suivent l'expertise.

#### ARTICLE 18. –

L'inexécution des obligations énumérées ci-dessus peut entraîner, selon les circonstances, la nullité de la police, en cas de déclaration volontairement inexacte de l'assuré (article 14-1°), la résiliation de la police, lorsque l'aggravation du risque est le fait de l'assuré (article 14-2°), la réduction de l'indemnité (articles 15 et 16) ou la déchéance du droit à l'indemnité (article 17). Lorsque, dans les cas visés à l'article 14-1° et 2°, la bonne foi de l'assuré est établie, il sera seulement procédé à la réduction de l'indemnité.

### 2 – OBLIGATIONS DE L'ASSUREUR : RÉGLEMENT DE L'INDEMNITÉ D'ASSURANCE

#### ARTICLE 19. –

Le règlement de l'indemnité d'assurance est établi séparément sur chaque colis, sauf pour les facultés transportées en vrac pour lesquelles il est établi par cale, par citernes, par pour-compte ou sur l'ensemble.

#### ARTICLE 20. –

L'importance des avaries, constatées comme il est dit ci-dessus, est déterminée par comparaison de la valeur des facultés assurées en état d'avarie à celle qu'elles auraient eue à l'état sain aux mêmes temps et lieu, le taux de dépréciation obtenu devant être appliqué à la valeur assurée. L'indemnité d'assurance comprend, en outre, les frais et honoraires de l'expert et du Commissaire d'Avaries visés à l'article 17.

#### ARTICLE 21. –

Dans le cas de vente pour cause de dommages et pertes matériels garantis, décidée en un lieu de transit, l'indemnité d'assurance est déterminée par différence entre la valeur assurée et le prix net de la vente.

#### ARTICLE 22. –

Dans le cas où, pour cause de dommages et pertes matériels garantis, l'assureur prend la décision de renvoyer au lieu de fabrication, pour réparation, tout ou partie des facultés assurées, l'ensemble des dépenses et des risques en résultant sont à sa charge, alors même qu'il serait tenu de payer un montant supérieur à la valeur assurée du tout.

#### ARTICLE 23. –

Lorsque le montant du profit espéré ne peut être justifié, il est forfaitairement limité à 20 % du prix de revient à destination des facultés, tel que mentionné à l'article 12-1°.

#### ARTICLE 24. –

En matière de règlement des dommages et des pertes, les assurances en augmentation de valeur sont soumises aux mêmes dispositions que les assurances cumulatives.

#### ARTICLE 25. –

Dans les cas où il est convenu d'une franchise, celle-ci est indépendante de la frêle usuelle de route.

#### ARTICLE 26. –

**Le délaissement des facultés assurées ne peut être fait que dans les seuls cas ci-après :**

- 1° dans le cas de perte sans nouvelles du navire transporteur : après quatre mois à compter de la date des dernières nouvelles ;
- 2° dans le cas où le navire transporteur est reconnu définitivement hors d'état de continuer le voyage, si passé le délai de quatre mois, calculé depuis la déclaration de l'innavigabilité du navire par le transporteur, les facultés assurées n'ont pu être rechargées pour être acheminées au lieu de destination ;
- 3° dans le cas où le montant des dommages et des pertes matériels incombant à l'assureur atteint au moins les trois quarts de la valeur assurée.

#### ARTICLE 27. –

L'indemnité due par l'assureur est payable comptant trente jours, au plus tard, après la remise complète des pièces justificatives, au porteur de ces pièces et contre remise de l'original de la présente police.

**Nul ne peut prétendre au bénéfice de la présente assurance s'il ne justifie avoir subi un préjudice.**

#### ARTICLE 28. –

Après chaque événement engageant la garantie de l'assureur, le montant de la valeur assurée se reconstitue automatiquement, moyennant surprime.

#### ARTICLE 29. –

Si la présente police est souscrite auprès de plusieurs assureurs, chacun n'est tenu, sans solidarité avec les autres, que dans la proportion de la somme par lui assurée.

#### ARTICLE 30. –

L'assureur-aprêteur est habilité à recevoir, au nom de tous les assureurs intéressés, les pièces et documents relatifs à la gestion de la présente police, **mais il n'a pas pour autant mandat de représenter en justice les co-assureurs.**

## CHAPITRE VI - DISPOSITIONS DE PROCÉDURE

#### ARTICLE 31. –

Les droits de l'assuré sont acquis à l'assureur, à concurrence de son paiement et du seul fait de ce paiement. L'assuré s'engage, si l'assureur le lui demande, à réitérer ce transfert de droits dans la dispeche, dans la quittance de règlement ou dans tout autre acte séparé.

#### ARTICLE 32. –

**Les actions nées de la présente police d'assurance se prescrivent par deux ans.**

#### ARTICLE 33. –

**L'assureur ne peut être assigné que devant le Tribunal de Commerce du lieu où la police a été souscrite.**

Assuré	Description des facultés
Courier	
Voyage assuré - Lieux de transit ou de transbordement éventuels	Valeur assurée
Navire de mer	Assureurs
Conditions d'Assurances	
Commissaire d'Avaries	
	Signature
	Date

M-07-001

# - TABLE DES MATIERES -

<b>INTRODUCTION.....</b>	<b>- 5 -</b>
<b>PARTIE 1. NOTION JURIDIQUE ET TECHNIQUE DE L'EMBALLAGE .....</b>	<b>- 13 -</b>
<b>TITRE 1. APPRECIATION JURIDIQUE DE LA NOTION D'EMBALLAGE .....</b>	<b>- 13 -</b>
CHAPITRE 1. Le cas excepté tenant à la défaillance de l'emballage dans les textes et la jurisprudence .....	- 14 -
Section 1. Des textes concis que la jurisprudence précise .....	- 14 -
I. Les textes relatifs au transport maritime .....	- 14 -
A. En droit international .....	- 14 -
B. En droit interne .....	- 16 -
II. Défaut et Absence de l'emballage : une jurisprudence cohérente avec la pratique .....	- 16 -
Section 2. L'emballage : un cas excepté de responsabilité bien spécifique et autonome .....	- 18 -
I. L'emballage, une obligation à la charge exclusive du chargeur .....	- 18 -
A. Une connaissance approfondie des caractéristiques de la marchandise .....	- 18 -
B. Une obligation relevant également du contrat de vente .....	- 19 -
II. Des confusions à éviter avec d'autres cas exceptés .....	- 20 -
A. Emballage et vice propre de la marchandise .....	- 20 -
B. Emballage et freinte de route .....	- 21 -
CHAPITRE 2. L'emballage, une notion à apprécier à l'aune d'une opération de transport .....	- 21 -
Section 1. Une distinction à faire entre l'emballage et le conditionnement .....	- 21 -
I. Le partage des responsabilités en matière de conditionnement .....	- 22 -
A. Mise en condition de la marchandise (à la charge du chargeur et du transporteur) .....	- 22 -
B. Mise en condition du moyen de transport (à la charge exclusive du transporteur) .....	- 25 -
II. Le conteneur face à une qualification juridique variable .....	- 26 -
A. Le conteneur comme engin de transport (lorsqu'il est fourni par le transporteur) .....	- 26 -
B. Le conteneur comme moyen de conditionnement (lorsqu'il est fourni par le chargeur) .....	- 27 -
Section 2. Une adéquation de l'emballage avec le type de transport envisagé .....	- 28 -
I. Conditions de transport relative à chaque mode de transport .....	- 29 -
II. Contraintes particulières concernant certains moyens de transport .....	- 30 -
A. Transport en conteneur et cas particulier de la mise en pontée .....	- 30 -
B. Transport par voie de messagerie express .....	- 30 -

<b>TITRE 2. SOURCES ET CONSIDERATIONS TECHNIQUES SUR L'EMBALLAGE .....</b>	<b>- 31 -</b>
CHAPITRE 1. La pratique : source principale des normes en matière d'emballage .....	- 31 -
Section 1. Le syndicat de l'emballage industriel (marque S.E.I.) .....	- 32 -
I. Les contraintes de l'environnement logistique .....	- 32 -
A. Les contraintes physico-chimiques .....	- 32 -
B. Les contraintes mécaniques .....	- 35 -
II. Les catégories d'emballage .....	- 36 -
A. Contenants et supports .....	- 36 -
B. Les matériaux utilisés .....	- 41 -
Section 2. Le code IMDG (et ADR) pour les marchandises dangereuses .....	- 41 -
I. Une uniformisation nécessaire quel que soit le mode de transport .....	- 41 -
II. Une obligation d'emballage renforcée .....	- 42 -
CHAPITRE 2. L'emballage répondant à une demande bien spécifique .....	- 44 -
Section 1. L'emballage répond à un cahier des charges précis .....	- 44 -
Section 2. La notion d'emballage « usuel » .....	- 44 -
 <b>PARTIE 2. LE REGIME D'EXONERATION DU TRANSPORTEUR TENANT A LA</b>	
<b>DEFAILLANCE DE L'EMBALLAGE .....</b>	<b>- 46 -</b>
 <b>TITRE 1. LA PREUVE DU CAS EXCEPTE A LA CHARGE DU TRANSPORTEUR.....</b>	<b>- 47 -</b>
CHAPITRE 1. La preuve de la défaillance de l'emballage .....	- 47 -
Section 1. Des circonstances où des réserves peuvent être prises par le transporteur lors de la prise en charge de la marchandise .....	- 47 -
I. Lorsque la défaillance de l'emballage est apparente .....	- 48 -
II. De l'utilité pour le transporteur d'émettre des réserves précises et motivées .....	- 50 -
Section 2. Des circonstances où la défaillance de l'emballage n'était pas apparente et où le transporteur n'a pas pu émettre de réserves .....	- 50 -
I. L'absence de réserves n'interdit pas au transporteur de se prévaloir d'un cas excepté .....	- 51 -
II. Des difficultés lorsque le transporteur renonce volontairement à émettre des réserves .....	- 52 -
CHAPITRE 2. La preuve du lien de causalité .....	- 55 -
Section 1. Une causalité certaine .....	- 55 -
I. Les dommages d'origine inconnue ou incertaine .....	- 55 -
II. La vraisemblance ne suffit pas, il faut une certitude .....	- 56 -
Section 2. Une exigence de preuve à géométrie variable (le rôle du juge) .....	- 58 -

I.	Théorie sur le lien de causalité.....	- 58 -
II.	Exigence du juge dans l'administration de la preuve .....	- 59 -
<b>TITRE 2.    LA NEUTRALISATION TOTALE OU PARTIELLE DU CAS EXCEPTÉ PAR LA FAUTE DU</b>		
<b>TRANSPORTEUR .....</b>		
		<b>- 61 -</b>
CHAPITRE 1.	L'obligation de soin et de diligence à la charge du transporteur .....	- 61 -
Section 1.	Concernant la marchandise .....	- 61 -
I.	L'importance des instructions données par le chargeur.....	- 61 -
II.	Sinon une obligation de soins « ordinaires » et de diligence .....	- 62 -
Section 2.	Concernant le moyen de transport.....	- 64 -
I.	La mise en état de navigabilité du moyen de transport.....	- 64 -
II.	Le transport en pontée.....	- 65 -
CHAPITRE 2.	Le degré de gravité dans la faute du transporteur .....	- 67 -
Section 1.	La faute déterminante et primordiale du transporteur .....	- 67 -
Section 2.	Considérations sur les fautes du chargeur et du transporteur .....	- 69 -
I.	Devoir de minimisation du préjudice.....	- 69 -
II.	Responsabilité du chargeur vis-à-vis des tiers lésés .....	- 70 -