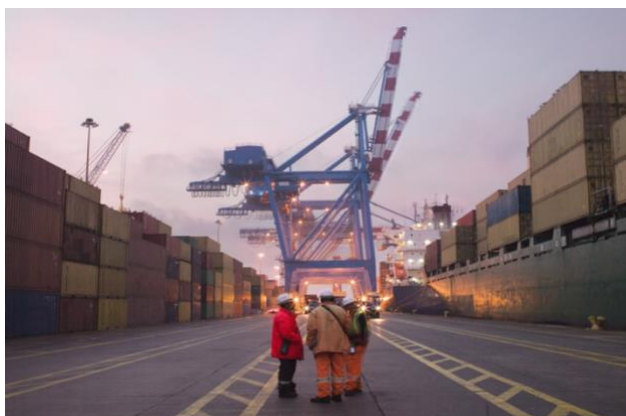


UNIVERSITÉ D'AIX-MARSEILLE
FACULTÉ DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE

PÔLE TRANSPORTS
CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS (CDMT)

LA RESPONSABILITÉ DU MANUTENTIONNAIRE



Mémoire pour l'obtention du Master 2
Droit et Management des Activités Maritimes

par
Solène HUBERT

Sous la direction de :

M. le professeur Cyril BLOCH
M^e Christophe THELCIDE

Année universitaire 2021-2022

UNIVERSITÉ D'AIX-MARSEILLE
FACULTÉ DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE

PÔLE TRANSPORTS
CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS (CDMT)

LA RESPONSABILITÉ DU MANUTENTIONNAIRE

Pour l'obtention du Master 2
Droit et Management des Activités Maritimes

par
Solène HUBERT

Sous la direction de :

M. le professeur Cyril BLOCH
M^e Christophe THELCIDE

Année universitaire 2021-2022

REMERCIEMENTS

J'adresse en premier lieu mes remerciements à Monsieur le professeur Cyril Bloch, pour la qualité de ses enseignements.

Je remercie également Me Christophe Thelcide, pour son implication, ses conseils avisés et sa grande disponibilité auprès des étudiants du Master II.

Mes remerciements vont également à Me Alexis Lemarié, mon maître de stage au sein du cabinet Tarin Lemarié, pour ses enseignements professionnels.

Je tiens également à remercier M. Marco Fanizza, pour la suggestion de ce sujet et son accompagnement tout au long de mon stage.

Enfin, je remercie mes proches pour tout leur soutien.

SOMMAIRE

INTRODUCTION	5
PARTIE I : LE RÉGIME DE RESPONSABILITÉ DU MANUTENTIONNAIRE POUR DOMMAGES AUX MARCHANDISES	14
TITRE I : LES CONDITIONS DE LA RESPONSABILITÉ DU MANUTENTIONNAIRE	14
Chapitre 1 : Les conditions de fond de la responsabilité	14
Chapitre 2 : Les conditions de l'action en responsabilité	42
TITRE II : LES EFFETS DE LA RESPONSABILITE DU MANUTENTIONNAIRE	55
Chapitre 1 : La limitation légale de l'indemnité due par le manutentionnaire	55
Chapitre 2 : La limitation conventionnelle de l'indemnité due par le manutentionnaire	68
PARTIE II : LE RÉGIME DE RESPONSABILITÉ DU MANUTENTIONNAIRE POUR DOMMAGES AU NAVIRE	69
TITRE I : LA NATURE DE LA RESPONSABILITÉ POUR DOMMAGES AU NAVIRE	70
Chapitre 1 : Une responsabilité contractuelle selon la doctrine majoritaire	72
Chapitre 2 : Une responsabilité extracontractuelle selon la jurisprudence	77
TITRE II : LE RÉGIME DE RESPONSABILITÉ POUR DOMMAGES AU NAVIRE	82
Chapitre 1 : Les conditions de la responsabilité	82
Chapitre 2 : Les effets de la responsabilité	89
CONCLUSION	90
BIBLIOGRAPHIE	91
TABLE DES MATIÈRES	95
RÉSUMÉ	97

INTRODUCTION

« À toute heure du jour, le maître portefaix pénètre dans le comptoir de la maison qui l'occupe ; il sait où il trouvera les clefs des magasins ; il les prend sans prévenir personne ; presque tous les gardent chez eux pendant la nuit ; tel commerçant ignore ou ne sait que très vaguement en quel endroit précis se trouvent déposées les plus précieuses cargaisons ; il ne s'inquiète ni de louer l'entrepôt, ni de vérifier l'état de la marchandise ; ces détails regardent le maître portefaix. »¹

Portefaix, acconier, stevedore, *docker*, manutentionnaire, ... autant de noms traduisant les déclinaisons, propres à une époque ou à un lieu, d'un même métier ; celui consistant à assurer le chargement et le déchargement des navires, et, parfois, à accomplir d'autres prestations accessoires.

Les entreprises de manutention sont souvent présentées par les ouvrages de droit maritime comme les auxiliaires du navire² ou de l'armateur³. La définition du terme « auxiliaire », « qui aide par son concours (sans être indispensable) »⁴, pourrait conduire le lecteur à se méprendre sur la place qu'occupe le manutentionnaire dans le transport de marchandises par voie de mer. Sauf le cas où le navire réalise la manutention à l'aide de ses seuls appareils de manutention car le port desservi est mal outillé, les acconiers et stevedores interviennent avant et après le transport maritime proprement dit, et endossent de ce fait un rôle central dans les échanges commerciaux⁵. En témoigne le blocage immédiat d'un terminal portuaire que peut engendrer une grève de *dockers*⁶. Ensuite, le rôle stratégique de la manutention tient également au fait qu'il s'agit de « l'opération qui "retient" le navire au port »⁷. Toute avarie ou retard est susceptible d'allonger la période d'immobilisation du navire et, ce faisant, de réduire la rentabilité de l'exploitation de celui-ci. Enfin, l'importance des entreprises de manutention portuaire se constate sur le plan économique (1,08 milliards d'euros de chiffre d'affaires en 2019)⁸. Dans ce contexte, l'étude du régime de responsabilité des entreprises de manutention apparaît indispensable.

¹ M. RONDELET, *Revue Contemporaine*, 1862, 4^e livraison

² P. DELEBECQUE, *Droit maritime*, Dalloz, Précis, 14^e éd., 2020, p. 429

³ P. BONASSIES et C. SCAPEL, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Traités, 3^e éd., 2016, p. 543

⁴ Dictionnaire Le Robert, définition du mot « auxiliaire »

⁵ J.-B. SALAUN, *Exploitation des navires*, mars 2020, p. 27 : « La majorité des porte-conteneurs sont dépourvus d'appareils de manutention car les grands terminaux sont équipés de portiques. Lorsqu'ils desservent des ports dépourvus d'appareils de manutention, les navires sont équipés de grues. »

⁶ E. DICHARRY, « Les grands ports français à leur tour bloqués par la grève », *Les Echos*, 15 janvier 2020

⁷ R. HOUDAYER, « Le port, lieu de rencontre entre le navire et la marchandise », *Acta Geographica*, 1976, p.21

⁸ INSEE, Fiche secteur 5224A – Manutention portuaire, Élaboration des statistiques annuelles d'entreprise (Ésane), données 2019 et 2018

I. Manutention portuaire

1. – Définition. Le plus souvent défini par référence à son activité, le manutentionnaire est la « *personne employée aux travaux de manutention* ». Cette définition tautologique nécessite de se reporter à la définition de la manutention-même. Dans un sens commun, la manutention, du latin populaire *manutenere* (maintenir), désigne « *l'action de manipuler, de déplacer des marchandises en vue de l'emmagasinage, de l'expédition, de la vente* »⁹. Elle désigne encore « *l'ensemble des opérations de chargement et de déchargement des navires marchands dans les ports de commerce* »¹⁰. Le Dictionnaire de la mer définit le *docker* comme un « *ouvrier qui charge et décharge les navires marchands* »¹¹.

2. – Émergence de la fonction : la Société des portefaix de Marseille. Si la nécessité de charger et de décharger la marchandise est consubstantielle au transport maritime, l'apparition des entreprises de manutention telles que nous les connaissons aujourd'hui n'est que relativement récente. Tel que le soulignent les Professeurs BONASSIES et SCAPEL, jusqu'au XIX^e siècle, « *chargement et déchargement étaient assurés principalement par le personnel du navire, aidé de quelques travailleurs recrutés sur le port* »¹².

Ce n'est pas à dire qu'aucun port ne connaissait d'organisation spécialisée. Une corporation des portefaix s'était formée à Marseille dès la fin du XIV^e siècle, ultérieurement renommée « Société des portefaix de Marseille »¹³. La définition du mot « portefaix », « *celui dont le métier consiste à porter des fardeaux* »¹⁴, traduit la réalité de ce métier. Le travail de manutention était exclusivement réalisé manuellement : « *l'embarquement, le débarquement, la mise en magasin, les manipulations sur place, tout s'exécute à bras d'homme et par les procédés les plus primitifs* »¹⁵. L'auteur explique que pour justifier les tarifs élevés des prestations de manutention, il fallait que le travail « *ne se fasse ni trop aisément, ni trop vite* »¹⁶. Aussi le recours à tout moyen de transport (charrettes, brouettes, ...) permettant d'améliorer la rapidité d'exécution était-il évité,

⁹ Dictionnaire Le Larousse, définition du mot « manutention »

¹⁰ J.-B. SALAUN, Cours « Économie et géographie du navire », p. 52

¹¹ J. MERRIEN, *Dictionnaire de la mer*, Omnibus, 2001

¹² P. BONASSIES et C. SCAPEL, *op. cit.*, p. 543

¹³ V. sur l'histoire des portefaix de Marseille : Marseille, *Les portefaix et le dock*, Librairie de Guillaumin, 1864, p. 9 : « *les portefaix du port ont toujours joué un rôle important à Marseille, bien que, sous le régime même des corporations, ils ne formassent pas, nous le croyons du moins, un véritable corps d'état. Mais ils avaient une organisation, des règlements, une discipline, dont la trace se retrouve dans l'association actuelle* ».

¹⁴ Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales, définition du mot « portefaix »

¹⁵ Marseille, *Les portefaix et le dock*, *op. cit.*, p. 7

¹⁶ *Ibid.*, p. 17

voire prohibé. Un règlement de la Société des portefaix de Marseille disposait ainsi : « *Il est expressément défendu aux portefaix de faire le transport des grains par charrettes, quand les membres de la Société suffiront pour l'opérer de la manière suivante (...)* »¹⁷. Les marchandises étaient donc transportées par les portefaix *via* l'utilisation – réservée à ces derniers¹⁸ – du « sac »¹⁹, ce qui valut aux *dockers* d'être qualifiés d'« *hommes de sac* »²⁰ ou de « *travailleurs de force* »²¹.

Pendant un temps, le recours à la seule force humaine suffit, et ce à raison des circonstances dans lesquelles chargement et déchargement étaient effectués : « *les navires étaient de petites dimensions (...), les bâtiments naviguaient sur demande : il n'y avait pas de lignes régulières (...) le poids des marchandises transportées étant relativement faible, le navire pouvait rester longtemps au port et n'avait pas besoin d'engins de levage à quai* »²².

3. – Modernisation et mécanisation : avènement des entreprises de manutention modernes. Toutefois, à mesure que les échanges par voie de mer et le trafic portuaire augmentèrent²³, l'absence de recours à la force mécanique par les portefaix fit l'objet de vives critiques. Ces derniers furent accusés de se poser « *en adversaire[s] déclaré[s] de toutes les innovations, de tous les progrès* »²⁴ et de n'avoir « *aucune préoccupation de l'économie de frais et de temps* »²⁵, risquant de ce fait de mettre à mal la compétitivité des ports français par rapport aux autres ports européens.

Une profonde mutation eut lieu avec la création d'entreprises de manutention dotées d'outillages modernes. Ce mouvement de mécanisation et d'automatisation²⁶ fut rendu

¹⁷ Société des portefaix de Marseille, Règlement de 1816, chapitre de la police et discipline de l'association, art. 28

¹⁸ *Ibid.*, art. 1^{er} : « *Les portefaix admis dans la Société ont seuls le droit de porter le sac. Toute personne, non admise dans la Société, et faisant métier de transporter des effets ou des marchandises, devra se servir d'un coussin d'un paillier, sous peine de trente francs d'indemnité envers la caisse des portefaix, pour chaque contravention* ».

¹⁹ Les journaux de l'époque illustrent bien cela : L. PANIER, « Les portefaix de Marseille », *Le Charivari*, 1849, n°266 : « *Depuis trois jours, je prends des leçons de gymnastique et je m'exerce à porter des poids de cinquante kilos à bras tendus. C'est en vain que j'avais voulu mordre au journalisme. Ma véritable vocation n'était pas là. Mon affaire est dans le sac* ».

²⁰ *Ibid.*

²¹ P. DELEBECQUE, *op. cit.*, p. 433, n°604

²² R. H. JACQUINET, *De la manutention au mouvement et à la logistique : son importance dans le commerce extérieur de la France*, Préface par Edmond LANIER, Éditions Eyrolles, 1973, p. 127

²³ M. CAILLÉ, *Le statut juridique des acconiers*, Comité marocain de tarification de l'assurance maritime et transport, Casablanca, 1954, p. 8 : « *L'acconier (...) est né du développement considérable des transports par mer qu'a entraîné la propulsion des navires par la vapeur. L'acconier apparaît vers le milieu du XIXe siècle, quand le volume des marchandises transportées par mer est devenu assez considérable pour faire de leur manutention seule une profession suffisamment rémunératrice* ».

²⁴ Marseille, Les portefaix et le dock, *op. cit.*, p. 13

²⁵ *Ibid.*, p. 7

²⁶ R. H. JACQUINET, *op. cit.*, p. 127

possible par des investissements importants : « *Le transporteur maritime n'a pu se libérer du peu de rendement manuel et de problèmes sociaux incontrôlables et variables suivant les pays, qu'au prix d'investissements considérables ne pouvant s'amortir qu'en écourtant – dans de larges proportions – le temps de séjour au port* »²⁷.

4. – Stevedores et acconiers. Les entreprises de manutention françaises sont traditionnellement qualifiées différemment selon la localisation du port où elles sont établies, la distinction résidant dans la nature des opérations qu'elles réalisent. Sur la mer du Nord, la Manche et l'océan Atlantique, les « stevedores » réalisent des opérations exclusivement matérielles, tandis que sur la façade méditerranéenne, les « acconiers » réalisent en outre parfois des opérations juridiques²⁸. Le détail des opérations de manutention effectuées sera l'objet de développements ultérieurs.

5. – Dockers et grutiers / portiqueurs. À cette distinction interportuaire entre stevedores et acconiers s'ajoute la distinction intra-portuaire entre les différents métiers de la manutention. La manutention portuaire est tantôt verticale, tantôt horizontale et nécessite l'utilisation d'outillages divers (grues portiques, chariots élévateurs, tracteurs de manutention, allèges, tapis roulants, socles)²⁹. Jusque récemment, *dockers*, affectés à la manutention horizontale, et grutiers ou portiqueurs, affectés à la manutention verticale, dépendaient de hiérarchies différentes³⁰. Les uns étaient salariés des entreprises de manutention, tandis que les autres étaient employés par les ports autonomes. De fait, l'absence de synchronisation des horaires de travail était source de blocages récurrents, à l'origine de frustrations des armateurs et chargeurs, et ce, depuis des décennies³¹. Il convient également de souligner qu'était fréquemment dénoncée l'absence de mentalité d'industriels des manutentionnaires, ces derniers n'ayant à l'époque pas encore la charge des superstructures qu'ils opéraient³². La loi n°2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire, dans un objectif de simplification et de rationalisation de l'organisation de la manutention portuaire³³, opère « *le transfert des grutiers, des portiqueurs, du personnel de manutention et du matériel vers les entreprises [de manutention]* »³⁴.

²⁷ *Ibid.*, p. 67

²⁸ R. RODIÈRE et E. DU PONTAVICE, *Droit maritime*, Dalloz, 12^e édition, 1997, p. 253

²⁹ J.-B. SALAUN, Cours « Économie et géographie du navire », p. 52

³⁰ C. BARJONET, « Dockers et grutiers sous la même autorité du secteur privé », *Les Echos*, 30 mars 2006

³¹ R. HOUDAYER, Le port, lieu de rencontre entre le navire et la marchandise, *op. cit.*, p.18 : « *chargeurs et armateurs soulignent les différences d'horaire des diverses professions portuaires, cause de nombreuses pertes de temps pour le passage du navire et de moins bonne productivité du travail* »

³² R. HOUDAYER, Le port, lieu de rencontre entre le navire et la marchandise, *ibid.*, p.18

³³ Communiqué de presse du Conseil des ministres du 23 avril 2008 : « *Les grands ports maritimes cessent, sauf cas exceptionnels, de détenir ou d'exploiter des outillages de manutention et les transfèrent à ces opérateurs. Les contrats de travail des salariés affectés à ces activités sont également transférés aux opérateurs, selon des modalités garantissant les droits des salariés* ».

³⁴ Nouvelles du large : Revue de Presse, *Gazette de la Chambre arbitrale maritime de Paris*, n°23, automne 2010, page 7 : *Les Echos 02-06 Réformes de ports : Les transferts au privé achevés d'ici à la fin de l'année*

6. – Objet de l'étude. La doctrine relève que la qualification professionnelle de l'entreprise qui effectue les opérations de manutention n'importe pas. Aussi le régime de responsabilité du manutentionnaire pourra être appliqué tant à une entreprise de manutention qu'à un consignataire du navire, un consignataire de la cargaison, ou encore un transitaire³⁵. Pour des raisons tenant à la clarté du propos, le « manutentionnaire » dont la responsabilité sera étudiée désignera toute entreprise réalisant des opérations de manutention, sous la réserve expresse du cas où lesdites opérations sont réalisées à titre accessoire³⁶.

II. Responsabilité

7. – Définition. La responsabilité désigne une « *obligation de répondre d'un dommage devant la justice et d'en assumer les conséquences civiles, pénales, disciplinaires, etc. (soit envers la victime, soit envers la société, etc.)*. »³⁷

8. – Nécessité de fixer le régime de responsabilité du manutentionnaire. Tel que le souligne CAILLÉ, « *la notion d'entreprise [de manutention] implique que l'acconier (...) organise librement son action* »³⁸. Or, selon la formule du doyen RODIÈRE, « *(...) la liberté se paie : l'indépendance a pour rançon la responsabilité. Il est juste que chacun réponde d'une activité qu'il organise et qu'il aménage à son gré, que le transporteur soit responsable du déplacement et le manutentionnaire de ses manipulations* »³⁹. RODIÈRE rappelle avec force la nécessité de déterminer, à l'instar d'autres acteurs du monde maritime (transporteur, armateur, commissionnaire de transport, remorqueur, pilote, ...), les conditions et modalités d'engagement de la responsabilité de l'entrepreneur de manutention.

9. – Loi de 1936 et hésitations de la jurisprudence. Au grand dam des victimes de dommages causés par un manutentionnaire, la fixation du statut du manutentionnaire et de son régime de responsabilité fut longtemps l'objet d'hésitations, voire d'errances jurisprudentielles. En cause était l'adoption par le législateur français, à la suite de la Convention de 1924, d'une loi du 2 avril 1936 relative aux transports des marchandises

³⁵ P. BONASSIES et C. SCAPEL, *op. cit.*, p. 547, n°679

³⁶ L. GARCIA-CAMPILLON, C. CHATAIL, E. DEREVIANKINE, C. HUMANN, *Le Lamy Transport, Tome 2*, Wolters Kluwer, Lamy Expert, n°838 : « *Si les opérations de manutention sont effectuées à titre accessoire, dans le cadre de l'exécution d'un contrat de transport, de dépôt ou de prestations logistiques, elles relèvent du contrat en cause dont elles suivent le régime (Cass. com., 11 juin 1996, no 93-21.075, Bull. civ. IV, no 173).* »

³⁷ G. CORNU et Association Henri Capitant, *Vocabulaire juridique*, PUF, 12e éd., 2018

³⁸ M. CAILLÉ, *op. cit.*, p. 8

³⁹ A. CHAO, *Acconiers et destinataires*, Préface de René RODIÈRE, Paris : Librairies techniques, 1971, Préface, p. 2

par mer, laquelle visait à établir un régime de responsabilité équilibrant les intérêts des ayants droit et des armateurs. Jusqu'alors, les armateurs opposaient aux chargeurs des clauses exclusives de responsabilité. Prenant le contrepied de cette tendance, le législateur prévint une présomption d'ordre public de responsabilité des armateurs. En contrepartie à cette responsabilité présumée fut adjointe une limitation d'indemnité, et le régime de responsabilité fut en outre limité temporellement. Aussi l'article premier de la loi disposait : « *La présente loi (...) s'applique seulement depuis la prise en charge des marchandises sous palan jusqu'à leur remise sous palan au destinataire.* ». Selon le doyen RODIÈRE, cette disposition marqua la fin de l'unité du contrat de transport maritime⁴⁰. Désormais, le contrat de transport était divisé en trois phases « *"ante-palan", maritime et "post-palan"* ». Si la phase purement maritime du transport était soumise à la loi de 1936, se posait la question du régime applicable aux deux autres phases, soit celles correspondants aux opérations de manutention⁴¹.

Tel que le soulignent les Pr. BONASSIES et SCAPEL, « *pour des raisons diverses (souci d'échapper aux clauses attributives de juridictions, comme à la prescription d'un an ou à la limitation de responsabilité dont bénéficie le transporteur maritime), les actions en justice intentées par les destinataires de marchandises contre les entreprises de manutention se sont multipliées* »⁴². Les juges du fond, désireux de permettre l'indemnisation des intérêts cargaison par le manutentionnaire, caractérisèrent l'existence d'un lien contractuel entre demandeur et défendeur par tous moyens. La doctrine relève à ce titre que « *l'étude des clauses insérées dans les connaissements avait conduit la jurisprudence (...) à déceler, notamment, un mandat, une substitution de mandat, une gestion d'affaires, une stipulation pour autrui* »⁴³. Et ce, en dépit du fait que le plus souvent, l'entrepreneur de manutention avait pour seul cocontractant le transporteur.

10. – Arrêt du 3 mars 1964. La Cour de cassation, dans un arrêt en date du 3 mars 1964⁴⁴, retint finalement une solution identique, qu'elle justifia toutefois par sa propre argumentation, en ces termes : « *Attendu que le contrat de transport maritime sous connaissement implique par sa nature le droit pour le destinataire de se prévaloir de la convention intervenue entre transporteur et manutentionnaire aux fins de délivrance de la marchandise* ». Cette seule prise de position ne pouvait toutefois suffire à résorber les nombreuses lacunes du système de responsabilité d'origine prétorienne⁴⁵.

⁴⁰ A. CHAO, *op. cit.*, Préface, p. 3

⁴¹ *Ibid.*, p.1

⁴² P. BONASSIES et C. SCAPEL, *op. cit.*, p. 546, n°677

⁴³ A. CHAO, *op. cit.*, p.5

⁴⁴ Cass. Com. 3 mars 1964, DMF 1964.588, note Rodière ; JCP 65 14163, 1^{ère} espèce, notes de JUGLART et du PONTAVICE ; Bull. Transp. 1965, p.7

⁴⁵ A. CHAO, *op. cit.*, p.7 : « *La solution préconisée par la cour suprême, adoptée avec enthousiasme par le plus grand nombre, était économiquement excellente, mais elle se plaçait dans le cadre juridique vieilli*

11. – Loi du 18 juin 1966. Tel est le contexte dans lequel le doyen RODIÈRE fut chargé de la rédaction d'un avant-projet de loi sur les contrats d'affrètement de transport maritimes, s'insérant dans le cadre plus large d'une réforme d'ampleur du droit maritime français. Le projet de loi fut élaboré par une commission de spécialistes du droit maritime et de représentants des ministères intéressés. Il fut ensuite soumis aux catégories professionnelles concernées qui approuvèrent le texte final – dont notamment le Syndicat des manutentionnaires⁴⁶. Celui-ci fut porté devant l'Assemblée par M. Jean FOYER, Garde des Sceaux, et donna lieu à l'adoption de la loi n°66-420 du 18 juin 1966. Lors de l'examen du projet de loi devant l'Assemblée Nationale, ce dernier déclara : « *J'ajouterai que ces textes relatifs aux entreprises de manutention étaient très nécessaires, mais que l'élaboration en a été très délicate* », qualifiant lesdites dispositions d'« *édifice bâti avec beaucoup de peine* »⁴⁷.

Le projet de loi portait un double objectif. En premier lieu, il s'agissait d'assurer un retour à l'unité du contrat de transport maritime qui préexistait à l'adoption de la loi de 1936. M. Henri BAUDOUIN, rapporteur, l'expliquait en ces termes : « *Le projet de loi a aussi comme but d'étendre le contrat de transport maritime de la prise en charge jusqu'à la livraison alors que la loi du 2 avril 1936 ne valait que de palan à palan. Désormais, le contrat de transport maritime comprendra deux phases terrestres et une phase maritime, toutes soumises au même régime juridique, celui du contrat de transport maritime. (...) Ayant étendu le contrat de transport maritime de la prise en charge à la livraison*⁴⁸, le projet de loi devait consacrer quelques articles aux entreprises de manutention.»⁴⁹ En second lieu, le projet de loi visait à endiguer le phénomène de prolifération des actions en responsabilité contre le manutentionnaire, intentées par les intérêts cargaison afin d'échapper aux contraintes du régime de responsabilité du transporteur maritime (ex : prescription annale, limitation d'indemnité, système des cas exceptés, ...). Pour ce faire, le législateur jugea nécessaire d'aligner le régime de responsabilité du manutentionnaire sur celui du transporteur.

du contrat de transport que la loi de 1936 avait conçu. Si la cour suprême a su, avec fermeté, combler certaines carences législatives, son œuvre s'est arrêté là, alors qu'une refonte générale et radicale du droit des transports maritimes et des opérations accessoires s'imposait ».

⁴⁶ R. RODIÈRE, *Chronique de droit maritime français (1965 – 1966)*, Milano : A. Giuffrè, 1966, p.4

⁴⁷ J. FOYER, Séance de l'Assemblée Nationale du 27 avril 1966, JORF du 28 avril 1966, p. 983

⁴⁸ L. n°66-420 « Loi sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes », 18 juin 1966, Titre II « Transport de marchandises », art. 15 : « *Par le contrat de transport maritime, le chargeur s'engage à payer un fret déterminé et le transporteur à acheminer une marchandise déterminée, d'un port à un autre. Les dispositions du présent titre s'appliquent depuis la prise en charge jusqu'à la livraison* »

⁴⁹ H. BAUDOUIN, Séance de l'Assemblée Nationale du 27 avril 1966, JORF du 28 avril 1966, p. 974

Aussi les articles dédiés à la responsabilité du manutentionnaire⁵⁰, désormais codifiés au sein du code des transports (C. transp., art. L.5422-19 à L.5422-26 ; R.5422-28 et R.5422-29), ont-ils repris les caractéristiques principales de la responsabilité du transporteur maritime (prescription annale, limitation légale du montant de l'indemnité). La loi de 1966 institue cependant un régime dualiste, dualité calquée sur la distinction française entre stevedores et acconiers. En vertu de l'article L.5422-21 du code des transports, le manutentionnaire sera donc alternativement responsable pour faute prouvée lorsqu'il accomplit une opération de manutention dite « principale » et responsable de plein droit lorsqu'il accomplit une opération de manutention dite « accessoire ».

12. – Responsabilité hors champ du code des transports. Toutefois, ces deux régimes maritimes prévus par le code des transports n'épuisent pas à eux seuls toutes les hypothèses de responsabilité du manutentionnaire. Tel que nous le verrons, le législateur a conditionné l'application de ce régime dérogatoire au droit commun au respect de nombreuses conditions : le droit d'action est réservé au cocontractant du manutentionnaire, le régime n'est applicable qu'aux dommages aux marchandises survenus à l'occasion d'opérations de manutention, celles-ci faisant l'objet d'une définition tant légale que jurisprudentielle.

Au-delà de ces hypothèses – certes, les plus souvent traitées en jurisprudence⁵¹ – restreintes sur le plan matériel, le manutentionnaire est susceptible d'engager sa responsabilité dans de nombreux cas. Il l'engage notamment envers le tiers « absolu » (*penitus extranei*), étranger à l'opération de manutention, à qui il cause un dommage corporel à raison de la chute de marchandises manutentionnées. Il l'engage encore envers la victime des dommages qu'il cause au navire. *Quid* également, de l'hypothèse dans laquelle l'affréteur au voyage se trouve en surestaries à raison d'un déchargement trop lent par le manutentionnaire ? Pour chacune de ces situations se pose la question de la nature de l'action en responsabilité, mais aussi de ses conditions et effets.

13. – Délimitation du cadre de l'étude. L'on constate que, comme tout sujet de droit, l'entrepreneur de manutention peut engager sa responsabilité à de très nombreux titres. Il paraît toutefois opportun de limiter notre étude aux cas emblématiques de responsabilité du manutentionnaire, soit ceux entretenant les liens les plus étroits avec l'activité même de manutention. À ce titre, l'étude de la responsabilité du manutentionnaire en application

⁵⁰ L. n°66-420 « Loi sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes », 18 juin 1966, art. 50 à 57 ; D. n°66-1079, « Décret sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes », 31 décembre 1966, art. 80 et 81

⁵¹ L. GARCIA-CAMPILLON, C. CHATAIL, E. DEREVIANKINE, C. HUMANN, *op. cit.*, n°844 : « L'essentiel des litiges tranchés par le juge porte sur des pertes ou avaries survenues lors des deux premiers types d'opérations ci-dessus [soit les opérations principales et accessoires de manutention]. »

du droit commun sera consacrée au seul cas des dommages au navire. Cette hypothèse de responsabilité est source de nombreux débats, notamment quant à la qualification de l'action en réparation pour de tels dommages. S'agit-il d'une action en responsabilité contractuelle ou extracontractuelle ? Quelle incidence cette qualification a-t-elle sur le régime applicable ?

14. – Problématique et annonce de plan. L'étude de la responsabilité du manutentionnaire met en évidence une tension entre deux intérêts contradictoires : d'une part, un intérêt de la victime à obtenir la réparation de son préjudice entier, objectif poursuivi par le droit de la responsabilité ; d'autre part, l'intérêt de l'entrepreneur de manutention à limiter au maximum sa responsabilité, objectif partagé par les pouvoirs publics, désireux de ne pas grever les entreprises de manutention de créances de responsabilité afin de ne pas obérer leur compétitivité à l'international. Cette étude visera à déterminer si le(s) régime(s) de responsabilité du manutentionnaire parviennent à mettre en balance ces deux intérêts.

En vue de répondre à cette question, il conviendra en premier lieu de présenter le régime dit « maritime » de responsabilité du manutentionnaire, soit celui envisagé par le code des transports, lequel traite des dommages subis par les marchandises (Partie I). Dans un second temps, l'étude du régime de responsabilité pour dommages aux navires permettra une comparaison des deux régimes envisagés (Partie II).

PARTIE I : LE RÉGIME DE RESPONSABILITÉ DU MANUTENTIONNAIRE POUR DOMMAGES AUX MARCHANDISES

Il convient d'amorcer l'étude de la responsabilité de l'acconier par l'analyse du régime institué par la loi maritime, en l'occurrence, la « *lex rodiera* », plus précisément, la loi n°66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes. Ce régime traite exclusivement des dommages subis par les marchandises. Selon une présentation classique, seront successivement envisagés les conditions (Titre I) et les effets (II) de la responsabilité du manutentionnaire soumis à ces dispositions.

TITRE I : LES CONDITIONS DE LA RESPONSABILITÉ DU MANUTENTIONNAIRE

L'engagement de la responsabilité du manutentionnaire est subordonné au respect de deux types de conditions. D'une part, les conditions dites « de fond » (Chapitre 1), dont l'étude vise à déterminer si une juridiction serait susceptible de retenir la responsabilité de l'entrepreneur de manutention soit à raison d'une faute de ce dernier, soit à raison de l'engagement de sa responsabilité de plein droit. Autrement dit, il s'agit de vérifier que les éléments constitutifs de la responsabilité du manutentionnaire sont réunis. D'autre, part, les conditions de l'action (Chapitre 2), soit les conditions dont le respect garantit la mise en œuvre de l'action en réparation.

Chapitre 1 : Les conditions de fond de la responsabilité

L'étude des conditions de fond de la responsabilité révèle deux caractéristiques du régime de droit spécial de responsabilité du manutentionnaire : celui-ci dispose d'un champ d'application restreint (Section 1), et donne lieu à l'application de règles différentes selon le type d'opérations réalisées par le manutentionnaire. L'on peut ainsi parler de régime dual de responsabilité (Section 2).

Section 1 : Un régime d'application restreinte

Le régime de responsabilité du manutentionnaire prévu au sein du code des transports dispose d'un champ d'application limité. Lors de l'élaboration de la loi du 18 juin 1966, le législateur a subordonné l'application dudit régime au respect de plusieurs conditions de fond. Au préalable, il convient de rappeler que les dommages qui n'entrent pas dans le champ d'application du régime fixé par le code des transports pourront, sous certaines

conditions, être indemnisés en vertu d'un régime de responsabilité de droit commun. Cette précision étant faite, l'on peut noter que le régime maritimiste n'est applicable que lorsque le manutentionnaire a causé un dommage à la marchandise au cours d'une opération de manutention. Il faut dès lors s'attacher à définir précisément ces trois conditions cumulatives : dommage, marchandise et opération de manutention.

I. Les dommages subis par la marchandise

L'article L.5422-21 du code des transports envisage les conditions de la responsabilité de l'entrepreneur de manutention lorsqu'il « *manipule, reçoit ou garde la marchandise* ». La doctrine en déduit que « *ce régime particulier de responsabilité ne bénéficie à l'entreprise de manutention qu'en cas de dommage à la marchandise transportée* ». ⁵² Après avoir étudié la notion de marchandise (A), il s'agira de s'intéresser aux différents types de dommages concernés (B).

A. Définition de marchandise

15. – Absence de définition légale. Que recouvre le terme de « marchandise » ? Lors de la création du code des transports en 2010, les dispositions relatives aux entreprises de manutention furent insérées au sein d'un chapitre II « Le transport de marchandises », dans un titre II dédié aux « contrats relatifs à l'exploitation du navire ». Contrairement à d'autres parties du code des transports ⁵³, ce chapitre ne fournit pas de définition des termes fréquemment employés, et notamment du terme « marchandise ».

Cette absence de définition légale s'explique par le fait qu'en principe, il n'existe pas de véritable enjeu à la détermination de la définition du terme « marchandise ». Dans la relation entre le transporteur et le chargeur, la marchandise est celle objet du contrat de transport. Il s'agit donc d'une marchandise déterminée que le transporteur maritime s'est engagé à acheminer d'un port à un autre (C. transp., art. L.5422-1). En raisonnant par analogie, sans doute peut-on considérer que la responsabilité du manutentionnaire a vocation à être régie par le code des transports dès lors qu'il cause un dommage à une marchandise objet du contrat de manutention. La jurisprudence a tout de même eu l'occasion de se pencher sur la qualification de marchandise dans des cas spécifiques.

16. – Assimilation du conteneur à une marchandise. À l'occasion d'un arrêt dans lequel un entrepreneur de manutention avait causé des dommages à des conteneurs vides,

⁵² L. GARCIA-CAMPILLON, C. CHATAIL, E. DEREVIANKINE, C. HUMANN, *op. cit.*, n°839

⁵³ À titre d'exemple, le livre V consacré aux gens de mer propose diverses définitions à l'article L.5511-1 du code des transports.

s'est posée la question de la possibilité d'assimiler lesdits conteneurs à des marchandises. L'enjeu résidait dans la possibilité pour le manutentionnaire d'opposer sa limitation d'indemnité au demandeur. Car, à l'instar du transporteur maritime, l'entrepreneur de manutention peut, au travers d'une lecture combinée des articles L.5422-23 et L.5422-13 du code des transports, limiter le montant de l'indemnité qu'il doit verser en cas de responsabilité « *pour les pertes ou dommages subis par la marchandise* » (cf *infra*).

Les juges du fond avaient en premier lieu refusé au manutentionnaire le bénéfice de la limitation d'indemnité, considérant que la loi du 18 juin 1966, « *dérogatoire au droit commun de la responsabilité, étant d'application stricte, ne saurait être étendue aux engins et matériels servant au transport des marchandises, tels les containers, exclus de son champ d'application par définition, en ce qu'ils ne constituent pas des 'marchandises' au sens de la loi précitée* »⁵⁴. L'on peine à identifier la définition à laquelle se référaient les juges du fond, la loi de 1966 ne définissant ni les « marchandises », ni les « conteneurs ». La solution était toutefois conforme à la lettre du texte, celui-ci ne prévoyant pas l'application du régime maritimiste aux dommages subis par un conteneur. Le Pr. DELEBECQUE déplorait la « *lecture littérale des textes* »⁵⁵ opérée par la juridiction.

Au visa des articles précités de la loi de 1966 et de l'article 4 § 5 des Règles de la Haye-Visby⁵⁶, la chambre commerciale de la Cour de cassation, dans un arrêt publié au Bulletin⁵⁷, a cassé l'arrêt au motif que « *la limitation de responsabilité de l'entreprise de manutention portuaire s'applique aux dommages causés aux conteneurs* ». Selon le Pr. PIETTE, la Cour de cassation procède ici à une simple extension du régime des marchandises au conteneur⁵⁸. Le Pr. LEGROS y voit une assimilation du conteneur en marchandise⁵⁹. La solution a été accueillie favorablement par la doctrine, critique à l'égard de l'arrêt censuré⁶⁰. La solution intègre les évolutions du transport de marchandises intervenues depuis 1966, et notamment, le développement du transport

⁵⁴ CA Rouen, 20 septembre 2012, n°11/04669, *DMF* 2013.57, HS n°17, obs. Ph. Delebecque ; BTL 2012, n°3431, obs. M. Tilche et O. Lebrun.

⁵⁵ P. DELEBECQUE, « Les dommages causés par un entrepreneur de manutention aux conteneurs transportés sont couverts par la limitation de responsabilité », *DMF* n°756, 1^{er} mars 2014, n°3

⁵⁶ Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance du 25 août 1924, modifiée par le Protocole du 21 décembre 1979

⁵⁷ Cass. com., 14 janv. 2014, n° 12-28.177, *DMF* 2014.229, rapp. J. Lecaroz et obs. Ph. Delebecque

⁵⁸ G. PIETTE, « Le conteneur est une marchandise, relevant à ce titre de la limitation de responsabilité de l'entrepreneur de manutention », *DMF* n°772, 1^{er} septembre 2015

⁵⁹ C. LEGROS, « Les transports : activités, contrats et responsabilités – Chronique sous la responsabilité de Isabelle Bon-Garcin », *La Semaine Juridique Entreprise et Affaires*, n° 39, 25 septembre 2014, 1480

⁶⁰ M. TILCHE et O. LEBRUN, « Supports de charge », BTL n°3431, 22 octobre 2012 : l'arrêt du 20 septembre 2012 « *déconnecte la responsabilité du manutentionnaire selon qu'il s'agit de dommages aux conteneurs aux marchandises alors que les uns ne vont pas sans les autres* ».

conteneurisé⁶¹. Ce faisant, elle se « conforme » aux Règles de Rotterdam, lesquelles qualifient de « marchandises » « *tout équipement et conteneur qui ne sont pas fournis par le transporteur ou pour son compte* »⁶². La Cour de cassation uniformise également le droit des transports dans son ensemble, les autres modes de transport ayant déjà adopté des solutions similaires. Statuant sur renvoi⁶³, la Cour d'appel de Rouen fait sienne la solution et retient que « *le contenant et le contenu formant un tout, le conteneur doit être considéré comme une marchandise* ». Cet arrêt confirme la solution prétorienne, la doctrine ne manquant toutefois pas de relever la maladresse de la formule dès lors qu'en l'espèce, les conteneurs étaient vides, soit dépourvus de contenu⁶⁴. Si ces arrêts portent sur la question précise de l'applicabilité de la limitation d'indemnité aux conteneurs, ceux-ci nous renseignent indirectement sur le champ d'application, dans son ensemble, du régime maritimiste de responsabilité de l'entrepreneur de manutention.

17. – Dommages au matériel mis à disposition par une chambre du commerce et de l'industrie (CCI). Au visa des articles L.5422-19 et L.5422-21 du code des transports, la Cour d'appel de Rennes⁶⁵ a conclu à la responsabilité de l'entrepreneur de manutention à raison de dommages causés au cours du déchargement au matériel mis à sa disposition par une chambre du commerce et de l'industrie. Cette solution n'a pas manqué de susciter la perplexité de ses commentateurs⁶⁶, dès lors que, les dommages n'ayant pas été causés à des marchandises, l'application du régime maritimiste ne semblait pas justifiée. Le Pr. DELEBECQUE relève à ce titre : « *on ne comprend pas très bien la convocation du droit de la manutention maritime dans une hypothèse qui ne devrait relever que du droit de la location ou encore du droit du prêt à usage* »⁶⁷.

En l'état du droit positif, le régime de responsabilité du manutentionnaire prévu par le code des transports est applicable en cas de dommage causé à une marchandise, à un conteneur ou encore au matériel mis à disposition par une chambre du commerce et de

⁶¹ Tel qu'en témoigne la résolution 63/122 de l'Assemblée générale de la CNUDCI, il s'agissait d'un des objectifs des rédacteurs des Règles de Rotterdam : « *Constatant avec préoccupation que le régime juridique actuel du transport international de marchandises par mer manque d'homogénéité et ne prend pas suffisamment en compte les pratiques de transport modernes, notamment la conteneurisation (...)* ».

⁶² Commission des nations unies pour le droit commercial international, Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer, 11 décembre 2008, art. 24

⁶³ CA Rouen, 22 avril 2015, n°14/03886, Navire CMA CGM Ivanhoé

⁶⁴ G. PIETTE, « Le conteneur est une marchandise, relevant à ce titre de la limitation de responsabilité de l'entrepreneur de manutention », *op. cit.*

⁶⁵ CA Rennes, 19 mai 2015, n° 13/05279, Omnium maritime armoricain c/ CCI du Morbihan, *BTL* 2015, n° 3558, p. 412

⁶⁶ « Manutention portuaire – Dommages aux installations », *BTL* n°3558, 6 juillet 2015 : « *Faut-il en conclure que la dernière tendance est de ramener l'ensemble des dommages dans le giron de la loi maritime quitte à la forcer ?* »

⁶⁷ P. DELEBECQUE, « Entrepreneur de manutention. Responsabilité. Dommage causé au matériel mis à la disposition de l'entrepreneur », *DMF*, HS n°20, 1^{er} juin 2016, p. 56

l'industrie. La jurisprudence a ainsi légèrement étendu le champ d'application du régime de responsabilité maritimiste du manutentionnaire. Il convient à présent de préciser quel type de « dommages » sont concernés.

B. Définition de dommages

Il s'agit de déterminer le type de dommages entrant dans le champ d'application du régime prévu par le code des transports.

18. – Indices fournis par la loi. Sur ce point, la loi de 1966 est peu éclairante, celle-ci faisant tantôt référence aux « dommages »⁶⁸ causés par le manutentionnaire, tantôt aux « pertes et dommages »⁶⁹. L'on pourrait considérer, de prime abord, que le terme « dommages » est, employé seul, un terme générique, destiné à englober tout type de dommage peu important sa nature (dommage matériel, dommage moral ou dommage corporel⁷⁰). Si cela avait été le cas, il n'eût pas été nécessaire de préciser les « pertes et dommages », les pertes pouvant être considérées comme un type de dommage. Aussi la présence d'une seconde expression « pertes ou dommages » au sein de la loi sous-entend que le terme dommages doit être compris comme signifiant « avaries », terme qui, en droit maritime, fait référence au « *dommage éprouvé par le navire ou sa cargaison* »⁷¹.

19. – Pertes et avaries. Illustrations jurisprudentielles. Aussi la doctrine retient-elle que la loi maritime est applicable lorsque les marchandises subissent une avarie ou sont perdues par l'entrepreneur de manutention. Il convient de relever que le cas de « pertes » n'est mentionné qu'à l'article L.5422-22 du code des transports, relatif aux cas exceptés, soit concernant le seul cas où l'entrepreneur de manutention est tenu d'une responsabilité de plein droit. En pratique, les seuls exemples jurisprudentiels où il est question de « pertes » de marchandises concernent des cas où l'entrepreneur de manutention était chargé de la réalisation d'opérations de manutention accessoires, seules opérations soumises à une responsabilité de plein droit. Il s'agit par exemple du cas où la marchandise est volée lorsque celle-ci se trouve sous la garde de l'entrepreneur de

⁶⁸ C. transp., art. L.5422-21

⁶⁹ C. transp., art. L.5422-22

⁷⁰ Par référence à la distinction « *tripartite et contemporaine* » des dommages en droit français : C. GUETTIER, P. LE TOURNEAU, C. BLOCH, A. GIUDICELLI, J. JULIEN, D. KRAJESKI, M. POUmarede, Droit de la responsabilité et des contrats 2021/2022, Dalloz, Dalloz Action, 12^e éd., 2020, p. 561, n°2122.32

⁷¹ Au sens du dommage matériel causé au bien. J. MERRIEN, *Dictionnaire de la mer*, Omnibus, 2001 nous donne des exemples d'utilisation du terme qui traduisent bien cette référence au dommage matériel : « *l'abordage m'a fait de graves avaries. L'humidité a causé des avaries dans nos provisions. (...) Mon appareil à gouverner est en avarie. Une avarie de gouvernail est toujours grave.* »

manutention avant embarquement (articles L.5422-19 alinéa 2 et R.5422-28, 1^o)⁷². Il s'agit encore de l'hypothèse où le manutentionnaire a été chargé de procéder à l'allotissement (soit l'identification et le contrôle de la qualité) de grumes lors de leur déchargement, ce qui correspond à une opération accessoire de reconnaissance à terre des marchandises débarquées. L'entrepreneur de manutention qui commet une erreur d'identification des grumes, menant à leur interversion (les grumes devant être livrés sont manquants, et d'autres grumes ont été livrés par erreur), « *a manqué à ses obligations contractuelles en sorte que le dommage correspondant à la valeur des marchandises manquantes (...) lui est directement imputable* »⁷³.

20. – Retard. À l'instar des arrêts susvisés portant sur les conteneurs, la question du champ d'application du régime de responsabilité prévu par le code des transports s'est de nouveau posée au travers de la question plus précise de l'applicabilité de la limitation d'indemnité. Autrement dit, s'est posée la question de savoir si les « *dommages et pertes* » subis par la marchandise, soumis au code des transports, incluaient également le cas du retard. La Cour de cassation⁷⁴ a indirectement répondu par l'affirmative, en appliquant la limitation d'indemnité en matière de retard à la livraison, au motif que « *si, en application de l'article 28 de la loi du 18 juin 1966*⁷⁵ [désormais C. transp., art. L.5422-13 et L.5422-14], *la responsabilité du transporteur n'est limitée que pour les pertes ou dommages subis par la marchandise, celle de l'entrepreneur de manutention, aux termes de l'article 54 de la même loi* [désormais C. transp., art. L.5422-23], *ne peut en aucun cas dépasser les mêmes limites ; qu'il s'ensuit que la limitation de responsabilité est applicable au cas de retard à la livraison de la marchandise lorsque ce retard est imputable à l'entrepreneur de manutention* ».

Les « dommages » régis par le code des transports sont donc les cas de perte, d'avarie et de retard dans la livraison. Se pose ensuite la question de la délimitation du cadre dans lequel ces dommages doivent se produire afin de voir appliquer la loi maritime.

II. Les dommages subis au cours d'une opération de manutention

M. RÉMERY rappelle avec raison que « *Toute opération de manipulation de marchandises dans une enceinte portuaire maritime n'est pas, par là-même, une*

⁷² Cass. Com., 22 sept. 2009, n°08-17.554, GAN Eurocourtage IARD et a. c/ SA Prudence créole, JurisData n°2009-049590

⁷³ A. MONTAS, « Responsabilité du manutentionnaire pour manquants et erreurs au déchargement », *DMF* n°838, 1^{er} septembre 2021

⁷⁴ Cass. com., 24 nov. 1994, no 92-21.021

⁷⁵ L. 66-420 du 18 juin 1966, art. 28 : « *La responsabilité du transporteur ne peut dépasser, pour les pertes ou dommages subis par les marchandises, et par colis ou par unité, une somme dont le montant sera fixé par décret. (...)* »

*opération de manutention maritime, soumise au régime spécial [de la loi de 1966]. Il peut s'agir aussi d'une opération de manutention terrestre soumise au droit commun du contrat d'entreprise »*⁷⁶. Le législateur de 1966 a conditionné l'application du régime de responsabilité du manutentionnaire nouvellement créé au respect de certaines conditions de fond. Parmi celles-ci, l'exigence relative au fait que les dommages aient été causés à l'occasion d'une opération dite « de manutention » participe de l'essence même de ce régime de responsabilité spécial.

21. – Intérêt pratique de la définition des opérations de manutention. L'étude de la jurisprudence révèle les enjeux sous-jacents de la détermination de ce qui relève ou non des opérations de manutention. Cette définition occupe notamment un rôle central dans le cadre d'une stratégie contentieuse. Prenons l'exemple d'un transporteur maritime dont la marchandise a subi une avarie alors que celle-ci se trouvait entre les mains de l'entrepreneur de manutention. Ce même transporteur réalise que son action serait prescrite si celle-ci était soumise à une prescription annale dans l'hypothèse où la loi de 1966 serait jugée applicable. Il ne peut vraisemblablement contester l'application du régime spécial de responsabilité en niant la qualification de « marchandise » ou de « dommage », conditions de l'application dudit régime. En revanche, il lui sera davantage aisé de soutenir que les dommages subis par la marchandise ne sont pas intervenus au cours d'une opération dite de manutention. Si son argumentation est retenue, le régime maritimiste sera écarté au profit du droit commun, et son action soumise à une prescription quinquennale⁷⁷.

Tel que le soulignent les Professeurs BONASSIES et SCAPEL, « *la définition que [le législateur] donne de la notion de manutention, plus sans doute que de celle de la notion d'entreprise de manutention, s'organise autour de la distinction qui existe entre les pratiques atlantiques et les pratiques méditerranéennes* »⁷⁸. Les articles 50 et 51 de la loi du 18 juin 1966, ensemble codifiés à l'article L.5422-19 du code des transports, établissent une distinction entre les opérations de nature matérielle, réalisées tant par les

⁷⁶ Rapport de M. RÉMERY, conseiller référendaire, arrêt Cass. Com. 3 février 1998, Sté générale de manutention portuaire c/ Sté française de transports Gondrand Frères

⁷⁷ Cass. com., 29-06-1993, n° 91-15.652 : « *Attendu que la société [demanderesse] et l'assureur font grief à l'arrêt de ne pas avoir accueilli [leur demande de réparation], alors, selon le pourvoi, qu'il résultait [des constatations de la cour d'appel] que la société [de manutention] était seulement tenue de décharger le wagon dans lequel le boggy avait été transporté par voie de terre ; que dès lors cette opération qui se rattachait au transport terrestre antérieur, ne constituait pas 'un préalable nécessaire à la mise à bord de marchandises' que par ailleurs, la cour d'appel a expressément relevé que la manutention à l'origine du dommage avait eu lieu sur le quai public d'un port et non sur un terre-plein ou un hangar affecté privativement à l'armateur ; qu'il s'ensuit qu'en soumettant l'action en responsabilité de la société [demanderesse] à la prescription annale visée aux articles 32, 46 et 56 de la loi du 18 juin 1966 [désormais respectivement C. transp., art. L.5422-18, L.5421-12 et L.5422-25], la cour d'appel a violé les textes susvisés et l'article 50 de la loi du 18 juin 1966 [désormais C. transp., art. L.5422-19] ».*

⁷⁸ P. BONASSIES et C. SCAPEL, *op. cit.*, p. 547

acconiers que les stevedores, et les opérations de nature juridique, réalisées uniquement par les acconiers. À raison de leur portée générale, les premières sont souvent qualifiées d'opérations « principales » de manutention (A), tandis que les secondes ne sont qu'« accessoires »⁷⁹ (B). Il semble que cette distinction ait une origine prétorienne⁸⁰. Depuis l'adoption de la loi de 1966, la jurisprudence a eu l'occasion de préciser les contours de ces notions.

A. La réalisation d'une opération de manutention principale

22. – Définition légale. On trouve parmi les opérations de manutention principales « toutes les opérations qui réalisent la mise à bord et le débarquement des marchandises y compris les opérations de mise et de reprise sous hangar et sur terre-plein, qui en sont le préalable ou la suite nécessaire. » (C. transp., art. L. 5422-19, al. 1^{er}). Cette définition légale restreint le champ d'application de la loi maritime aux seules hypothèses directement liées à la fonction historique du manutentionnaire, soit le chargement et le déchargement du navire. Un élargissement de la définition est toutefois consenti afin d'inclure les opérations antérieures ou postérieures à ces deux phases, à la condition expresse que celles-ci soient nécessaires à la réalisation de l'opération de chargement ou de déchargement.

Au sein des opérations de manutention principales, il faut donc distinguer quatre sous-catégories, présentées dans l'ordre chronologique de leur réalisation au cours d'un transport maritime : les opérations constituant le préalable nécessaire à la mise à bord (1), les opérations de mise à bord (2), les opérations de débarquement (3) et les opérations constituant la suite nécessaire du débarquement (4).

1. Les opérations constituant le préalable nécessaire à la mise à bord

Au port de départ, plusieurs types d'opérations peuvent être effectuées sur la marchandise avant sa mise à bord :

23. – Déchargement d'un camion ou wagon préalable à la mise à bord. Le transport maritime est pratiquement systématiquement précédé d'un préacheminement terrestre, selon différents modes (transport routier, transport ferroviaire et transport fluvial). Aussi la jurisprudence a-t-elle eu à statuer sur la nature de l'opération consistant à décharger un camion ou un wagon en vue de son transport maritime, opération parfois qualifiée de

⁷⁹ L. GARCIA-CAMPILLON, C. CHATAIL, E. DEREVIANKINE, C. HUMANN, *op. cit.*, n°840

⁸⁰ R. RODIÈRE et E. DU PONTAVICE, *op. cit.*, p. 253, n°278 : « La loi du 18 juin 1966 distingue, comme le faisait d'ailleurs la meilleure jurisprudence, entre ces deux catégories ».

« "petite manutention", par opposition à la "grande" consistant à charger et décharger les navires transporteurs »⁸¹. Deux qualifications étaient envisageables : il s'agissait soit d'une opération de manutention maritime, soit d'une opération de manutention terrestre. Afin de répondre à cette question, la jurisprudence a recours à un certain nombre d'indices. Dans un arrêt en date du 29 juin 1993⁸², où des dommages étaient survenus lors du déchargement de la marchandise d'un wagon, la Cour de cassation a considéré que l'entrepreneur de manutention « avait exécuté les travaux qui lui avaient été confiés sur le quai public d'un port, dans le cadre de sa mission de mise sous hangar ou sur terre-plein, laquelle est le préalable nécessaire à la mise à bord des marchandises », concluant ainsi à l'application de la loi maritime.

Une solution similaire a été rendue par la Cour d'appel d'Aix-en-Provence⁸³ dans une affaire où des dommages étaient survenus lors du déchargement d'un camion. La Cour retient que ledit déchargement est soumis à la loi de 1966 au motif que « le sinistre est survenu dans l'enceinte du port autonome de Marseille, et les marchandises étaient déchargées en vue du chargement sur un navire ».

24. – Chargement d'une machine sur une remorque. Le chargement d'une machine-outil sur une remorque portuaire en vue de son embarquement sur le navire a pu donner lieu à l'application de la loi maritime⁸⁴.

25. – Mise à quai. L'acheminement par l'entrepreneur de manutention de la marchandise de son lieu d'entreposage jusqu'au quai en vue d'assurer son chargement à bord du navire constitue une opération de manutention principale : « Attendu qu'en acheminant par route le conteneur depuis le hangar de la société Care jusqu'au terre-plein portuaire où il a été déchargé, la société CNMP a participé à une opération réalisant le préalable nécessaire à la mise à bord des marchandises ; que la CNMP a donc eu la qualité de manutentionnaire »⁸⁵.

2. Les opérations de mise à bord

26. – Formation des palanquées, hissage et arrimage à bord. La doctrine relève que ces opérations constituent des opérations principales de manutention⁸⁶. Cela ne fait aucun

⁸¹ P.-Y. NICOLAS, « Qualification et régime d'une opération de chargement de camions - Manutention terrestre ou manutention maritime ? », *DMF* n°581, 1^{er} avril 1998, n°1

⁸² Cass. com., 29 juin 1993, n° 91-15.652, *BTL* 1993, p. 771

⁸³ CA Aix-en-Provence, 3 janv. 2006, n° 03/03563, *Groupama et a. c/ Fos maritime et a.*, *DMF* 2007.224

⁸⁴ CA Aix-en-Provence, 8 oct. 2020, n° 17/15404, *TT Club Mutual Insurance et a. c/ Industria Armamiento Meridionale et a.*, *BTL* 2020, n° 3803, p. 588

⁸⁵ CA Rouen, 17 juin 2004, n° 03/00743, *Care c/ MSC*, *DMF* 2005, p. 115

⁸⁶ L. GARCIA-CAMPILLON, C. CHATAIL, E. DEREVIANKINE, C. HUMANN, *op. cit.*, n°840

doute, dès lors que celles-ci sont parties intégrantes de l'opération de chargement, dont l'objet est d'« *embarquer et arrimer la cargaison* »⁸⁷. Une palanquée désigne un « *ensemble de marchandises groupées dans une élingue⁸⁸ ou un filet pour être embarquées ou débarquées en un seul mouvement de grue* »⁸⁹. Cette dénomination trouve son origine dans le fait que les marchandises étaient autrefois soulevées par un palan⁹⁰. Autrement dit, la formation des palanquées consiste à grouper des marchandises en vue de leur mise à bord. Le hissage, soit le fait d'envoyer la marchandise vers le haut⁹¹, participe directement de la mise à bord. Enfin, l'arrimage à bord consiste à « *ranger, disposer en bon ordre, caler de façon que rien ne se déplace, la cargaison, le lest ou le matériel d'un navire* ». Plus précisément, les Pr. BONASSIES et SCAPEL décrivent l'arrimage nautique comme le « *choix de l'emplacement où sera placée telle marchandise lourde ; installation de bardis pour empêcher la marchandise de riper, et d'entraîner un effet de "carène liquide"* »⁹².

3. Les opérations de débarquement

27. – Opérations de débarquement. Cette sous-catégorie appelle peu de commentaires. Elle regroupe les opérations de désarrimage⁹³ et de dépose sur le quai⁹⁴.

4. Les opérations constituant la suite nécessaire du débarquement

28. – Mise à l'entrepôt. Il semble que le déplacement de la marchandise du quai jusqu'au lieu d'entreposage soit soumis à la loi maritime⁹⁵.

En sus des opérations de manutention principales, les acconiers réalisent parfois des prestations supplémentaires, qualifiées d'opérations de manutention accessoires.

⁸⁷ J. MERRIEN, *op. cit.*, définition du mot « charger »

⁸⁸ J. MERRIEN, Dictionnaire de la mer, Omnibus, 2001, définition du mot « élingue » : « *cordage (de chanvre, ou de fer, ou chaîne) destiné à entourer un objet et à se capeler sur le croc d'un palan qui soulèvera la charge* ».

⁸⁹ Site Net Marine : <http://www.netmarine.net/guides/dico/>, Lexique des termes de marine, d'après le Glossaire des termes courants de vocabulaire maritime, Ecole Navale et Groupe Ecoles du Poulmic, Edition 1977

⁹⁰ J. MERRIEN, Dictionnaire de la mer, Omnibus, 2001, définition du mot « palan » : « *appareil composé de deux poulies (...)* ».

⁹¹ J. MERRIEN, Dictionnaire de la mer, Omnibus, 2001, définition du mot « hisser ».

⁹² P P. BONASSIES et C. SCAPEL, *op. cit.*, n°769

⁹³ J. MERRIEN, Dictionnaire de la mer, Omnibus, 2001, définition du mot « désarrimage » : modification, volontaire ou accidentelle, de l'arrimage.

⁹⁴ L. GARCIA-CAMPILLON, C. CHATAIL, E. DEREVIANKINE, C. HUMANN, *op. cit.*, n°840

⁹⁵ CA Paris, 12 mai 2004, n°2002/19095, AP Moller Maersk c/ Generali et a.

B. La réalisation d'une opération de manutention accessoire

Les opérations de manutention accessoires sont celles que « *l'entrepreneur de manutention peut éventuellement être appelé à accomplir pour le compte du navire, du chargeur ou du réceptionnaire* » et sont définies par voie réglementaire. Lors de la lecture du projet de loi en séance à l'Assemblée nationale, M. Jeannil DUMORTIER, député, s'inquiétait de ce renvoi au décret : « *Faites cependant très attention à ce que les décrets d'application pris par application de l'article 50 [C. transp., art. L.5422-19] ne viennent pas créer une situation dangereuse pour les travailleurs des ports par suite d'une modification de l'application des textes* ». ⁹⁶ *In fine*, la liste des opérations de manutention accessoire établie par décret n'a pas évolué depuis 1966. Il convient donc de lire l'article L.5422-19 alinéa 2 du code des transports en parallèle de l'article R.5422-28 du même code, lequel énumère : *1° La réception et la reconnaissance à terre des marchandises à embarquer ainsi que leur garde jusqu'à leur embarquement ; 2° La réception et la reconnaissance à terre des marchandises débarquées ainsi que leur garde et leur délivrance. Ces services supplémentaires sont dus s'ils sont convenus ou sont conformes aux usages du port. »*

En conséquence, la doctrine distingue deux types d'opérations : d'une part, les opérations de nature juridique (réception et reconnaissance des marchandises avant embarquement ou après déchargement) ; d'autre part, les opérations de gardiennage (garde des marchandises jusqu'à leur embarquement ou après leur débarquement), ce qui inclut notamment l'entreposage dans l'enceinte du terminal de l'entreprise de manutention ⁹⁷ ou dans un hangar ⁹⁸.

C. Les opérations ne relevant pas de la manutention

Du constat de plusieurs auteurs ⁹⁹, la jurisprudence adopte une interprétation stricte de la notion d'opération de manutention, sans doute compte-tenu de l'enjeu fondamental que

⁹⁶ Séance du mercredi 27 avril 1966, JORF n°23 A.N. du 28 avril 1966, Compte-rendu intégral des séances, p. 983

⁹⁷ Cass. Com., 20 février 2001, n° 98-16.066

⁹⁸ Cass. Com. 27 mai 2003, n° 01-14.939, DMF 2003. 954, obs. Y. Tassel

⁹⁹ L'on peut notamment citer I. BON-GARCIN, « Manutention –opération de manutention et qualification juridique », Revue de droit des transports n°5, mai 2009, comm. 109 : « *En l'état actuel de la jurisprudence, la qualification des opérations de manutention au départ ou à l'issue d'un transport maritime, semble obéir à trois idées maîtresses. En premier lieu, la conception de la manutention maritime est résolument matérielle, deuxièmement sa qualification soumise à la loi de 1966 est d'interprétation stricte, enfin, l'emportage ou le dépotage d'un conteneur qui doit être transporté ou a été transporté par voie maritime n'est pas une opération de manutention maritime* » ; On peut également citer le Pr. DELEBECQUE (Droit maritime, Précis, Dalloz, 14^e édition, 2020, p. 436, n°608) : « *la jurisprudence, suivant une certaine doctrine, a interprété strictement ce qu'il fallait entendre par opérations de manutention maritime* »

représente la qualification de l'opération de manutention du point de vue du régime de responsabilité applicable. Certaines opérations ont donc été considérées comme ne relevant pas de la loi de 1966 :

29. – Conditionnement des marchandises préalable à l'embarquement. Sans surprise, la jurisprudence retient que le conditionnement « *ne constitue pas le préalable nécessaire des opérations réalisant l'embarquement des marchandises au sens de l'article 50 de la loi du 18 juin 1966* [C. transp., art. L.5422-19] »¹⁰⁰.

30. – Déchargement d'un camion ou wagon préalable à la mise à bord. Si certains arrêts consentent à qualifier ce type d'opérations comme étant le préalable nécessaire de la mise à bord des marchandises (cf n°23), d'autres arrêts retiennent la solution inverse. Dans un arrêt en date du 19 janvier 1976 publié au Bulletin¹⁰¹, la Cour retient que « *le déchargement litigieux ne constituait pas (...) une opération préalable au transport maritime, mais se rattachait au transport routier antérieur* ». Pour parvenir à cette solution, la Cour de cassation relève que : (1) le déchargement du matériel transporté par camion n'avait pas été opéré sur un terre-plein ou un hangar affecté privativement à l'armateur, (2) le chargement du navire devait être assuré par un autre entrepreneur de manutention, choisi par l'armateur, (3) l'entrepreneur opérant le déchargement n'était pas chargé de la garde matérielle jusqu'à l'embarquement à bord et que (4) ni l'armateur, ni le second manutentionnaire n'ont pris juridiquement en charge la marchandise avant la survenance d'un dommage.

Dans un arrêt en date du 1er mars 2018¹⁰², la Cour d'appel de Paris retient que « *l'opération de déchargement (du camion au quai, donc de mise à terre) au cours de laquelle le dommage s'est produit ne peut être considérée comme un préalable nécessaire à la mise à bord, puisqu'elle a eu lieu à Marseille le 9 septembre 2011, alors que la mise à bord s'est effectuée à Fos-sur-Mer, d'où le navire est parti, le 30 novembre 2011, un entreposage et un déplacement étant nécessairement intervenus dans l'intervalle* ». La durée écoulée entre le déchargement du camion et la mise à bord du navire semble constituer un critère bloquant à la qualification d'opération de manutention maritime dudit déchargement.

31. – Chargement de la marchandise débarquée sur un camion ou wagon. Cette question est analogue à celle de la qualification de l'opération de déchargement du

¹⁰⁰ CA Rouen, 20 septembre 2012, n°11/04669, DMF 2013, HS 17, p. 57, obs. Ph. DELEBECQUE ; BTL 2012, no 3431, obs. M. TILCHE et O. LEBRUN.

¹⁰¹ Cass. Com. 19 janv. 1976, n°74-14.162 P: DMF 1976. 488

¹⁰² CA Paris, 1^{er} mars 2018, Navire MSC Lara, n°15/24990, DMF 2018. 528, obs. Fedi.

camion ou du wagon en vue du transport maritime de la marchandise. Il s'agit ici de l'opération par laquelle l'entrepreneur de manutention charge la marchandise à bord d'un camion ou d'un wagon en vue de son post-acheminement terrestre. Là encore, la jurisprudence recherche des indices afin de déterminer l'existence d'un lien substantiel entre le débarquement de la marchandise du navire et son chargement à bord d'un autre moyen de transport. Dans un arrêt en date du 3 février 1998¹⁰³, tant le rapport du conseiller référendaire que l'arrêt retiennent une qualification en faveur d'une manutention terrestre à raison de la durée importante s'étant écoulée entre le déchargement du navire et le chargement du camion devant acheminer la marchandise jusqu'à sa destination finale. À ce titre, elle conclut que « *la cour d'appel a pu en déduire (...) qu'une telle manipulation se rattachait au transport terrestre postérieur au transport maritime et ne constituait pas la suite nécessaire des opérations réalisant le débarquement des marchandises au sens de l'article 50 de la loi no 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes* ». La solution a été confirmée par la suite : « *le chargement des camions depuis le quai ne constitue pas la suite nécessaire du déchargement du navire* »¹⁰⁴.

Dans une autre espèce¹⁰⁵ était discutée la qualification de l'opération par laquelle l'entrepreneur de manutention, après avoir déchargé le navire, avait procédé au chargement d'une cargaison de bauxite, cette fois-ci au sein d'un wagon. Pour la Cour de cassation, la solution ne change pas : « *le chargement des wagons depuis l'aire de stockage du port ne constitue pas la suite nécessaire du déchargement du navire, de sorte qu'il n'est pas soumis au régime de la manutention maritime* ».

32. – Empotage. Par un arrêt en date du 25 novembre 2008¹⁰⁶, la Cour de cassation a considéré que l'emportage en conteneur d'une marchandise destinée à être transportée par voie maritime, fût-ce dans un conteneur ouvert et fourni par le transporteur maritime, ne constitue pas une opération de manutention soumise à la loi de 1966. Le Pr. BON-GARCIN explique cette solution par le fait que « *le manutentionnaire ne s'est pas engagé à embarquer ou débarquer la marchandise litigieuse à bord du navire transporteur* »¹⁰⁷.

¹⁰³ Cass. Com. 3 févr. 1998, Sté GENERALE DE MANUTENTION PORTUAIRE c./Sté FRANCAISE DE TRANSPORTS GONDRAND FRERES, no 96-11.525: DMF 1998. 373, rapp. Rémy, obs. Nicolas

¹⁰⁴ Cass. Com., 28 sept. 2004, Bull Civ. IV n°175, DMF 2005.122, obs. Y. Tassel

¹⁰⁵ Cass. Com. 26 janv. 2010, n°09-11.335, DMF 2010, 212, obs. Bonassies

¹⁰⁶ Cass. Com. 25 nov. 2008, n°07-17.957, JurisData n°2008-045994, DMF 2009, p. 138, obs. Y. Tassel

¹⁰⁷ I. BON-GARCIN, « Opération de manutention et loi maritime », *Revue de droit des transports* n°1, janvier 2009, comm. 18

33. – Dépotage. Une solution identique a été adoptée en matière de dépotage¹⁰⁸ : le dépotage d'un conteneur qui a été transporté par voie maritime n'est pas une opération de manutention maritime. Si cette solution s'inscrit dans la droite ligne de celle rendue en matière d'empotage, celle-ci pouvait toutefois surprendre de prime abord, dès lors qu'en l'espèce, la vérification de l'état de la marchandise transportée avait été effectuée à l'occasion du dépotage. Or, une telle vérification correspond à une opération de manutention accessoire visée à l'article L.5422-19, celle de la « *reconnaissance à terre des marchandises débarquées* ». Toutefois, en l'espèce, le contrôle de la marchandise n'avait pas été réalisé par l'entreprise de manutention.

34. – Appréciation de la jurisprudence. La doctrine constate à l'unanimité la tendance de la jurisprudence à limiter la qualification d'opération de manutention maritime à des hypothèses restreintes. Cette tendance est cependant accueillie différemment selon les auteurs.

Le Pr. BONASSIES¹⁰⁹ justifie cette approche prétorienne restrictive par la nécessité de suivre une intention équivalente du législateur qui en « *définissant l'entrepreneur de manutention comme celui qui réalise mise à bord et débarquement des marchandises, y compris les opérations de mise ou reprise sous hangar et sur terre-plein qui en sont la suite nécessaire, (...) a clairement voulu que la notion de manutention maritime soit appréciée de manière restrictive* ». Il souligne en outre le fait que le régime maritime ne devrait être applicable qu'aux « *opérations maritimes du transport maritime (...) pleinement soumises aux risques de la mer* », contrairement aux « *opérations effectuées à terre et sans risque particulier* ».

L'argument relatif au caractère « nécessaire » des opérations trouve parfaitement à s'appliquer dans le cas du chargement de la marchandise débarquée sur un camion ou un wagon en vue de son post-acheminement. Ce chargement intervient à un stade où l'expédition maritime a pris fin. Aussi, s'il constitue la suite logique des opérations de manutention, et est « nécessaire » à l'acheminement de la marchandise à destination finale, il n'est pas en soi nécessaire à la réalisation de l'opération de débarquement.

En revanche, il ne semble pas évident que le législateur ait souhaité limiter l'application du régime spécifique de la manutention maritime aux situations dans lesquelles

¹⁰⁸ Cass. Com., 24 mars 2009, n° 08-11.589, Sté Eurofos c/ Sté Koyo Steering Dijon Saint-Étienne (KSDS), JurisData n° 2009-047549, DMF 2009.426, obs. Y. Tassel, Rev. dr. transp. 2009, comm. 109, obs. I. Bon-Garcin.

¹⁰⁹ P. BONASSIES, « Le chargement de wagons depuis l'aire de stockage du port n'est pas soumis au régime de la manutention maritime », DMF 2010.214

l'entrepreneur de manutention est exposé à un risque particulier, à savoir le risque de mer. Si tel avait été le cas, les articles 50 et 51 de la loi de 1966 [désormais C. transp., art. L.5422-19] se seraient sans doute bornés à évoquer les opérations de mise à bord et de débarquement, seules opérations partageant des risques comparables à ceux que connaît le transporteur maritime. Il ne semble pas non plus que cet argument relatif au risque guide l'interprétation de la loi par la jurisprudence. En effet, l'entrepreneur de manutention n'est pas exposé à un risque de mer lorsqu'il procède au déchargement d'un camion en vue de la mise à bord des marchandises, ce qui n'empêche pas la jurisprudence de considérer dans certains cas que ce déchargement doit être soumis à la loi maritime.

Le Pr. DELEBECQUE considère qu'hormis les hypothèses d'emportage et de dépotage, « *il n'y a aucune raison de restreindre la notion de manutention maritime, la manutention s'inscrivant dans le prolongement (ante et post) du transport. C'est au contraire, le droit maritime qui doit, dans le doute, l'emporter, étant entendu que si le manutentionnaire est appelé, comme souvent, à accomplir une opération terrestre ou prétendument terrestre, il ne bénéficiera d'aucune protection et se verra appliquer le seul droit commun* »¹¹⁰.

M^e GODIN regrette que les décisions adoptées en matière d'emportage et de dépotage semblent être de portée générale et ne pas tolérer d'exception, notamment dans les cas où l'opération litigieuse serait étroitement liée au chargement et au transport maritime. Il rappelle à cet effet l'objectif d'unité du contrat de transport poursuivi par le législateur de 1966 : « *Ce qu'avait voulu le législateur en 1966, c'était de soumettre la marchandise, dès l'instant où elle est prise en charge au port par le transporteur maritime représenté par son agent ou par le consignataire, et jusqu'à sa livraison au port de déchargement au destinataire, à un même statut, celui du transport maritime, pour éviter tout sectionnement de son régime dans un contrat unique* »¹¹¹.

35. – Critères indirectement dégagés par la jurisprudence. Il faut relever le manque de lisibilité affectant la jurisprudence. Celle-ci est relativement casuistique, et les motivations employées demeurent peu explicites, ne permettant pas de dégager clairement de critère distinctif. Tel est notamment le cas en matière de déchargement de camions ou de wagons préalables à la mise à bord. L'étude des espèces permet toutefois de faire ressortir quelques éléments d'interprétation récurrents. Il semble notamment qu'en cas de doute sur la qualification d'une opération constituant « *le préalable ou la suite nécessaire* » à une opération de mise à bord ou débarquement de marchandises, les

¹¹⁰ P. DELEBECQUE, *op. cit.*, p. 437, n°608

¹¹¹ P. GODIN, « Les entreprises de manutention, empoteurs et stevedores », *DMF* n°749, 1^{er} juillet 2013

juges examinent la durée écoulée entre les deux opérations. Il semble inévitable, sur ce point, de s'en remettre à l'appréciation souveraine des juges du fond.

Il apparaît en outre que la qualification d'opération de manutention est systématiquement écartée dans le cas où l'entrepreneur de manutention qui réalise une opération antérieure ou postérieure au chargement ou au déchargement, n'a pas réalisé ledit chargement ou déchargement. Cette solution semble raisonnable et justifiée, dès lors qu'il devient difficile d'établir un lien d'interdépendance, de « nécessité », entre les deux opérations.

Conclusion de la Section 1. Le champ d'application de la loi de 1966 avait été strictement délimité par le législateur, afin de réserver l'application de ce régime de responsabilité dérogatoire aux seuls cas relevant de l'essence même de l'activité du manutentionnaire. La Cour de cassation a interprété ces notions, et étendu la définition de « dommages » et de « marchandises ». En revanche, la jurisprudence conserve une interprétation stricte de la notion d'opération de manutention.

Le champ d'application de la *lex rodiera* ayant été délimité, il convient de s'intéresser à la responsabilité duale qui en découle.

Section 2 : Un régime d'application duale

36. – Régime dualiste. De la qualification du type d'opération de manutention réalisée se déduit tant le niveau d'intensité de l'obligation pesant sur le manutentionnaire que le régime de responsabilité applicable. Le législateur de 1966 a instauré un régime de responsabilité dualiste. L'article 53 de la loi (désormais codifié à C. transp., art. L.5422-21) prévoit que la responsabilité du manutentionnaire est engagée dans les conditions suivantes : « 1° Lorsqu'il accomplit les opérations mentionnées au premier alinéa de l'article L. 5422-19, il est responsable des dommages qui lui sont imputables ; 2° Lorsqu'il accomplit les opérations visées au deuxième alinéa de l'article L. 5422-19, il est présumé avoir reçu la marchandise telle qu'elle a été déclarée par le déposant. ». Lorsque l'entrepreneur de manutention est chargé d'accomplir des opérations de manutention dites principales, il est tenu d'une obligation de moyens et sa responsabilité est engagée sous réserve de la preuve par le demandeur d'une faute du manutentionnaire¹¹². En revanche, si ce dernier accomplit des opérations de manutention accessoires, il est tenu d'une obligation de résultat et engage sa responsabilité de plein

¹¹² I. BON-GARCIN, « La responsabilité du manutentionnaire portuaire en tant que gardien de la marchandise », *Revue de droit des transports* n°11, novembre 2009, comm. 225 : « " Il est responsable des dommages qui lui sont imputables". Et il faut comprendre ce dernier mot au sens étroit de « dommage imputable à la faute », et non au sens large, qui se réfère à une simple causalité sans qu'il y ait nécessairement culpabilité (V. R. Rodière, La fin du sectionnement juridique du contrat de transport maritime : DMF 1966, p. 579). »

droit. Si le manutentionnaire est chargé de réaliser des opérations de manutention tant principales qu'accessoires, le moment de la survenance du dommage déterminera le régime applicable.

37. – Obligation de moyens ou de résultat et incidence sur la charge de la preuve.

Pour rappel, le débiteur d'une obligation de moyen est celui qui « *s'est engagé à faire tout ce qui est possible en vue d'un résultat qui reste incertain* », tandis que le débiteur d'une obligation de résultat « *s'engage à un résultat déterminé* »¹¹³. Il convient de relever que la qualification d'une obligation en une obligation de moyens ou en une obligation de résultat engendre des conséquences importantes en matière de charge de la preuve de la faute : « *il suffit au créancier d'une obligation de résultat (ou déterminée) d'établir que le résultat n'a pas été atteint ; c'est alors au débiteur dont la responsabilité se trouve engagée de faire la preuve que l'échec est dû à une cause étrangère : force majeure, fait d'un tiers, fait du créancier (...). En revanche, la charge de la preuve de l'obligation de moyens (...) pèse sur le créancier ; s'il veut engager la responsabilité du débiteur, il devra établir qu'il ne s'est pas comporté avec la diligence requise* »¹¹⁴.

38. – Intérêt de la distinction. Les régimes se différencient principalement sur la question de la charge de la preuve et sur les modalités d'exonération de l'entrepreneur de manutention. Il convient d'étudier successivement le régime de responsabilité pour faute prouvée (I) et le régime de responsabilité de plein droit (II).

I. Un régime de responsabilité pour faute prouvée en cas de manutention principale

39. – Charge de la preuve incombant au demandeur. Lorsque l'entrepreneur de manutention est chargé de réaliser la mise à bord, le débarquement des marchandises, ou les opérations de mise et de reprise sous hangar et sur terre-plein qui en sont le préalable ou la suite nécessaire, l'engagement de sa responsabilité est subordonné à la preuve par le demandeur du bienfondé de ses prétentions, conformément à l'adage *actori incumbit probatio*. Ce principe fondamental est exprimé à l'article 1353 alinéa 1^{er} du code civil, lequel dispose : « *Celui qui réclame l'exécution d'une obligation doit la prouver* ». Cette preuve est organisée selon le triptyque du droit commun de la responsabilité : faute du défendeur, préjudice et lien de causalité entre ces deux éléments (C. civ., art. 1240) doivent être établis par le demandeur¹¹⁵.

¹¹³ Y. PICOD, « Obligations de résultat et obligations de moyens », Répertoire de droit civil, Dalloz, 2017, n°77

¹¹⁴ *Ibid.*, n°80

¹¹⁵ M. HERVIEU, Actualité : point sur la charge de la preuve, Dalloz Étudiant, 14 juin 2021

40. – Modes de preuve. Afin de voir le succès de ses prétentions, le demandeur doit veiller à apporter des éléments dont la force probante est élevée. La jurisprudence relève à ce titre que les constats d'avaries non établis contradictoirement ne constituent pas des preuves suffisantes en ce que ceux-ci ne justifient en rien « *de la survenance des avaries à l'occasion des manipulations* » au cours de la manutention¹¹⁶.

Ce n'est pas à dire que la production d'un rapport d'expertise contradictoire tient lieu de preuve indiscutable. La jurisprudence retient que les juges ne peuvent baser leur décision uniquement sur des rapports d'expertise partie, même réalisés au contradictoire du défendeur¹¹⁷. En d'autres termes, les conclusions d'un rapport d'expertise amiable n'ont une force probante suffisante pour fonder une condamnation que lorsqu'elles sont corroborées par d'autres éléments de preuve objectifs, qui établissent les faits allégués de façon certaine¹¹⁸.

Tel n'est notamment pas le cas lorsque « *les supputations émises par [les experts] quant au lieu du sinistre* » sont contestées par les réserves émises par le manutentionnaire dès la prise en charge du conteneur¹¹⁹.

41. – Preuve d'une faute. Standard de preuve retenu par la jurisprudence.

Présomption de faute. Le Pr. DELEBECQUE explicite le standard de preuve qui devrait prévaloir en jurisprudence ; les entrepreneurs tenus d'une obligation de moyens « *sont responsables s'ils ont failli à leur devoir de prendre des précautions courantes, de faire les diligences accoutumées* »¹²⁰. Ce standard de preuve de la faute en théorie élevé pour le demandeur est souvent amoindri par les juridictions, qui font peser une « *présomption de faute* » sur l'entrepreneur de manutention¹²¹. Cette tendance s'observe dans plusieurs arrêts :

- L'entrepreneur de manutention est condamné à garantir le transporteur d'une condamnation à raison d'avaries subies par les marchandises au cours du chargement à raison de leur chute en cale. L'arrêt ne s'attarde pas sur la qualification de la faute¹²² ;

¹¹⁶ CA Montpellier, 16 janv. 2007, n° 06/02130, Colonia et a. c/ Daher et a., *BTL* 2007, p. 96

¹¹⁷ Cass. Ch. Mixte, 28 septembre 2012, n° 11-18.710 – Civ. 2ème, 2 mars 2017, n° 16-13. 337 – Civ. 2ème, 14 décembre 2017, n° 16-24. 305 – Cass. 2e civ., 13 sept. 2018, n° 17-20.099, F-P+B – Cour de cassation, 3ème Chambre, 14 mai 2020, n° 19-16.278

¹¹⁸ Cass. 2° Civ., 7 septembre 2017, n° 16-15.531

¹¹⁹ CA Aix-en-Provence, 17 mars 2016, n° 13/11053, GMP c/ Merzario et a., *BTL* 2016, n° 3591, p. 205

¹²⁰ P. DELEBECQUE, *op. cit.*, p. 437, n°609

¹²¹ P. BONASSIES et C. SCAPEL, *op. cit.*, p. 555, n°689

¹²² CA Paris, 24 juin 1998, *DMF* 1999, p. 321, *DMF* 200 HS n° 4, p. 46, obs. P. Bonassies

- La juridiction retient la responsabilité de l'entreprise de manutention à partir du seul constat de la présence de dommages sur des machines après leur déchargement. La motivation révèle que la Cour applique en réalité un régime de responsabilité de plein droit fondé sur une présomption de conformité de la marchandise avec les déclarations du déposant : « *attendu qu'à défaut de réserves, le manutentionnaire est censé avoir pris en charge une marchandise en bon état et que les dommages constatés à l'arrivée sont réputés survenus en cours de déchargement* ». Cette solution est retenue alors même qu'en substance, l'expert mandaté par le manutentionnaire aux fins de vérification de l'état de la marchandise avant le déchargement s'était vu refuser l'accès à bord, empêchant de fait l'entrepreneur de manutention d'émettre des réserves. La Cour retient que le personnel de manutention monté à bord aurait pu formuler lesdites réserves avant de procéder au déchargement¹²³ ;

- Un entrepreneur de manutention est chargé de procéder à la mise à bord d'un conteneur contenant des lots de parfumerie. Alors que le conteneur se trouve sur le quai, celui-ci disparaît et est retrouvé vide. La Cour retient que l'entrepreneur de manutention se rend coupable d'une « faute patente » dès lors que selon « *l'enquête non contestée (...), [le manutentionnaire], a, en pleine connaissance de cause, placé le conteneur chargé de marchandises aisément commercialisables près de l'emplacement non surveillé où sont entreposés les conteneurs vides et permis ainsi au vol de survenir* »¹²⁴ ;

- La responsabilité du manutentionnaire est retenue à raison de la constatation du débranchement d'un conteneur sous température dirigée alors que celui-ci se trouvait sur le terminal, sous sa garde. Il n'est pas démontré que le débranchement était imputable au manutentionnaire, ni que ce dernier avait manqué à son obligation de surveillance¹²⁵.

42. – Preuve du lien de causalité. En sus de la preuve de la faute, le demandeur doit prouver l'existence d'un lien de causalité entre la faute et le dommage¹²⁶, faute de quoi l'entrepreneur de manutention ne sera pas tenu responsable. Tel est notamment le cas dans l'hypothèse où le manutentionnaire a commis une faute, mais que celle-ci n'a pas causé de dommage, celui-ci résultant d'une faute commise par le chargeur : « *les déplacements des fardeaux dus au défaut de calage n'avaient pas causé de désordres*

¹²³ CA Rouen, 6 juin 2002, n° 01/00766, *Terminaux de Normandie c/ Grimaldi Group*, JurisData : 2002-200442

¹²⁴ CA Versailles, 13 mai 2004, *BTL* 2004.412

¹²⁵ T. com. Marseille, 5 oct. 2018, *BTL* 2018, p. 587

¹²⁶ Cass. com., 15 juill. 1987, n° 85-17.567

ceux-ci provenant uniquement de la friction des panneaux entre eux à l'intérieur des fardeaux ce qui avait pour origine le défaut de cerclage »¹²⁷.

43. – Exemples de cas responsabilité pour faute prouvée. La jurisprudence retient la responsabilité du manutentionnaire dans des hypothèses variées, recensées par la doctrine¹²⁸ : mauvais arrimage ou insuffisance de calage de la marchandise, mauvaises manœuvres dans la conduite du matériel de manutention, utilisation d'un matériel de manutention défectueux, absence de prise en compte du centre de gravité de la marchandise chargée ; méprise sur la marchandise à prendre en charge, ...

44. – Exonération. Si la faute de l'entrepreneur de manutention est démontrée, ce dernier pourra s'exonérer dans les conditions du droit commun de la responsabilité, soit en apportant la preuve d'un cas de force majeure, du fait d'un tiers ou de la faute de la victime.

II. Un régime de responsabilité de plein droit en cas de manutention accessoire

Le régime de responsabilité applicable diffère largement lorsque l'entrepreneur de manutention réalise des opérations de manutention accessoire. Pour rappel, il s'agit d'opérations juridiques (réception et reconnaissance à terre des marchandises avant embarquement ou après déchargement) ou de garde (garde des marchandises jusqu'à leur embarquement ou après leur débarquement).

45. – Caractérisation de la réalisation d'opérations de manutention accessoires. Aveu judiciaire. Dans certains arrêts, la Cour prend soin de relever que le manutentionnaire a reçu des usages ou du titre administratif en vertu duquel il opérait une mission autre que celle d'un simple manutentionnaire¹²⁹. Cela car l'application du régime de responsabilité de plein droit est subordonnée à la réalisation par le manutentionnaire d'une opération de manutention dite « accessoire ». Or, en vertu de l'article R.5422-28 du code des transports *in fine*, « ces services supplémentaires sont dus s'ils sont convenus ou sont conformes aux usages du port ». Toutefois, il arrive que la réalisation de ces opérations soit retenue par la juridiction en dehors de ces hypothèses. Tel est le cas lorsque le manutentionnaire invoque, en défense, le bénéfice d'un cas excepté, propre au

¹²⁷ CA Bordeaux, 22 juin 2016, n° 15/00060, STMB c/ Egger Panneaux & Décors et a., *BTL* 2016, n° 3607, p. 464, *DMF* 2017, HS n° 21, p. 62, n° 71

¹²⁸ L. GARCIA-CAMPILLON, C. CHATAIL, E. DEREVIANKINE, C. HUMANN, *op. cit.*, n°845

¹²⁹ P. DELEBECQUE, *op. cit.*, p. 437 n°609

régime de responsabilité de plein droit applicable en cas d'opérations accessoires. L'entrepreneur de manutention n'est alors pas recevable « à présenter un moyen reprochant à la cour d'appel de ne pas avoir recherché si la société [de manutention] avait une telle obligation de garde des marchandises »¹³⁰. Cette solution est parfaitement logique, l'invocation d'un cas excepté pouvant s'analyser en un aveu judiciaire, lequel « fait pleine foi contre celui qui l'a fait » selon l'article 1356 alinéa 2 du code civil.

46. – Présomption de conformité. L'on sait que le connaissance constitue une convention sur la preuve. Aussi l'article L.5422-3 alinéa 2 du code des transports dispose que « ce document vaut présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises, telles qu'elles y sont décrites ». La loi de 1966 a prévu une règle semblable en matière de manutention. Lorsque le manutentionnaire accomplit une opération accessoire, il est présumé avoir reçu la marchandise telle qu'elle a été déclarée par le déposant. Selon la doctrine, cette « déclaration » du déposant fait référence à la description de la marchandise présente sur le document de transport¹³¹. Le déposant sera « soit le chargeur au départ, soit le transporteur à l'arrivée »¹³². Cette présomption n'est pas irréfragable, ce qui signifie que l'entrepreneur de manutention peut la renverser ultérieurement, y compris s'il n'a pas émis de réserves lors de la prise en charge de la marchandise¹³³. Cette affirmation ne vaut que dans le cadre des rapports liant le manutentionnaire au transporteur. À l'inverse, les Pr. BONASSIES et SCAPEL rappellent que s'il a reçu la marchandise pour le compte du destinataire, le manutentionnaire agit en qualité de consignataire et ne peut contester, dans ses rapports avec le destinataire, la présomption relative à l'état de la marchandise à défaut d'avoir émis des réserves¹³⁴.

47. – Conditions relatives à la prise de réserves. À l'instar du transporteur, dont les réserves ne doivent pas être trop générales sous peine d'être privées de toute valeur par

¹³⁰ Cass. Com. 22 septembre 2009, n°08-17.554, F-D, GAN Eurocourtage IARD et a. c/ SA Prudence créole, JurisData n°2009-049590

¹³¹ P. BONASSIES et C. SCAPEL, *op. cit.*, p. 555, n°690

¹³² A. CHAO, *op. cit.*, p. 145

¹³³ I. BON-GARCIN, « La responsabilité du manutentionnaire portuaire : obligation de moyens ou de résultat ? », *Revue de droit des transports* n°8, septembre 2007, comm. 177 : « Notons subsidiairement, la cour d'appel d'Aix-en-Provence ne l'ayant pas relevé, que l'absence de réserve n'empêche pas, contrairement à ce que semblait soutenir le transporteur maritime qui avait exercé un recours à l'encontre du manutentionnaire, de rapporter la preuve de sa non-imputabilité dans la réalisation du dommage ».

¹³⁴ P. BONASSIES et C. SCAPEL, *op. cit.*, p. 555, n°690

la jurisprudence¹³⁵, le manutentionnaire doit émettre des réserves suffisamment précises et complètes¹³⁶. Celles-ci doivent être faites à partir des indications du connaissance¹³⁷.

48. – Exonération. Dommage préexistant à la prise en charge. Afin de s'exonérer de sa responsabilité, le manutentionnaire peut apporter la preuve du fait que le dommage est survenu à un moment où il n'avait pas pris en charge la marchandise. Le manutentionnaire qui démontre au moyen d'un rapport d'expertise que le vol de la marchandise est intervenu avant l'arrivée du navire voit l'action en responsabilité du transporteur à son encontre mise en échec¹³⁸. Il en va de même du manutentionnaire qui démontre que les dommages préexistaient à sa prise en charge de la marchandise et ne sont pas survenus à l'occasion d'opérations de garde à terre. Cette preuve résulte notamment du fait que le manutentionnaire avait gardé le conteneur pendant une courte période, au cours de laquelle aucun dysfonctionnement du conteneur *reefer* n'avait été constaté¹³⁹.

49. – Exonération. Système des cas exceptés. En sus de cette preuve relative au moment de survenance du dommage, la loi maritime prévoit à l'article L.5422-22 du code des transports l'exonération du manutentionnaire par la preuve de l'existence d'un des cinq cas exceptés énumérés. Le Pr. DELEBECQUE en conclut que l'obligation de résultat du manutentionnaire n'est pas une garantie¹⁴⁰. Le manutentionnaire devra alternativement démontrer que les dommages subis par la marchandise proviennent d'un incendie, de faits constituant un événement qui ne lui est pas imputable, de grèves, lock-out ou entraves apportées au travail, d'une faute du chargeur ou du vice propre de la marchandise¹⁴¹. Ce système est donc identique à celui applicable au transporteur maritime (C. transp., art. L.5422-12), à la différence près que les cas exceptés proprement maritimes (innavigabilité du navire, faute nautique, vices cachés du navire, acte ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer ou déroutement à cette fin, ...) n'ont pas, en toute logique, été transposés au manutentionnaire¹⁴².

50. – Incendie. Le premier cas excepté prévu par la loi de 1966 est l'incendie, dont le transporteur peut se prévaloir y compris lorsque l'origine de celui-ci demeure

¹³⁵ La jurisprudence retient que la clause « said to contain » est trop générale pour constituer une réserve : Cass. Com. 29 janvier 1980, n°77-14.923.

¹³⁶ CA Aix-en-Provence, 16 déc. 1999, n° 94/07474, *Gorlier Transports c/ Cotunav*, BTL 2000, n° 2846, p. 348 : la mention « toiture trouée arrachée » au sujet d'une remorque avariée répond à ce critère de précision.

¹³⁷ L. GARCIA-CAMPILLON, C. CHATAIL, E. DEREVIANKINE, C. HUMANN, *op. cit.*, n°846

¹³⁸ Cass. Com. 6 janvier 2021, n°18-22.782

¹³⁹ CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 16 novembre 2006, n°05/03822, *Sté Orient Overseas Container LTD Line c/ SA Groupama Transport et a.*, JurisData n°2007-332897

¹⁴⁰ P. DELEBECQUE, *op. cit.*, p. 438 n°609

¹⁴¹ Cass. com., 8 mars 2011, n° 10-11.976, DMF 2011.725, rapp. Lecaroz, obs. Tassel ; BTL 2011.189

¹⁴² A. MONTAS, « Responsabilité du manutentionnaire pour manquants et erreurs au déchargement », DMF n°838, 1^{er} septembre 2021

inconnue¹⁴³. Notons que la loi de 1966 a considérablement amélioré la situation du manutentionnaire quant à ce cas excepté : la jurisprudence antérieure à l'adoption de la loi exigeait la preuve du fait que l'incendie revêtait les caractères de la force majeure¹⁴⁴. En revanche, le demandeur peut neutraliser le cas excepté par la preuve de la faute du manutentionnaire. Tel est notamment le cas du manutentionnaire qui commet des « *fautes d'imprudence et de diligence* » en laissant allumé un brasero à proximité de balles de coton, alors que le mistral soufflait avec violence, et en prévoyant des moyens en extincteurs insuffisants en nombre et en puissance¹⁴⁵. Cet arrêt est particulièrement intéressant dès lors qu'il illustre la possibilité pour l'entrepreneur de manutention d'être tenu responsable en cas de faute de son préposé. En l'espèce, le gardiennage était effectué par un gardien au service commun des acconiers. C'est pourquoi le manutentionnaire reprochait entre autres à l'arrêt attaqué d'avoir conclu à sa responsabilité, alors même qu'il n'était pas démontré que le gardien était son préposé. La Cour de cassation retient que le gardien, au service commun d'un groupe d'acconiers dont la société de manutention faisait partie, était, à travers ce groupe, au service de ladite société.

La jurisprudence a notamment retenu la faute de l'acconier n'ayant pas respecté les distances de sécurité obligatoires entre des fûts de peroxyde d'hydrogène, à l'origine de l'incendie (CA Aix-en-Provence, 24 avril 1986, Assemblées générales sénégalaises contre chargeurs maritimes réunis et Somotrans)¹⁴⁶.

51. – Faits constituant un évènement qui ne lui est pas imputable. Si la formulation de ce cas excepté semble de prime abord faire référence au fait d'un tiers¹⁴⁷, l'étude de la jurisprudence conduit la doctrine à l'assimiler à un cas de force majeure, lequel doit donc présenter un caractère imprévisible, irrésistible et extérieur¹⁴⁸. L'article 1218 du code civil définit depuis 2016 la force majeure comme étant « *un évènement échappant au contrôle du débiteur, qui ne pouvait être raisonnablement prévu lors de la conclusion du contrat et dont les effets ne peuvent être évités par des mesures appropriées, [qui] empêche l'exécution de son obligation par le débiteur* ».

¹⁴³ R. REZENTHEL, P. CHAUMETTE, F. MANDIN, A. MONTAS ; M. NDEDE, G. PROUTIERE-MAULION, N. BOILLET, V. BORÉ-EVENO, O. DEFOUR-SANAMA, C. DEVAUX, D. GAURIER, N. HUTEN, F. THOMAS, *op.cit.*, p. 678-679, n°356.83

¹⁴⁴ A. CHAO, *op. cit.* p. 146

¹⁴⁵ Cass. com., 10 févr. 1975, n° 73-13.445, P IV, n°40, *BTL* 1975.454

¹⁴⁶ L. GARCIA-CAMPILLON, C. CHATAIL, E. DEREVIANKINE, C. HUMANN, *op. cit.*, n°851

¹⁴⁷ M. NDENDÉ, « Assurance maritime et vols de marchandises en cours de manutention », *Revue de droit des transports* n°11, novembre 2009, comm. 215 : « *L'exonération du manutentionnaire sur ce fondement n'a jamais été chose aisée, car la jurisprudence semble lui exiger la preuve de choses bien plus complexes que la simple preuve du « fait d'un tiers* ».

¹⁴⁸ CA Aix-en-Provence, 25 mai 1971, *DMF* 1971, p. 605 : le manutentionnaire est exonéré de sa responsabilité au titre de la perte de caisses de sardines, dès lors que celles-ci ont été jetées à la mer par des opposants à leur importation.

Les Pr. BONASSIES et SCAPEL notent la sévérité générale des tribunaux, admettant rarement la force majeure¹⁴⁹. Ils font toutefois mention¹⁵⁰ d'une évolution en matière de transport terrestre de la jurisprudence relative à la force majeure, qui retient que « *l'irrésistibilité de l'événement est, à elle seule, constitutive de force majeure lorsque sa prévision ne saurait permettre d'en empêcher les effets, sous réserve que le débiteur ait pris toutes les mesures requises pour éviter la réalisation de l'événement.* »¹⁵¹ Selon les auteurs, cette évolution devrait probablement être transposée au transport maritime. Si tel était le cas, une transposition aux entreprises de manutention serait également la bienvenue, ne serait-ce que pour maintenir un alignement de leurs régimes, souhaité par le législateur de 1966.

Pour l'heure, la jurisprudence demeure sévère. L'entrepreneur de manutention est responsable du dommage subi par la marchandise survenu lorsqu'il en avait la garde, dès lors qu'il ne démontre pas que le vol présente les caractéristiques de la force majeure : « *la fréquence des vols de marchandises avant leur embarquement rend l'événement parfaitement prévisible et (...) l'ampleur des vols litigieux et des moyens mis nécessairement en œuvre pour les réaliser fait que cet événement n'était pas irrésistible dans ses effets et pouvait être parfaitement déjoué* ». Le manutentionnaire est également responsable des dommages survenus à raison d'une tornade ou d'une tempête à défaut de démontrer que ces événements présentaient les caractères de la force majeure¹⁵². La jurisprudence se montre particulièrement sévère dans le cas où des bulletins météorologiques annonçaient lesdits événements¹⁵³.

52. – Grèves, lock-out ou entraves apportées au travail. L'entrepreneur de manutention est exonéré lorsque les dommages proviennent « *de grève, lock-out ou entraves apportées au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement* ». Selon l'expression des Pr. BONASSIES et SCAPEL¹⁵⁴, « *l'exonération est généreuse* ». Il faudra toutefois que l'entrepreneur de manutention démontre le lien de causalité entre la grève et le dommage¹⁵⁵.

¹⁴⁹ P. BONASSIES et C. SCAPEL, *op. cit.*, p. 556, n°691

¹⁵⁰ *Ibid.*, p. 825-826, n°1073

¹⁵¹ Cass. 1^{er} oct. 1997, *BTL* 1997.708 ; obs. Bonassies, *DMF* 1998, HS n°2, n°112

¹⁵² CA Rouen, 1^{er} oct. 1998, n° 9603246, *Terminaux de Normandie c/ Aktieselskabet*, *JurisData* n°1998-773336, *BTL* 1999.219, *DMF* 1999, HS n° 4, n° 57 ; CA Aix-en-Provence, 5 mars 1976, *BTL* 1976.465 ; CA Paris, 4 juin 1975, *BTL* 1976.36).

¹⁵³ T. com. Le Havre, 2 avr. 1996 : *RD com. marit. fisc.* 1996, p. 61 ; CA Aix-en-Provence, 17 nov. 1987, *BT* 1988, p. 624

¹⁵⁴ P. BONASSIES et C. SCAPEL, *op. cit.*, p. 828-829 n°1079 : les commentaires portent sur le cas excepté propre au transporteur maritime, mais sont parfaitement transposables au manutentionnaire, les articles L.5422-12 et L.5422-22 étant formulés de manière identique quant à ce cas excepté.

¹⁵⁵ CA Aix-en-Provence, 2 janv. 1992, *Somotrans c/ La Neuchâteloise et a.*

53. – Faute du chargeur. L'article L.5422-22, 4° mentionne la faute du chargeur « *dans le mauvais emballage, le conditionnement ou le marquage des marchandises* ». Lorsque l'acconier invoque une faute du chargeur dans le marquage, la jurisprudence lui oppose parfois sa propre faute dans la lecture dudit marquage, cette faute étant à l'origine du défaut d'identification de la marchandise et de son interversion¹⁵⁶. Relevons que la liste légale ne prétend pas à l'exhaustivité tel que le suggère la présence du terme « *notamment* ».

54. – Vice propre de la marchandise. Là encore, le régime applicable au transporteur maritime est transposé au manutentionnaire. Le vice propre de la marchandise correspond à des « *germes de destruction, des causes de détérioration qui procèdent soit de la nature intrinsèque de la marchandise, soit d'accidents antérieurs à sa remise entre les mains du transporteur* »¹⁵⁷.

55. – Neutralisation du cas excepté. Preuve d'une faute du manutentionnaire. La preuve d'un cas excepté par le manutentionnaire ne l'exonère de sa responsabilité que sous réserve du fait que le demandeur ne neutralise pas ledit cas au moyen de la preuve d'une faute de l'entrepreneur ou de ses préposés. Du point de vue de la charge de la preuve, la preuve du cas excepté replace donc le manutentionnaire dans la situation dans laquelle il se serait trouvé si avait été initialement applicable une responsabilité pour faute prouvée.

56. – Appréciation du régime. Le système de neutralisation du cas excepté constitue une marque supplémentaire de la sévérité de ce régime, laquelle se manifeste d'ores et déjà à travers d'autres aspects, tel que le soulignait déjà Mme CHAO dans sa thèse : « *La présomption qui pèse sur l'acconier pour les obligations de cette catégorie est une des plus sévères que connaisse notre droit, puisque pour l'écarter, il ne doit pas seulement démontrer qu'il n'a pas commis de faute, ce qui suffirait s'il n'était accablé que d'une présomption de faute, mais il doit démontrer la cause étrangère qui a provoqué le dommage.* »¹⁵⁸. Les Pr. BONASSIES et SCAPEL comparent le régime de responsabilité de plein droit du transporteur maritime¹⁵⁹ à un match de tennis en plusieurs sets : preuve des dommages par le demandeur, jeu de la présomption de responsabilité, preuve d'un cas excepté, neutralisation du cas excepté¹⁶⁰. À cela, il convient d'ajouter la sévérité dont

¹⁵⁶ A. MONTAS, Responsabilité du manutentionnaire pour manquants et erreurs au déchargement, DMF N°838, 1^{er} septembre 2021

¹⁵⁷ M. DE JUGLART, « Le vice de la chose en droit maritime – Essai de synthèse », DMF 1982, 3-14

¹⁵⁸ A. CHAO, *op. cit.*, p. 145

¹⁵⁹ Là encore, cette remarque est transposable au manutentionnaire à raison de l'identité des régimes sur ce point.

¹⁶⁰ P. BONASSIES et C. SCAPEL, *op. cit.*, p. 850, n°1102

fait preuve la jurisprudence dans l'appréciation des cas exceptés. L'on comprend dès lors la nécessité de tempérer ce régime par d'autres moyens¹⁶¹.

La présentation des deux régimes étant achevée, il est intéressant de s'interroger sur les justifications d'une telle dualité.

III. Justifications quant à l'existence d'un régime dualiste

57. – Régime dualiste. Explications doctrinales. La doctrine a cherché à expliquer l'existence d'un régime dualiste au sein de la loi de 1966. Certains ont pu avancer que « *ce régime dual s'explique historiquement du fait de la diversité des pratiques observées dans les ports français* »¹⁶². Certes, il était logique pour le législateur de proposer une définition des opérations de manutention calquée sur la différence entre *stevedoring* et *aconage*. Cela ne permet toutefois pas d'expliquer le choix du législateur de soumettre ces professions portuaires à un régime distinct.

L'auteur poursuit : « *Une autre explication, qui nous paraît plus appropriée aujourd'hui, a pu être proposée, eu égard aux tâches qui sont confiées à l'entrepreneur (V. Ch. Paulin, Droit des transports : Litec, p. 280). Selon cet auteur, si le manutentionnaire n'a aucun moyen de vérifier l'état des marchandises lorsqu'il exécute seulement des opérations de manutention, il le peut lorsqu'il s'agit d'accomplir les actes nécessaires à la réception de la marchandise ou à sa garde. C'est pourquoi, il est présumé avoir reçu la marchandise telle qu'elle a été déclarée par le déposant, règle parallèle à celle qui pèse sur le transporteur maritime.* ». L'existence de deux régimes distincts tiendrait donc à la possibilité ou l'impossibilité pour le manutentionnaire de vérifier l'état de la marchandise lors de sa prise en charge. S'il apparaît indéniable que l'entreprise de manutention chargée d'une opération de reconnaissance de la marchandise vérifie l'état de celle-ci, la « reconnaissance » désignant précisément le fait de vérifier l'état de la marchandise, il n'est pas certain que ce postulat soit valable lorsque l'entreprise de manutention est uniquement chargée d'une opération de gardiennage. Rien n'indique que le manutentionnaire vérifie systématiquement l'état de la marchandise qu'il entrepose au sein d'un hangar, particulièrement si celle-ci est conteneurisée. Il est donc probable qu'il n'émette des réserves qu'à condition de constater une avarie sur le conteneur lui-même.

58. – Régime dualiste. Hypothèse quant à l'existence d'un régime dualiste. Les propos du Pr. DELEBECQUE offrent une piste de réflexion quant aux raisons sous-

¹⁶¹ À savoir la prescription annale, la limitation d'indemnité et la limitation du droit d'agir (cf *infra*)

¹⁶² I. BON-GARCIN, « La responsabilité du manutentionnaire portuaire : obligation de moyens ou de résultat ? », *Revue de droit des transports* n°8, septembre 2007, comm. 177

tendant l'existence d'une différence de régime entre opérations de manutention principales et accessoires. Il énonce que « *l'identité des statuts doit décourager les procès que faisait naître la disparité des solutions judiciaires selon que la marchandise, détruite ou endommagée à quai, se trouvait entre les mains et sous la garde du transporteur ou entre les mains et sous la garde de l'acconier* »¹⁶³. Tel que nous l'avons vu, l'un des principaux objectifs de l'instauration d'un régime juridique propre au manutentionnaire en 1966 tenait à la réduction des actions en responsabilité « opportunistes », soit les actions visant le manutentionnaire plutôt que le transporteur à raison des inconvénients présentés par le régime de responsabilité de ce dernier (prescription annale, limitation d'indemnité, ...). Or, pour que de telles actions aient une quelconque chance de prospérer, encore fallait-il pouvoir convaincre une juridiction du fait que le dommage avait pu être causé par le manutentionnaire, plutôt que par le transporteur maritime. Et l'on conçoit aisément qu'il ne pouvait alors s'agir de cas dans lesquels la marchandise se trouvait, de manière indiscutable, soit entre les mains du seul transporteur (c'est-à-dire lors du transport maritime), soit entre les mains du seul manutentionnaire (c'est-à-dire lors des opérations de chargement, déchargement et celles qui en sont le préalable ou la suite nécessaire – dès lors que de telles actions sont naturellement dirigées contre le manutentionnaire et ne relèvent pas des actions « opportunistes » qu'il convenait d'éradiquer). Les seules hypothèses dans lesquelles la marchandise se trouve à quai, et est susceptible de se trouver tant entre les mains du transporteur qu'entre celles du manutentionnaire, correspondent aux opérations dites accessoires. C'est là, seulement, que peut exister un doute sur la personne ayant eu la garde de la marchandise au moment de la survenance du dommage. Nous avons donc établi que la majorité des actions « opportunistes » à l'encontre du manutentionnaire concernaient des opérations de réception ou de garde de la marchandise.

Afin de limiter ces actions, le législateur a imposé un régime identique à celui du transporteur : limitation du montant de l'indemnité et prescription annale sont de mise (*cf infra*). Toutefois, ces « inconvénients » pour le demandeur ont été appliqués tant aux opérations de manutention principales et accessoires. Il y a donc une difficulté quant à l'explication d'une différence de régime sur le plan probatoire. L'entrepreneur de manutention est *in fine* davantage protégé par la loi maritime dans le cadre des opérations principales de manutention, alors même qu'il semble que les actions « opportunistes » le visant l'étaient dans le cadre d'opérations accessoires.

Cette contradiction apparente s'explique en réalité aisément : elle tient sans doute à la volonté du législateur de ne pas, en souhaitant protéger le manutentionnaire, créer un

¹⁶³ P. DELEBECQUE, *op. cit.*, p. 438 n°609

problème inverse. Si la loi de 1966 s'était contentée de multiplier les obstacles à l'action contre le manutentionnaire, en appliquant non seulement une limitation de la réparation et une prescription raccourcie, mais aussi une charge de la preuve incombant au demandeur, il serait devenu plus difficile d'engager la responsabilité du manutentionnaire que celle du transporteur. Avec, à la clé, un risque évident d'actions « opportunistes » dirigées contre le transporteur. Autrement dit, afin de bénéficier d'un régime favorable en matière de preuve, les demandeurs auraient pu être tentés d'agir contre le transporteur dans des hypothèses où l'action aurait dû être dirigée contre le manutentionnaire. Afin de se prémunir de cet effet pervers, le législateur n'avait d'autre choix que d'aligner totalement le régime du transporteur et du manutentionnaire, ne serait-ce que pour les opérations accessoires.

59. – Situation d'alignement des régimes de responsabilité du manutentionnaire et du transporteur. *In fine*, si le régime de responsabilité du manutentionnaire est souvent présenté comme quasi-identique à celui du transporteur maritime, les deux régimes ne coïncident en réalité que dans des hypothèses très restreintes¹⁶⁴, tant les conditions sont nombreuses. Cet alignement total des régimes ne concerne que les cas où (1) une marchandise (ou un conteneur) a subi (2) un dommage ou a été perdue (3) au cours d'une opération de garde ou de réception de la marchandise par le manutentionnaire.

Conclusion de la Section 2. L'instauration d'un régime dual quant à la charge de la preuve paraît motivée par une nécessité d'assurer la protection des intérêts tant du manutentionnaire que du transporteur maritime. Cette solution place toutefois le demandeur dans une situation délicate : même lorsqu'il est tenu de prouver la faute du manutentionnaire (opérations principales de manutention), il se voit appliquer un régime de réparation limitée, et une prescription courte. La Cour de cassation, dans un effort de rééquilibrage des intérêts en cause, applique souvent une présomption de faute. Ce faisant, elle contribue à aggraver la situation de l'entrepreneur de manutention, d'ores et déjà soumis à un régime de responsabilité de plein droit sévère sur le terrain de la preuve en matière de dommages survenus lors d'opérations accessoires.

À présent que les conditions de fond de la responsabilité du manutentionnaire ont été présentées, il convient d'aborder les conditions encadrant l'action en responsabilité à proprement parler.

¹⁶⁴ Les hypothèses sont restreintes quant à leur champ d'application, ce qui ne signifie pas pour autant qu'elles sont rarement rencontrées en pratique.

Chapitre 2 : Les conditions de l'action en responsabilité

L'affirmation selon laquelle l'entrepreneur de manutention est responsable d'un dommage aux marchandises en vertu des dispositions du code des transports ne permet pas à elle seule de déterminer si le demandeur pourra effectivement obtenir réparation. Après l'étude des conditions de fond de la responsabilité, il convient de déterminer si, d'un point de vue procédural, les conditions tenant à l'exercice de l'action en responsabilité sont réunies. Le législateur de 1966 a circonscrit l'action en responsabilité contre le manutentionnaire au travers de deux exigences. L'une a trait aux parties à l'action, et plus précisément à la qualité du demandeur (Section 1). L'autre a trait à la durée pendant laquelle l'action peut être exercée (Section 2).

Section 1 : La limite relative à la qualité du demandeur

60. – Droit d'agir en droit commun. En droit commun de la responsabilité civile, il est constant que « *le demandeur est évidemment, au premier chef, la victime directe, que celle-ci agisse elle-même ou par l'intermédiaire de ses représentants, ou encore que son action ait été transmise à ses héritiers* ». ¹⁶⁵ Aussi la victime ou son représentant sont-ils considérés comme les « *demandeurs naturels* » à l'action en réparation ¹⁶⁶. Par exception, le droit d'action en réparation peut être transmis au moyen d'une cession ¹⁶⁷ ou d'une subrogation. Tel est notamment le cas de l'assureur, qui entre dans les droits et actions de l'assuré contre les tiers (C. assur., art. L.121-12, al. 1^{er}) ¹⁶⁸.

61. – Droit d'agir en droit spécial. Loi de 1936. Ce principe contraste avec la solution retenue en matière de responsabilité de l'entrepreneur de manutention, où le règlement de la question de l'attribution du droit d'agir est plus complexe. Tel qu'il a été souligné (cf n^{os} 9 et 10), la loi du 2 avril 1936 a engendré un sectionnement du contrat de transport. Ladite loi régissait la responsabilité du transporteur de palan à palan, laissant un vide juridique quant au régime applicable « *ante-palan* » et « *post-palan* ». S'est donc posée la question de la possibilité pour les intérêts cargaison d'agir sur un fondement contractuel à l'encontre du manutentionnaire, y compris dans l'hypothèse où ils n'avaient pas requis ses services. Afin de résoudre cette question, la jurisprudence examinait les clauses du connaissement afin de dégager l'existence d'un éventuel lien contractuel entre

¹⁶⁵ C. GUETTIER, P. LE TOURNEAU, C. BLOCH, A. GIUDICELLI, J. JULIEN, D. KRAJESKI, M. POUMAREDE, *op. cit.*, p. 2172, n°4111.11

¹⁶⁶ *Ibid*, p. 2172, n°4111.00

¹⁶⁷ *Ibid*, p. 2174, n°4111.41 : il faut dans ce cas que l'action en réparation porte sur un préjudice pécuniaire uniquement.

¹⁶⁸ *Ibid*, p. 2176, n°5111.311

manutentionnaire et intérêt cargaison¹⁶⁹. Plusieurs théories furent avancées afin de justifier l'existence de ce lien. Par exemple, il pouvait être avancé que le transporteur ayant contracté avec l'entreprise de manutention l'avait fait en vertu d'un mandat, le mandant étant un ayant-droit à la marchandise. Lorsqu'un lien contractuel était ainsi caractérisé, les juridictions conféraient un droit d'agir aux intérêts cargaison. La Cour de cassation avait fini par admettre, dans un arrêt en date du 3 mars 1964, la possibilité pour le destinataire d'agir en responsabilité contractuelle contre le manutentionnaire, en se prévalant de la convention liant transporteur et manutentionnaire¹⁷⁰.

62. – Droit d'agir en droit spécial. Loi de 1966. En 1966, le législateur abandonna les solutions prétoriennes préétablies et fit de l'action en responsabilité contre le manutentionnaire une action attitrée. Tel est le cas lorsque la loi attribue le droit d'agir « *aux seules personnes qu'elle qualifie pour élever ou combattre une prétention, ou pour défendre un intérêt déterminé* » (C. pr. civ., art. 31). Aux termes de l'article 52 de la loi (C. transp., art. L.5422-20), « *L'entrepreneur de manutention opère pour le compte de la personne qui a requis ses services, et sa responsabilité n'est engagée qu'envers cette personne qui seule peut agir contre lui.* ». En attribuant le droit d'agir au seul donneur d'ordre du manutentionnaire, le législateur a rompu avec le principe posé par le droit commun de la responsabilité civile, dès lors que le cocontractant de l'entrepreneur de manutention n'est pas systématiquement la victime directe des dommages causés aux marchandises. Ce faisant, le législateur a fait primer le principe de l'effet relatif des conventions. Le contrat ne crée d'obligations qu'entre les parties et les tiers ne peuvent ni en demander l'exécution, ni se voir contraints de l'exécuter (C. civ., art. 1199). Il convient d'ores et déjà de minimiser l'impact de cette règle sur les tiers au contrat de manutention : sous certaines conditions (*cf infra*), ils pourront exercer une action délictuelle à l'encontre du manutentionnaire.

63. – Principes applicables. Il est dès lors nécessaire de déterminer qui a requis les services de l'entreprise de manutention. La jurisprudence retient que c'est à celui qui agit contre le manutentionnaire de prouver qu'il a requis ses services (Cass. 7 déc. 2004, Revue Scapel 2005.30)¹⁷¹. En outre, l'existence d'un lien contractuel relève de l'appréciation souveraine des juges du fond (Cass. com., 14 juin 1976 : Bull. civ. 1976, IV, n° 200 ; DMF 1977, somm. 171)¹⁷². L'identification du donneur d'ordre est plus ou

¹⁶⁹ R. REZENTHEL, P. CHAUMETTE, F. MANDIN, A. MONTAS ; M. NDEDE, G. PROUTIERE-MAULION, N. BOILLET, V. BORÉ-EVENO, O. DEFOUR-SANAMA, C. DEVAUX, D. GAURIER, N. HUTEN, F. THOMAS, Droits maritimes 2021-2022, Dalloz, Dalloz Action, 2021, p. 682, n°356.121

¹⁷⁰ P. BONASSIES et C. SCAPEL, *op. cit.*, p. 549, n°680

¹⁷¹ *Ibid.*, p. 550, n°680

¹⁷² P. VEAUX-FOURNERIE, D. VEAUX, L. BRIAND, « Fasc. 1190 : auxiliaires terrestres du transport maritime. – Manutention maritime », *JCl. Transport*, Lexis Nexis, 14 août 2014, n°61

moins aisée, selon que le contrat a été conclu par une personne agissant en son nom propre (I) ou agissant au nom d'autrui (II).

I. Le contrat conclu directement

Plusieurs personnes morales peuvent requérir les services d'une entreprise de manutention en leur nom propre.

64. – Le transporteur. En principe, dans le cadre du transport par navire de ligne, le cocontractant du manutentionnaire est le transporteur maritime. Les transporteurs de ligne sont souvent liés à un entrepreneur par un contrat annuel¹⁷³. Cette situation s'explique par l'obligation faite au transporteur de procéder « *de façon appropriée et soignée au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde et au déchargement de la marchandise* » (D. n°66-1079, 31 décembre 1966, art. 38, nouvellement C. transp., art. R.5422-6). En conséquence, ni le chargeur¹⁷⁴, ni le destinataire¹⁷⁵ ne pourront agir directement contre l'entrepreneur de manutention lorsque ses services ont été requis par le transporteur. En cas d'avarie ou de perte subie par la marchandise au cours des opérations de manutention, les intérêts cargaison devront en premier lieu agir contre le transporteur, à qui il incombera d'appeler en garantie le manutentionnaire afin d'être garanti par lui de toute condamnation.

La doctrine¹⁷⁶ fait mention d'un arrêt dans lequel une entreprise de manutention ne s'étant pas prévalu du bénéfice de l'article 52 de la loi de 1966 [C. transp., art. L.5422-20], cette abstention conduit à la recevabilité de l'action de l'intérêt cargaison n'ayant pas requis les services du manutentionnaire (T. com. Marseille, 1er févr. 1974 : DMF 1974, p. 628). Au-delà de la rareté du cas, il semble utile de souligner que cette jurisprudence serait probablement censurée par la Haute juridiction si celle-ci devait lui être soumise dans le temps présent. Et ce en considération de l'arrêt rendu par la chambre commerciale le 7 décembre 2004, par lequel la Cour de cassation a érigé l'article 52 [C. transp., art. L.5422-20] en moyen que le juge peut soulever d'office¹⁷⁷.

65. – Le chargeur ou le destinataire. Les intérêts cargaison contractent généralement en leur nom propre avec une entreprise de manutention en vue d'assurer la réalisation des

¹⁷³ P. BONASSIES et C. SCAPEL, *op. cit.*, p. 549, n°680

¹⁷⁴ CA Rouen, 22 sept. 1988 : DMF 1991, somm. 114. – CA Aix-en-Provence, 9 févr. 1989 : DMF 1991, somm. 115

¹⁷⁵ Cass. com., 7 avr. 1987 : DMF 1987.640

¹⁷⁶ P. VEAUX-FOURNERIE, D. VEAUX, L. BRIAND, *op. cit.*, n°64

¹⁷⁷ Cass. Com., 7 décembre 2004, n°02-18.196 : « *Mais sur le moyen relevé d'office après avertissement donné aux parties : Vu l'article 52 de la loi du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes (...)* »

opérations non garanties par le transporteur. Si le transport est soumis à la loi interne française, il s'agit notamment de la réception de la marchandise. S'il est soumis à la Convention de Bruxelles de 1924, laquelle ne couvre le transport que de la prise sous palan à la remise sous palan, il est probable que le transporteur n'assume pas la charge des opérations de chargement et de déchargement dans leur ensemble. L'étude des clauses du connaissement permettra de délimiter les obligations du transporteur au cas d'espèce. Enfin, la doctrine relate les hypothèses dans lesquelles les intérêts cargo sollicitent le chargement ou le déchargement d'une marchandise inhabituelle ou une charge lourde¹⁷⁸. Dans l'ensemble de ces cas, chargeur¹⁷⁹ et destinataire¹⁸⁰ pourront agir contre le manutentionnaire.

66. – L'affréteur. Dans le cadre d'un affrètement au voyage, l'article R.5423-21 prévoit que « *L'affréteur doit charger et décharger la marchandise* ». Sauf le cas où le contrat d'affrètement prévoit que le chargement doit être réalisé par le fréteur¹⁸¹, l'affréteur sera en principe le donneur d'ordre du manutentionnaire et le titulaire du droit d'action à l'encontre de ce dernier.

67. – Le commissionnaire de transport. Dans le cadre de l'organisation d'un transport comprenant une phase maritime, un commissionnaire de transport devra solliciter les services d'une entreprise de manutention. Aux termes du contrat-type commission de transport, le commissionnaire est présumé responsable de la bonne fin du transport et est tenu d'une obligation générale de résultat (C. transp., annexe à l'article D.1432-3, art. 5.1). Il répond des dommages imputables à ses substitués auprès de son commettant, et notamment du fait du manutentionnaire avec qui il a contracté¹⁸². Il lui appartiendra par la suite d'obtenir réparation auprès de son substitué manutentionnaire¹⁸³.

68. – Appréciation par la doctrine. La doctrine majoritaire a pu critiquer l'abandon par le législateur de la solution dégagée par la Cour de cassation en 1964, fondée sur l'idée de groupe de contrats¹⁸⁴. Les Pr. BONASSIES et SCAPEL plaident en faveur d'une interprétation plus souple de la règle de l'effet relatif des contrats : dans la mesure où le manutentionnaire est conscient qu'il intervient tant dans l'intérêt du transporteur que dans

¹⁷⁸ P. BONASSIES et C. SCAPEL, *op. cit.*, p. 550, n°680

¹⁷⁹ Cass. com., 29 oct. 1975 : Bull. civ. 1975, IV, n° 244 ; DMF 1976, p. 149, note E. Coutret

¹⁸⁰ Cass. com., 14 mai 1991 : Bull. civ. 1991, IV, n° 167 ; DMF 1991, p. 436. – T. com. Nantes, 25 sept. 1980 : DMF 1981, somm. 361

¹⁸¹ P. BONASSIES et C. SCAPEL, *op. cit.*, p. 609, n°769

¹⁸² CA Lyon, 18 févr. 2016, n° 14/06789 : BTL 2016, p. 141 – CA Douai, 11 avr. 2013, n° 12/00850 : BTL 2013, p. 378

¹⁸³ F. PETIT, Fasc. 614 : Commission de transport. – Contentieux de la commission de transport », JCL. Transport, Lexis Nexis, 15 septembre 2017, n°s 31 et 75

¹⁸⁴ P. DELEBECQUE, *op. cit.*, p. 439, n°611

celui du destinataire de la marchandise, il conviendrait selon eux d'octroyer une action contractuelle au profit des ayants-droit à la marchandise¹⁸⁵.

II. Le contrat conclu via un mandataire

69. – Identité du mandataire. Lorsque le contrat conclu avec le manutentionnaire l'est par l'intermédiaire d'un mandataire, il semble que la jurisprudence diffère selon l'identité du mandataire¹⁸⁶. Lorsque le mandataire n'est pas transporteur, la Cour de cassation refuse, au visa de l'article 52 de la loi de 1966 [C. transp., art. L.5422-20], d'accorder un droit d'agir au mandant, dès lors que « *l'entrepreneur de manutention n'a sa responsabilité engagée qu'envers celui qui aurait lui-même, et non pas un mandataire, requis ses services* »¹⁸⁷. En l'espèce, les services du manutentionnaire avaient été requis par un agent portuaire au profit du chargeur. Cette solution constitue une application stricte des articles L.5422-20 et R.5422-29, lesquels ne prévoient la possibilité de faire appel à un mandataire que lorsque ce dernier est le transporteur.

L'article R.5422-29 (décret du 31 décembre 1966, art. 81) du code des transports dispose : « *Si le transporteur est chargé par l'ayant droit et pour son compte de faire exécuter par un entrepreneur de manutention les opérations mentionnées à l'article L. 5422-19 et précisées à l'article R. 5422-28, il en avise cet entrepreneur.* ». Le législateur a donc expressément envisagé la possibilité pour le transporteur de conclure un contrat de manutention pour le compte d'un intérêt cargaison.

70. – Limitation du domaine du mandat. Par sa formulation, l'article anticipe tout risque de contradiction avec l'article R.5422-6 du code des transports (D. n°66-1079, 31 décembre 1966, art. 38) : seules les opérations de manutention accessoires visées à l'article R.5422-28 pourront faire l'objet d'un mandat, les opérations de manutention dites « principales » incombant impérativement au transporteur (*cf* n°64).

71. – Forme du mandat. Du constat de la doctrine, les juridictions se montrent souples dans l'appréciation de l'existence d'un mandat. Celui-ci peut être exprès, dès lors qu'une clause du connaissement prévoit la possibilité pour le transporteur de choisir l'entreprise de manutention pour le compte de l'intérêt cargaison¹⁸⁸. À titre d'exemple, l'article 7 des

¹⁸⁵ P. BONASSIES et C. SCAPEL, *op. cit.*, p. 550, n°681

¹⁸⁶ J.-P. RÉMERY, « Transports maritimes – Prescription annale de l'action en responsabilité contre l'entrepreneur de manutention pour pertes et dommages aux marchandises », *La Semaine Juridique Édition Générale* n°4, 22 janvier 1997, II 22767

¹⁸⁷ Cass. Com. 14 mars 1989, n°87-11.451, Bull. civ. IV, n° 90 ; DMF 1990, p. 69 et 70, obs. P. Bonassies ; BTL 1989, p. 363

¹⁸⁸ CA Paris, 24 mai 1973 : DMF 1973, p. 670

termes et conditions de MARFRET dispose : « *Mandat express est donné au capitaine et au Transporteur de choisir l'entreprise de manutention qui agira pour compte de la marchandise aux frais et risques de celle-ci pour procéder aux opérations de mise et reprise sous hangar et sur terre-plein, si nécessaire de mise en allège, chaland ou autre embarcation, de réceptionner et reconnaître à terre les marchandises, ainsi que d'assurer leur garde jusqu'à leur embarquement et y compris leur délivrance* ». La jurisprudence a également pu déduire des circonstances l'existence d'un mandat tacite¹⁸⁹, notamment lorsque la réquisition des services du manutentionnaire par le transporteur est réalisée dans l'intérêt de l'ayant droit à la marchandise.

72. – Validité du mandat. Nécessité pour le mandataire d'aviser le manutentionnaire du mandat. Pour porter tous ses effets, le mandat devra faire l'objet d'un avis du transporteur au manutentionnaire. L'avis peut être donné par tous moyens¹⁹⁰. Les juges du fond apprécient souverainement le respect de cette condition¹⁹¹.

73. – Conséquences du défaut d'avis. Les effets à attacher au défaut d'avis par le transporteur ont fait l'objet de solutions divergentes. Lorsque les juges du fond ne parviennent pas à caractériser l'existence d'un avis, il a parfois été retenu que l'action du mandant devenait irrecevable¹⁹², avant que la Cour d'appel d'Aix-en-Provence ne décide de maintenir le droit d'action par faveur au demandeur¹⁹³.

La jurisprudence semble avoir depuis évolué. Dans un arrêt en date du 19 juin 2012¹⁹⁴, des dommages avaient été causés à la marchandise à raison d'une hausse de température au sein d'un conteneur frigorifique, alors que celui-ci se trouvait, après déchargement, sous la garde d'une entreprise de manutention. Le transporteur, assigné en responsabilité par l'assureur facultés du destinataire, subrogé dans ses droits après indemnisation, cherchait à s'exonérer au motif que les dommages résultaient d'un événement qui ne lui était pas imputable, cas excepté prévu à l'article L.5422-12 du code des transports. La Cour de cassation, après avoir relevé que les dommages étaient imputables au manutentionnaire, cause en principe exonératoire pour le transporteur, retient que « *c'est à la condition que la garde ne soit pas effectuée pour le compte du transporteur lui-*

¹⁸⁹ T. com. Marseille, 29 août 1975 : DMF 1976, p. 112

¹⁹⁰ R. REZENTHEL, P. CHAUMETTE, F. MANDIN, A. MONTAS ; M. NDEDE, G. PROUTIERE-MAULION, N. BOILLET, V. BORÉ-EVENO, O. DEFOUR-SANAMA, C. DEVAUX, D. GAURIER, N. HUTEN, F. THOMAS, Droits maritimes 2021-2022, Dalloz, Dalloz Action, septembre 2021, p. 685, n°356.132

¹⁹¹ Cass. Com. 28 mai 1974, n°73-10.526, P IV, n°173 ; DMF 1974.717, note P. Bonassies : « *Mais attendu que la cour d'appel, dans l'exercice de son pouvoir souverain, a relevé que la smm avait, en l'espèce, reçu avis de ce que ses services avaient été requis pour le compte du destinataire de la marchandise* »

¹⁹² T. Com. Marseille, 16 mars 1971, Revue Scapel 1971.21

¹⁹³ CA Aix-en-Provence, 13 juin 1972

¹⁹⁴ Cass. Com. 19 juin 2012, Navire Contship London, n° 11-18.490, DMF 743.40, note F. Le Louer

même ». Or, puisque « *la cour d'appel a retenu que la preuve de l'avis d'un éventuel mandat donné par l'ayant droit au transporteur maritime n'était pas rapportée et que la société [de manutention] agissait sur les instructions de celui-ci* », elle en a exactement déduit que le transporteur ne pouvait opposer à l'assureur le fait du manutentionnaire.

Les enseignements de cet arrêt sont doubles. D'une part, le transporteur ne peut pas s'exonérer de sa responsabilité dès lors que le dommage à la marchandise a été causé par le cocontractant qui agissait pour lui. Sans aller jusqu'à assimiler le régime de responsabilité du transporteur à celui du commissionnaire de transport, responsable du fait de ses substitués, on peut toutefois souligner que le transporteur semble devoir assumer, vis-à-vis des ayants-droits à la marchandise, les erreurs et négligences de son cocontractant, ne serait-ce que parce qu'il le choisit librement.

Le deuxième apport de cet arrêt réside dans le fait qu'à défaut d'avis, la chambre commerciale présume que les opérations de manutention visées par le mandat ont en réalité été réalisées pour le compte du transporteur. Il ne s'agit pas d'une neutralisation du mandat à proprement parler ; si tel était le cas, alors les opérations accessoires de manutention ne seraient pas garanties par le transporteur. La Cour adopte en cela une solution inédite en bloquant le jeu des exonérations. Au sujet de cet arrêt, le Pr. DELEBECQUE retient que « *à défaut d'avis (...), l'entrepreneur est toujours réputé avoir agi sur les instructions du transporteur et non sur celles des intérêts cargaisons : le transporteur ne pourrait opposer aux tiers le « fait de cette entreprise » et conserve la responsabilité de toutes les opérations de manutention, y compris celles qui forment l'objet du mandat* »¹⁹⁵.

Il semble que la solution puisse être transposée à l'action menée directement par un intérêt cargaison plutôt que par son assureur. L'assureur agit en vertu d'une subrogation, qui n'est autre qu'une « *substitution de personnes au sein d'un rapport d'obligation qui continue d'exister et ne se trouve pas autrement modifié* »¹⁹⁶.

Cette solution, de prime abord sévère à l'égard du transporteur, semble justifiée, car autrement, la victime se trouve injustement privée de tout recours contractuel à l'égard du manutentionnaire, et le transporteur à l'origine de cette privation lui oppose de surcroît un cas d'exonération. En tout état de cause, le transporteur n'est pas lésé dès lors qu'il peut agir contre son cocontractant manutentionnaire. Cela, à condition de ne pas être prescrit... (*cf infra*).

¹⁹⁵ P. DELEBECQUE, *op. cit.*, p. 440, n°612

¹⁹⁶ L. LORVELLEC et F. JACOB, Fasc. 10 : Régime général des obligations – Paiement avec subrogation – Conditions générales et effets, *ibid*, n°66

Enfin, il semble que cette solution ne soit pas totalement nouvelle. Dans sa thèse, Mme Chao envisageait d'ores et déjà les difficultés résultant de l'absence de solution prévue par la loi de 1966 en cas de défaut d'avis. La solution susvisée faisait partie des options envisagées : « *on admettra que puisque le transporteur a omis, par sa faute, de prévenir l'acconier de l'identité réelle de son cocontractant, tout se passera comme s'il n'y avait pas eu représentation, et l'acconier sera réputé avoir agi pour le compte du transporteur. Alors il faudra permettre à l'ayant droit de poursuivre le transporteur qui devra appeler l'acconier en garantie. Le transporteur serait ainsi pénalisé pour sa négligence* »¹⁹⁷.

74. – Synthèse du droit d'agir des intérêts-cargaison. Si la loi française est applicable, les solutions précédemment exposées peuvent être synthétisées tel que ci-après. Pour les opérations de manutention principales, l'ayant-droit à la marchandise agira en principe contre le transporteur, ce dernier ayant requis les services du manutentionnaire. Le transporteur ne pourra pas s'exonérer de sa responsabilité au motif que le manutentionnaire est à l'origine des dommages. S'agissant des opérations de manutention accessoires, non garanties par le transporteur, l'ayant-droit aura vraisemblablement souscrit le contrat de manutention. S'il le souscrit en son nom propre, son droit d'action contractuel contre le manutentionnaire est acquis. S'il le souscrit par l'intermédiaire de son mandataire-transporteur, son droit d'agir sera dirigé contre le manutentionnaire dans le cas où le transporteur a avisé le manutentionnaire du mandat. À défaut d'avis, l'ayant-droit agira contre le transporteur, condamné à réparer les dommages qu'il a subis, y compris lorsque ceux-ci sont survenus au cours d'opérations de manutention accessoires.

75. – Appréciation du droit d'agir des intérêts-cargaison. À titre liminaire, il convient de reconnaître la fragilité et l'imprévisibilité du droit d'agir de l'intérêt cargaison, celui-ci étant largement tributaire de circonstances qui lui sont extérieures (accomplissement de diligences par le transporteur, évolutions de la jurisprudence, ...).

Néanmoins, la synthèse qui précède tend à montrer que le système instauré par la loi de 1966 conduit à assurer un droit d'action contractuel au chargeur et au destinataire en toutes circonstances, que celui-ci soit dirigé à l'encontre du manutentionnaire ou du transporteur.

Le régime de la loi de 1966 semble également justifié sur le plan pratique. Hormis le cas où l'application de la Convention de Bruxelles de 1924 est préférée à celle du droit interne français, le transporteur ne peut se dégager de son obligation de procéder, entres autres,

¹⁹⁷ A. CHAO, *op. cit.*, p. 137, n°155

au chargement et au déchargement de la marchandise. Dans le cadre du contrat de transport, il répond de ces opérations envers les intérêts cargaison, ce qui justifie qu'il puisse ensuite seul obtenir réparation de la part de l'entreprise de manutention à l'origine de sa créance de responsabilité.

Il eût été envisageable de ne pas limiter le droit d'action contre le manutentionnaire, et ainsi, de déclarer recevable l'action du destinataire, à condition pour lui de ne pas avoir encore été indemnisé par le transporteur au titre des dommages liés au chargement et déchargement. Inversement, si le transporteur avait d'abord indemnisé le destinataire, seul le transporteur pourrait valablement se prévaloir d'une action contre le manutentionnaire à raison du préjudice pécuniaire subi. Un tel système aurait eu pour conséquence de mettre à la charge de l'intérêt cargaison-demandeur à l'instance l'ensemble des exigences liées à l'exercice de l'action en responsabilité contre le manutentionnaire. Or, en cas de dommage survenu au cours d'une opération dite principale, il convient en principe de prouver la faute du manutentionnaire. Et cette difficulté probatoire n'est pas contrebalancée par un régime plus favorable, le manutentionnaire pouvant opposer prescription annale et limitation d'indemnité.

En application de l'article L.5422-20 du code des transports, pour les opérations de manutention coïncidant avec l'article R.5422-6 du même code, cette charge de prouver la faute du manutentionnaire incombe exclusivement au transporteur ! L'ayant-droit est dispensé de cette charge. Il agit contre le transporteur, dont la responsabilité est présumée peu important le type d'opérations réalisées – sous réserve pour le destinataire d'avoir émis des réserves. La situation des ayants-droits à la marchandise sous le régime de la loi de 1966 n'est donc pas aussi désavantageuse qu'il n'y paraît.

Conclusion de la Section 1. Si de prime abord, l'article L.5422-20 du code des transports pénalise les intérêts cargaison par rapport à leur situation sous l'empire de la jurisprudence du 3 mars 1964, une étude plus fine de la jurisprudence révèle la protection offerte par cette dernière aux intérêts cargaison, dont le droit d'agir est préservé en tout état de cause.

Une seconde limite du droit d'action tient à la durée de son exercice par le demandeur.

Section 2 : La limite relative à la durée de l'action

La seconde limite à l'action en responsabilité visant l'entrepreneur de manutention réside dans la prescription applicable. Il s'agit d'un élément central de tout régime de responsabilité, en ce que cette fin de non-recevoir tend à faire déclarer le demandeur irrecevable en sa demande, sans examen au fond (C. civ., art. 122). L'article 2219 du code civil définit la prescription extinctive comme un « *mode d'extinction d'un droit résultant de l'inaction de son titulaire pendant un certain laps de temps* ».

Le législateur de 1966 a fait le choix d'aligner le régime de responsabilité de l'entreprise de manutention sur celui du transporteur maritime en matière de prescription, ce qui, de l'avis de la doctrine, représente un intérêt capital de la réforme, dès lors que le destinataire n'a plus de raison de préférer agir contre le manutentionnaire plutôt que contre le transporteur maritime¹⁹⁸. Aussi l'article L.5422-25 du code des transports (L. n°66-420, 18 juin 1966, art. 56) procède-t-il par renvoi aux modalités de prescription de l'action contre le transporteur pour les dommages aux bagages et aux marchandises (respectivement art. L.5421-12 et L.5422-18, issus de L. n°66-420, 18 juin 1966, art. 46 et 32), en ces termes : « *Toutes actions contre l'entrepreneur de manutention sont prescrites dans les conditions fixées par les articles L. 5421-12 et L. 5422-18* ». Chacun de ces articles prévoit une prescription annale.

76. – Invocation de la prescription. Il est utile de rappeler que la première condition à l'application de la prescription tient à son invocation par les parties, puisqu'aux termes de l'article 2247 du code civil, « *les juges ne peuvent pas suppléer d'office le moyen résultant de la prescription* ». Il appartient à cet effet à l'entreprise de manutention défenderesse de systématiquement veiller à vérifier que son adversaire n'est pas prescrit dans sa demande. L'on voit que cette règle de droit commun est applicable en droit des transports, les juridictions veillant avant toute chose à caractériser le respect par les parties de cette condition tenant à l'invocation de la prescription¹⁹⁹.

77. – Point de départ de la prescription. Par application de l'article R.5422-26 du code des transports (D. n°66-1079, 31 décembre 1966, art. 58), la jurisprudence retient que la prescription commence à courir à compter de la date de livraison de la marchandise²⁰⁰ ou

¹⁹⁸ A. CHAO, *op. cit.*, p. 138, n°158

¹⁹⁹ V. Cass. Com., 27 mai 2003, n°01-14.939, BTL 2003, p. 408 : « *attendu, selon l'arrêt attaqué, (...) que la société [de manutention] a invoqué la prescription de l'action en se fondant sur l'article 56 de la loi du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritime* »

²⁰⁰ Cass. Com., 27 mai 2003, n°01-14.939, BTL 2003, p. 408

à défaut la date à laquelle la marchandise aurait dû être livrée²⁰¹. Lorsque les opérations de chargement et de déchargement se sont déroulées sur une longue période, les juges retiennent comme point de départ la fin de la prestation globale de l'entrepreneur de manutention, correspondant au dernier chargement²⁰². Lorsque, à raison des dommages trop importants causés à la marchandise, celle-ci n'a pas été livrée mais a été réexpédiée au chargeur, le point de départ de la prescription annale est la date de la réception par l'expéditeur de cette marchandise²⁰³.

78. – Allongement de la durée de la prescription. Depuis la réforme intervenue par la loi du 17 juin 2008, l'article 2254 alinéa 1^{er} du code civil permet aux parties de s'accorder entre elles afin d'abrèger ou d'allonger la durée de la prescription. Cet aménagement conventionnel de la prescription comprend des limites, la prescription ne pouvant être réduite à moins d'un an ni étendue à plus de dix ans (C. civ., art. 2254 al. 1^{er}). Cette possibilité n'est pas admise en certaines matières (C. civ., art. 2254, al. 3), pour lesquelles le législateur et la Cour de cassation ont estimé nécessaire de protéger la partie faible²⁰⁴.

En matière de responsabilité du transporteur et du manutentionnaire, la question fut réglée avec un temps d'avance sur le droit commun. Le législateur de 1966 n'avait pas traité de cette possibilité, toutefois, celle-ci fut introduite par une loi du 23 décembre 1986²⁰⁵ en ces termes, reproduits à l'article L.5422-18 du code des transports : « *Ce délai peut être prolongé par un accord conclu entre les parties postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action* ». Le texte ne prévoyait pas la réduction par les parties du délai de prescription annale, ce qui rendit l'article de fait conforme à l'impossibilité susvisée pour les parties de réduire la prescription à moins d'un an.

La condition tenant à ce que cet accord intervienne « *postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action* » n'est pas sans rappeler la prohibition par l'article 2250 du code civil²⁰⁶ de la renonciation à la prescription réalisée avant la survenance de l'événement faisant courir la prescription. Il faut en outre que le report de prescription soit accordé

²⁰¹ CA Rouen, 22 janvier 2009, n°07/01606, Axa Corporate Solutions et a. c/ Philco International et a., BTL 2009, n° 3280, DMF 2009, n° 705, p. 607

²⁰² CA Montpellier, 16 janv. 2007, n° 06/02130, Colonia et a. c/ Daher et a., BTL 2007, p. 96 : en l'espèce, un rapport d'expertise faisait mention de dommages survenus « *entre le 22 mars 1989 et le 1^{er} février 1990* », ce qui témoigne de la durée pendant laquelle l'entreprise opérait.

²⁰³ CA Rouen, 22 janvier 2009, n°07/01606, Axa Corporate Solutions et a. c/ Philco International et a., BTL 2009, n° 3280, DMF 2009, n° 705, p. 607

²⁰⁴ J.-J. TAISNE, « Art. 2247 à 2254 – Fasc. Unique : Prescription. – Conditions : Invocation, renonciation, aménagement conventionnel », JCl Civil Code, 1^{er} décembre 2021, n°17 : « *la Cour de cassation avait émis de vives réserves au constat que la partie forte risquait d'imposer systématiquement à la partie faible un aménagement déséquilibré* »

²⁰⁵ L. n°86-1292 du 23 décembre 1986 modifiant la loi n°66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes, modifiée par la loi n°79-1103 du 21 décembre 1979

²⁰⁶ C. civ., art. 2250 : « *Seule une prescription acquise est susceptible de renonciation* »

pendant que le délai est encore en cours²⁰⁷. L'accord des parties peut être exprès ou tacite, à condition que celui-ci traduise une volonté non équivoque des parties²⁰⁸.

L'entrepreneur de manutention octroyant un report de prescription se devra toutefois d'être vigilant. Le juge ne permet pas de revenir sur cet engagement au motif que les garants du transporteur en contestent l'opposabilité à leur égard : « *par le fait même de sa parole donnée à l'assureur quant au terme convenu pour la prescription, la société Delmas ne peut être admise à contester la validité des suspensions conventionnelles de la prescription auxquelles elle a expressément consenti au motif que [les sociétés qu'elle a appelées en garantie] en contestent l'opposabilité à leur égard* »²⁰⁹.

79. – Causes d'interruption et de suspension de la prescription. L'interruption de la prescription, qui « *anéantit le temps déjà couru* »²¹⁰ et la suspension de celle-ci, laquelle « *arrête le cours de la prescription sans effacer le délai déjà couru* »²¹¹ se font dans les conditions du droit commun²¹².

Une reconnaissance de responsabilité peut notamment entraîner l'interruption de la prescription²¹³. Les juges du fond apprécient souverainement l'existence ou non d'une reconnaissance de responsabilité. Si une reconnaissance de responsabilité peut être tacite, le juge peut retenir que la simple intention manifestée par l'entreprise de manutention de régler le litige à l'amiable sans reconnaissance expresse de responsabilité ne constituait qu'une offre de règlement faite à titre transactionnel ou dans un souci de maintenir de bons rapports d'affaires²¹⁴.

80. – Prescription applicable à l'action récursoire. Les actions récursoires doivent être intentées dans un délai de trois mois à compter du jour de l'exercice de l'action contre la personne garantie ou du jour où celle-ci a, à l'amiable, réglé la réclamation. L'article L.5422-18 du code des transports précise que cela vaut « *même après les délais prévus par les dispositions de l'alinéa précédent* », ce qui permet de couvrir la situation dans

²⁰⁷ CA Rouen, 6 décembre 2001, n°00/01947, CNMP c/ Canada Maritime Ltd : « *une telle suspension ne peut être convenue que pour une période pendant laquelle le délai de prescription est encore en cours* ».

²⁰⁸ Cass. Com. 27 avril 1993, n°91-16.249

²⁰⁹ CA Rouen, 10 mars 2005, n°01/04344, Groupama c/ Delmas et a., JurisData n°2005-269828

²¹⁰ C. GUETTIER, P. LE TOURNEAU, C. BLOCH, A. GIUDICELLI, J. JULIEN, D. KRAJESKI, M. POUMAREDE, *op. cit.*, p. 2257, n°4141.61

²¹¹ *Ibid.*, p. 2261, 4141.71

²¹² R. REZENTHEL, P. CHAUMETTE, F. MANDIN, A. MONTAS ; M. NDEDE, G. PROUTIERE-MAULION, N. BOILLET, V. BORÉ-EVENO, O. DEFOUR-SANAMA, C. DEVAUX, D. GAURIER, N. HUTEN, F. THOMAS, *op. cit.*, p. 697, n°356.172

²¹³ J.-J. RÉMERY, « Prescription de l'action à l'encontre du transporteur maritime et nature de l'action en responsabilité du chargeur contre le manutentionnaire », DMF n°579, 1^{er} février 1998

²¹⁴ Cass. Com., 25 novembre 1997, Sté Parfums Givenchy c/ Sté Montemar, Navire « Europa Express »

laquelle l'action récursoire devrait être exercée plus d'un an après que la prescription de l'action principale ait commencé à courir. Le délai de trois mois est opposable au transporteur exerçant une action récursoire contre le manutentionnaire y compris lorsque l'action principale visant le transporteur est exercée par voie d'arbitrage²¹⁵.

Conclusion de la Section 2. La prescription applicable en vertu du code des transports est courte, mais ses effets sont en pratique estompés par le recours fréquent aux reports de prescription.

Nous avons étudié l'ensemble des conditions devant être réunies par le cocontractant du manutentionnaire souhaitant engager la responsabilité de ce dernier en vertu du code des transports. Le demandeur doit à la fois respecter certaines conditions procédurales (droit d'action, prescription), et s'assurer de la viabilité de son action quant aux conditions de fond de la responsabilité. Il convient à présent de s'interroger sur le régime applicable à cette responsabilité. Concrètement, dès lors que la responsabilité de l'entrepreneur est engagée, à quoi ce dernier sera-t-il tenu envers le demandeur ? Devra-t-il réparer intégralement le préjudice subi ?

²¹⁵ Cass. com., 26-02-2020, n° 18-15.381, F-D, DMF 2020, n° 828, p. 819

TITRE II : LES EFFETS DE LA RESPONSABILITE DU MANUTENTIONNAIRE

La responsabilité du manutentionnaire ne produit des effets que si en premier lieu, celle-ci a été retenue, soit parce qu'il a commis une faute, soit parce que sa responsabilité est présumée et qu'il n'a pas pu s'en dégager par la preuve d'un cas excepté, ou que ce cas excepté a été neutralisé. Il s'agit ici de s'intéresser aux modalités effectives de réparation du préjudice subi par le demandeur, et ce, au travers de l'étude de la limitation d'indemnité tant légale (Chapitre 1) que contractuelle (Chapitre 2) que peut opposer l'acconier sous certaines limites.

Chapitre 1 : La limitation légale de l'indemnité due par le manutentionnaire

Depuis l'adoption de la loi du 18 juin 1966, l'entrepreneur de manutention n'est plus soumis au principe de réparation intégrale du préjudice applicable en droit commun de la responsabilité civile.

81. – Précision terminologique. En vertu du code des transports, l'entrepreneur de manutention bénéficie de ce que l'on pourrait appeler une « limitation légale d'indemnité »²¹⁶, ce qui signifie que le montant versé au titre de la réparation du préjudice subi par le demandeur sera limité. La doctrine, et même la loi de 1966 emploient souvent à tort l'expression de « limitation légale de responsabilité ». Et ce, alors même que cette responsabilité est présumée dans le cadre de la réalisation des opérations de manutention accessoires. L'on peut encore se convaincre de l'importance de cette nuance terminologique par la lecture de l'article L.5422-24, 1° du code des transports, lequel frappe de nullité à l'égard du chargeur, du réceptionnaire ou de leurs ayants droit, « *toute clause ayant directement ou indirectement pour objet ou pour effet de soustraire l'entrepreneur de manutention à la responsabilité définie par les dispositions de l'article L.5422-21* », ce qui constitue une exclusion de responsabilité. L'on voit bien que la limitation ne porte pas sur la responsabilité en elle-même, qui joue pleinement en l'occurrence, mais sur les effets pécuniaires que produit l'engagement de cette responsabilité.

Aussi, l'article L.5422-23 du code des transports (L. 66-420, 18 juin 1966, art. 54) dispose que : « *La responsabilité de l'entrepreneur de manutention ne peut en aucun cas dépasser les montants fixés par l'article L. 5422-13 et par les dispositions réglementaires prévues par l'article L. 5421-9, à moins qu'une déclaration de valeur ne lui ait été notifiée* ». Les

²¹⁶ R. REZENTHEL, P. CHAUMETTE, F. MANDIN, A. MONTAS ; M. NDENDE, G. PROUTIERE-MAULION, N. BOILLET, V. BORÉ-EVENO, O. DEFOUR-SANAMA, C. DEVAUX, D. GAURIER, N. HUTEN, F. THOMAS, *op. cit.*, p. 686, n°356.151

limitations applicables au manutentionnaire sont donc établies par référence à celles applicables au transporteur maritime, en conformité avec la volonté du législateur d'aligner leurs régimes de responsabilité.

Section 1 : Le champ d'application de la limitation d'indemnité

Il convient de s'intéresser au champ d'application de la limitation d'indemnité. La doctrine²¹⁷ relève que les juridictions n'opèrent pas de distinction s'agissant de l'identité du demandeur : les limitations peuvent être opposées par l'aconier à son donneur d'ordre, peu important que ce dernier soit destinataire²¹⁸ ou transporteur²¹⁹. L'invocation par l'entrepreneur de manutention du bénéfice de la limitation d'indemnité demeure toutefois limitée à plusieurs titres :

- **La limitation n'est applicable que dans le cadre des opérations de manutention.**

En tant qu'élément du régime maritimiste de responsabilité du manutentionnaire issu de la loi du 18 juin 1966, la limitation d'indemnité ne s'applique que dans les bornes des opérations de manutention portuaire telles que définies par l'article L.5422-19 du code des transports et par la jurisprudence. Sont donc concernées tant les opérations de manutention principale, donnant lieu à l'application d'une responsabilité pour faute prouvée, que les opérations de manutention accessoire engageant la responsabilité du manutentionnaire de plein droit. En revanche, l'application de cette limitation d'origine légale est exclue pour une opération n'étant pas préalable au transport maritime mais se rattachant au transport routier antérieur²²⁰.

- **La limitation n'est applicable qu'à certains types de préjudices.**

L'article L.5422-23 (L. n°66-420, 18 juin 1966, art. 54) dispose : « *La responsabilité de l'entrepreneur de manutention ne peut en aucun cas dépasser les montants fixés par l'article L.5422-13 et par les dispositions réglementaires prévues par l'article L.5421-9, à moins qu'une déclaration de valeur ne lui ait été notifiée* ». L'article L.5422-13 du code des transports (L. n°66-420, 18 juin 1966, art. 28) envisage la possibilité pour le transporteur maritime de limiter sa responsabilité « *pour les pertes ou dommages subis*

²¹⁷ P. VEAUX-FOURNERIE, D. VEAUX, L. BRIAND, *op. cit.*, n°51

²¹⁸ CA Aix-en-Provence, 19 déc. 1979 : DMF 1980, p. 731

²¹⁹ T. com. Marseille, 8 juill. 1977 : DMF 1978, somm. 355

²²⁰ R. REZENTHEL, P. CHAUMETTE, F. MANDIN, A. MONTAS ; M. NDENDE, G. PROUTIERE-MAULION, N. BOILLET, V. BORÉ-EVENO, O. DEFOUR-SANAMA, C. DEVAUX, D. GAURIER, N. HUTEN, F. THOMAS, *op. cit.*, p. 690, n°356.161

par les marchandises ». La portée de cette formule a été discutée en jurisprudence. Si celle-ci englobe naturellement les avaries et manquants subis par les marchandises, s'est posée la question de savoir si l'on pouvait l'étendre à d'autres types de dommages, y compris de nature immatérielle²²¹.

82. – Frais annexes : refus initial d'application de la limitation d'indemnité. Dans un arrêt en date du 15 février 1994, où un entrepreneur de manutention, responsable de la chute d'un conteneur, sollicitait l'application de la limitation d'indemnité aux frais supportés par le transporteur maritime (frais de dépotage, de neutralisation et de reconditionnement d'un produit), la Cour de cassation retient qu'« *il résulte des dispositions combinées des art. 28 et 54 de la loi de 1966 énonçant que la responsabilité de l'entrepreneur de manutention ne peut en aucun cas dépasser, pour les dommages subis par la marchandise, les montants fixés [par la Convention de Bruxelles] ; ayant constaté que le chargeur avait demandé à être indemnisé des frais [annexes] et non des dommages subis par les marchandises, la cour d'appel a pu estimer que les dispositions de la convention internationale limitatives de responsabilité susvisées n'étaient pas applicables aux conséquences de l'avarie.* »²²² Autrement dit, si le manutentionnaire ne peut être tenu à un montant supérieur à celui fixé par la Convention de Bruxelles, cette protection ne vaut que pour les dommages subis par la marchandise elle-même. Aussi, lorsque le demandeur sollicite l'indemnisation de frais annexes, conséquences de l'avarie, la limitation n'est pas applicable.

83. – Frais annexes : revirement de jurisprudence. La Cour de cassation a par la suite adopté la solution inverse dans un arrêt en date du 19 octobre 2010. En l'espèce, le transporteur maritime sollicitait une indemnisation au titre de frais de destruction de la marchandise, qui avait été avariée à raison d'un changement de température de conteneur *reefer* imputable au manutentionnaire. La cour de cassation énonce : « *Vu les articles 28 et 54 de la loi n°66-420 du 18 juin 1966 (...) Attendu qu'en application du premier de ces textes, la responsabilité du transporteur n'est limitée que pour les pertes ou dommages subis par la marchandise ; que celle de l'entrepreneur de manutention, aux termes du deuxième, ne peut en aucun cas dépasser les mêmes limites ; qu'il s'ensuit que la limitation de responsabilité est applicable aux autres pertes et dommages lorsqu'ils sont imputables à l'entrepreneur de manutention* »²²³.

²²¹ P. BONASSIES et C. SCAPEL, *op. cit.*, p. 559, n°693-1

²²² Cass. Com. 15 février 1994, n°92-13.707, JurisData n° 1994-000338, DMF 1995.102 obs. Bonassies, DMF 1994.700 obs. Tassel

²²³ Cass. Com. 19 octobre 2010, n°09-15.244, JurisData n° 2010-019145, Navire « San Pedro Bridge », Bull. civ. IV, no 157, DMF 2011.39 obs. Tassel

84. – Explicitation du revirement de jurisprudence. De prime abord, ce revirement de jurisprudence ne trouve pas d'explication, dès lors que le visa est identique. Mais il faut porter une attention particulière à la présentation des textes réalisée par la Cour de cassation. Dans l'arrêt de 1994, la Cour procède à une lecture combinée des articles 28 et 54 de la loi de 1966 (désormais C. transp., L.5422-13 et L.5422-23). Elle considère que les termes « *pour les dommages subis par la marchandise* », tirés de l'article 28, constituent une limite au champ d'application de la limitation d'indemnité applicable tant au transporteur qu'au manutentionnaire. Cela car le renvoi de l'article 54 à l'article 28 conduit à apprécier le champ d'application de la limitation d'indemnité du manutentionnaire par référence aux conditions posées par l'article 28. Il faut donc transposer cette limite au cas de l'acconier.

L'arrêt rendu en 2010 ne procède pas à une lecture combinée des deux articles ; au contraire, la Cour de cassation prend soin de les présenter séparément et d'explicitier le sens de chaque article l'un après l'autre plutôt que concomitamment. Ce qui la conduit à constater que seul l'article 28 (C. transp., art. L.5422-13), propre au transporteur, prévoit que la limitation d'indemnité de ce dernier ne concerne que les dommages subis par les marchandises. L'article 54 (C. transp., art. L.5422-23) dispose que « *La responsabilité de l'entrepreneur de manutention ne peut en aucun cas dépasser les montants fixés par l'article L. 5422-13 (...)* ». Autrement dit, l'article 54 ne procède pas à un renvoi à l'article 28 (ou C. transp., art. L.5422-13) dans son ensemble, mais exclusivement quant aux montants indiqués à cet article. Par conséquent, la limite tenant aux « *dommages subis par la marchandise* » ne doit pas être utilisée pour interpréter le champ d'application de la limitation d'indemnité du manutentionnaire.

Le Pr. TASSEL résume la solution : « *Dit autrement, cela signifie que si le transporteur ne bénéficie de la limitation légale de responsabilité que pour les "pertes ou dommages subis par les marchandises", l'entrepreneur en bénéficie pour n'importe quel type de dommage.* »²²⁴

85. – Appréciation. Si la seconde solution semble davantage conforme à la lettre de la loi, la première est plus respectueuse de l'objectif poursuivi par le législateur, à savoir l'alignement du régime de responsabilité de l'entrepreneur de manutention sur celui du transporteur, visant à le protéger des actions « opportunistes » des intérêts cargaison. À ce titre, le Pr. TASSEL fait remarquer que « *l'unification des régimes juridiques applicables aux marchandises, le maître mot de la réforme [Rodière], est battue en*

²²⁴ Y. TASSEL, « *Dura Lex Sed Lex : la responsabilité de l'entrepreneur de manutention maritime et sa limitation* », *DMF* 2011.39

brèche et conduit à des difficultés innombrables »²²⁵. Force est de constater que la solution crée une distorsion entre les régimes de responsabilité du manutentionnaire et du transporteur, le transporteur étant tenu de conserver à sa charge une partie des frais occasionnés par une avarie imputable au manutentionnaire. Or, c'est précisément la crainte d'un déséquilibre entre la responsabilité de ces deux acteurs du monde maritime qui avait motivé l'introduction de l'article 55 au sein de la loi de 1966 (C. transp., art. L.5422-24). Un rapport du Sénat indiquait à ce titre : « *Un tel système, harmonieusement conçu, risque d'être altéré par des clauses d'exonération de responsabilité qui allégeraient considérablement la responsabilité du manutentionnaire, alors que celle du transporteur maritime serait maintenue dans les conditions et limites prévues par la loi. Pour ces raisons, il apparaît souhaitable à votre Commission de prévoir une disposition additionnelle au projet de loi qui aurait pour effet, à l'exemple de celles de l'article 29 [C. transp., art. L.5422-15] relatives au transporteur maritime, d'empêcher le manutentionnaire de se soustraire à sa responsabilité telle qu'elle est fixée à l'article 53 [C. transp., L.5422-21]* ». L'on pourrait soutenir que l'interprétation des dispositions de la loi de 1966 retenue par la Cour de cassation conduit à soustraire le manutentionnaire d'une partie de sa responsabilité.

86. – Confirmation. La Cour de cassation a réitéré sa position dans un arrêt en date du 16 janvier 2019²²⁶ en affirmant que « *la limitation de responsabilité de l'entreprise de manutention portuaire s'applique aux dommages causés à la marchandise et à ceux consécutifs ou annexes supportés par le transporteur* ». En l'espèce, les frais supportés par le transporteur étaient des frais de manutention et de stationnement, frais de restitution, frais de destruction et la valeur du conteneur. Elle censure l'arrêt d'appel pour violation des articles L.5422-23 et L.5422-13 du code des transports, la Cour d'appel ayant retenu que « *la combinaison des phrases "en aucun cas" de l'article L. 5422-23 du code des transports et "pour les pertes ou dommages subis par les marchandises" de l'article L. 5422-13 du même code, conduit à juger que la responsabilité de la société Intramar manutentionnaire est limitée aux montants fixés par la Convention de Bruxelles uniquement pour les préjudices matériels subis par la marchandise elle-même, mais que cette limite n'est pas applicable aux dommages annexes tels que les frais divers qui ne sont pas subis par cette marchandise* ». La motivation de la Cour d'appel rappelait exactement celle adoptée par la Cour de cassation le 15 février 1994 (cf n°82), fondée sur une interprétation combinée des articles 28 et 54 de la loi de 1966. Sa censure témoigne de la volonté de la Haute Cour de rompre définitivement avec cette interprétation. Selon

²²⁵ *Ibid.*

²²⁶ Cass. Com. 16 janvier 2019, n°17-24.598, Sté Intramar c/ Sté CMA CGM, DMF 2019.209

le Pr. DELEBECQUE, la solution « *s'inscrit dans une évolution favorable à l'élargissement de la limitation de responsabilité de l'entreprise de manutention* »²²⁷.

87. – Retard à la livraison : application de la limitation d'indemnité. La Cour de cassation a par ailleurs admis, dans un arrêt en date du 24 novembre 1994²²⁸, l'application de la limitation d'indemnité en matière de retard à la livraison, au motif que « *si, en application de l'article 28 de la loi du 18 juin 1966 [C. transp., art. L.5422-13], la responsabilité du transporteur n'est limitée que pour les pertes ou dommages subis par la marchandise, celle de l'entrepreneur de manutention, aux termes de l'article 54 de la même loi [C. transp., art. L.5422-23], ne peut en aucun cas dépasser les mêmes limites ; qu'il s'ensuit que la limitation de responsabilité est applicable au cas de retard à la livraison de la marchandise lorsque ce retard est imputable à l'entrepreneur de manutention* ». La motivation retenue est identique à celle de l'arrêt de 2010 (cf n°83).

➤ **La limitation n'est applicable qu'en cas de dommages relatifs à certains biens**

88. – Dommages aux conteneurs : application de la limitation d'indemnité. La Cour de cassation a également élargi le champ d'application de la limitation d'indemnité quant au type de bien concerné par les dommages. Tel que nous l'avons vu (cf n°16), la Haute Cour a censuré une décision rendue par la Cour d'appel de Rouen, laquelle avait refusé le bénéfice de la limitation d'indemnité au manutentionnaire responsable de dommages sur des conteneurs. La Cour considérait que la limitation prévue par la loi de 1966 était d'application stricte, et que les conteneurs étaient exclus de son champ d'application. La Cour de cassation retient *a contrario* que « *la limitation de responsabilité de l'entreprise de manutention portuaire s'applique aux dommages causés aux conteneurs* »²²⁹.

Section 2 : Le calcul de la limitation d'indemnité

89. – Droit interne identique au droit international. À raison du renvoi réalisé aux « *montants fixés par l'article L. 5422-13* », les régimes des manutentionnaire et transporteur sont identiques. Une loi du 23 décembre 1986²³⁰ a modifié les limitations applicables afin d'aligner le régime interne au régime en vigueur en vertu du droit international. L'article L.5422-13 du code des transports procède donc également par renvoi à l'article 4 paragraphe 5 de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 modifiée.

²²⁷ P. DELEBECQUE, « Quels sont les dommages que couvre la limitation de responsabilité de l'entrepreneur de manutention ? », *DMF* n°811, 1^{er} mars 2019

²²⁸ Cass. com., 24 nov. 1994, no 92-21.021

²²⁹ Cass. com., 14 janv. 2014, n° 12-28.177, *DMF* 2014, p. 229, rapp. J. Lecaroz et obs. Ph. Delebecque

²³⁰ L. n° 86-1292 du 23 décembre 1986 modifiant la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes, modifiée par la loi n° 79-1103 du 21 décembre 1979

La limite est donc établie à 666,67 droits de tirage spéciaux (DTS) du Fonds monétaire international par colis (soit environ 870 euros au 22 août 2022), ou 2 DTS par kilogramme en poids brut de marchandise²³¹ (soit environ 2,6 euros). Sous réserve du fait que le connaissement mentionne tant le poids que le nombre de colis, la limite applicable sera la plus élevée à l'issue des deux calculs.

Par application de l'article L.5422-13 alinéas 3 et 4, est prise en compte la valeur des marchandises au lieu et au jour où elles sont déchargées, d'après le cours en bourse ou, à défaut, d'après le prix courant sur le marché ou, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle des marchandises de même nature et qualité.

90. – Difficultés de calcul. Les Pr. BONASSIES et SCAPEL font état des difficultés émergeant de la situation dans laquelle le connaissement n'a pas été transmis au manutentionnaire. De fait, ce dernier n'a pas pu prendre connaissance des mentions y figurant. S'était donc posée la question de l'opposabilité de ces mentions au manutentionnaire. Dans un arrêt en date du 13 février 1997²³², la cour d'appel d'Aix-en-Provence avait condamné le transporteur à indemniser le destinataire sur la base du nombre de colis, tandis que le manutentionnaire n'avait été tenu de garantir le transporteur que sur la base du poids de la marchandise, le premier montant étant bien supérieur au second. Et ce, parce que l'entrepreneur de manutention n'avait pas eu connaissance du nombre de colis. La Cour de cassation²³³ censure la décision au motif que « *les mentions du connaissement constituent des éléments objectifs du calcul de la limitation légale de responsabilité du transporteur maritime et, par conséquent, de l'entrepreneur de manutention qui ne bénéficie pas d'autre limitation, peu important que cet entrepreneur n'ait pas été informé, par un document contractuel à son égard, des mentions portées au connaissement* ». Les Pr. BONASSIES et SCAPEL approuvent la décision : il s'agit là d'un régime de limitation d'indemnité légale, dont le montant est calculé par référence à des éléments objectifs portés au connaissement, et non par référence à la « *connaissance subjective que peut en avoir l'entrepreneur de manutention* »²³⁴. Cette décision paraît en outre opportune : il ne semble pas sérieux de soutenir que la connaissance par l'acconier des mentions du connaissement revêt une véritable importance pour l'entrepreneur de manutention, ce dernier ne choisissant pas en pratique de manutentionner telle ou telle marchandise selon la limitation d'indemnité qui sera applicable.

²³¹ Étant entendu que la limitation est calculée à partir des marchandises perdues ou avariées (Cass. com., 9 juin 1998 : *BTL* 1998, p. 477) et non sur l'ensemble des marchandises transportées ou manutentionnées.

²³² CA Aix-en-Provence, 13 février 1997, DMF 1997.85, n. P. Godin et obs. P. Bonassies, DMF HS n°2 1998.86

²³³ Cass. Com. 9 juin 1998, n°96-14.241, DMF 1998.810 rapp. Rémy et obs. Bonassies

²³⁴ P. BONASSIES et C. SCAPEL, *op. cit.*, p. 558, n°693

Section 3 : Les limites à l'application de la limitation d'indemnité

La limitation d'indemnité peut être tantôt atténuée dans ses effets au moyen d'un aménagement contractuel (I), tantôt évincée en cas de commission d'un dol par l'entrepreneur de manutention (II).

I. Déclaration de valeur

91. – Déclaration de valeur. L'article L.5422-24, 3° du code des transports prive d'effet toute clause ayant pour effet de limiter la responsabilité du manutentionnaire à une somme inférieure aux montants susvisés. Toutefois, la réciproque n'est pas vraie : les parties sont libres d'aménager contractuellement, à la hausse, le montant de l'indemnité, en pratique, au moyen d'une déclaration de valeur – laquelle ne doit pas être confondue avec une simple indication de valeur²³⁵. Aussi l'article L.5422-23 du code des transports prévoit « *la responsabilité de l'entrepreneur de manutention ne peut en aucun cas dépasser les montants fixés par l'article L. 5422-13 et par les dispositions réglementaires prévues par l'article L. 5421-9, à moins qu'une déclaration de valeur ne lui ait été notifiée.* » En parallèle, l'article L.5422-14, 2° du code des transports prévoit que « *le transporteur ne peut invoquer le bénéfice de la limitation de sa responsabilité (...) en cas de déclaration de valeur par le chargeur, insérée dans le connaissement et acceptée par le transporteur* ». Si la lettre du texte ne le précise pas, il semble logique que lorsque les services du manutentionnaire sont requis par le transporteur, la déclaration de valeur devant être notifiée au manutentionnaire soit celle ayant été préalablement insérée dans le connaissement et acceptée par le transporteur. Dans ce cas de figure, manutentionnaire et chargeur n'interagissent pas directement, le transporteur se plaçant entre les deux. Faut-il alors considérer qu'il appartient au transporteur de notifier la déclaration de valeur au manutentionnaire ? À défaut d'avoir procédé à une telle notification, le transporteur pourrait-il être tenu à réparation intégrale envers l'intérêt cargaison, et, dans le même temps, subir, dans le cadre de son action récursoire contre le manutentionnaire, l'application des limitations d'indemnité de l'article L.5422-13 ? Ces questions demeurent en suspens, la jurisprudence étant peu développée. Tout au plus peut-on relever une décision du tribunal de commerce de Nanterre, dans lequel la limitation d'indemnité est appliquée après que le tribunal ait constaté que « *la valeur de la marchandise n'a pas été déclarée par [le chargeur], que ce soit sur la lettre de voiture ou toute autre déclaration* »²³⁶. Cette décision semble suggérer que l'appréciation du

²³⁵ L. GARCIA-CAMPILLON, C. CHATAIL, E. DEREVIANKINE, C. HUMANN, *op. cit.*, n°857

²³⁶ T. com. Nanterre, 10 février 2006, n°2004F00159, Sagen c/ SDV et a., BTL 2006.199

respect de l'exigence de notification de la déclaration de valeur au manutentionnaire est relativement souple.

II. Dol

L'article L.5422-23 n'envisage, au titre des exceptions à la stricte application de la limitation légale d'indemnité, que l'hypothèse de la notification au manutentionnaire d'une déclaration de valeur. Est-ce à dire qu'hors ce cas, la limitation ne peut véritablement « en aucun cas » être déjouée ? Afin de répondre à cette question, il est utile de retracer l'historique des exceptions prévues à la limitation.

92. – Les textes. Sur cette question, la situation du transporteur et du manutentionnaire a toujours été sensiblement différente au regard de la loi. S'agissant du transporteur, le législateur de 1966 faisait échec à l'application de la limitation d'indemnité en cas de dol (article 28 de la loi du 18 juin 1966). Lors de sa modification par la loi de 1986 précitée, une nouvelle exception fut ajoutée à l'article 28, désormais reconduite à l'article L.5422-14 du code des transports en ces termes : « *Le transporteur ne peut invoquer le bénéfice de la limitation de sa responsabilité (...) s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement* ». La première partie de la proposition fait référence à la faute dolosive, tandis que la seconde décrit la faute intentionnelle. S'agissant de l'entrepreneur de manutention, ni la loi de 1966, ni celle de 1986 ne prévirent de mention autre que celle relative à la déclaration de valeur.

Il est intéressant de noter que l'ajout de la faute inexcusable au titre des causes de déchéance de la limitation d'indemnité du transporteur avait été proposé dès 1966 au détour d'un amendement de M. DUMORTIER. M. Jean FOYER, garde des Sceaux, avait demandé à l'Assemblée de le repousser, craignant qu'un tel ajout ait pour effet « *d'alourdir singulièrement la responsabilité du transporteur qui ne pourrait plus se prévaloir de la limitation de responsabilité dans un nombre assez élevé de cas* »²³⁷. Notons que la crainte du ministre résidait surtout dans le fait que la convention internationale ne prévoyait pas de telle déchéance. L'introduction de la faute inexcusable dans la loi interne aurait risqué de « *placer les armateurs français dans une situation trop défavorisée à l'égard de leurs concurrents étrangers* ».

²³⁷ J. FOYER, Séance de l'Assemblée Nationale du 27 avril 1966, JORF du 28 avril 1966, p. 980

93. – L’extension de cause de déchéance fondée sur le dol à la situation du manutentionnaire. Nous avons vu que la Cour de cassation avait cloisonné l’interprétation des articles 28 (désormais C. transp., L.5422-13 et L.5422-14) et 54 (désormais C. transp., L.5422-23) de la loi du 18 juin 1966 lorsqu’il était question de déterminer le champ d’application de la limitation d’indemnité (cf n°84). La limite tenant aux « *dommages subis par les marchandises* » ne concerne donc pas le manutentionnaire. La Cour de cassation a en revanche pris en compte la mention du dol à l’article 28 (C. transp., art. L.5422-14, 1°) afin de transposer cette exception à l’entrepreneur de manutention. Dans un arrêt en date du 18 juillet 1984²³⁸, la Haute cour décide : « *Vu les articles 28 et 54 de la loi du 18 juin 1966 ; Attendu que, selon ces textes, la responsabilité de l’entrepreneur de manutention ne peut en aucun cas dépasser la somme fixée pour le transport de marchandises par le décret visé à l’article 28, sauf en cas de dol* ».

La Cour de cassation a par la suite confirmé que seule la faute dolosive est susceptible de priver le manutentionnaire du bénéfice de la limitation légale d’indemnité (Cass. com., 5 déc. 2006, no 04-18.051, DMF 2007, p. 40).

94. – Définition du dol. Que recouvre toutefois la notion de « dol » ? La notion de faute dolosive, propre à l’exécution du contrat, ne doit pas être confondue avec le dol dans la formation du contrat, qui constitue un vice du consentement (C. civ., art. 1137)²³⁹. En droit commun de la responsabilité civile, la jurisprudence de la Cour de cassation a évolué en matière de qualification d’une faute dolosive. S’il était initialement nécessaire de démontrer l’intention de nuire de l’auteur de la faute, la Cour retient depuis 1969 que « *le débiteur commet une faute dolosive lorsque, de propos délibéré, il se refuse à exécuter ses obligations contractuelles, même si ce refus n’est pas dicté par l’intention de nuire à son cocontractant* » (Cass. 1re civ., 4 févr. 1969 : Bull. civ. I, n° 60, D. 1969. 601, note J. Mazeaud)²⁴⁰, et ce, peu important que le dommage ait été ou non recherché. La doctrine observe donc un rapprochement de la notion de faute dolosive avec d’autres fautes dites « qualifiées », soit présentant un certain degré de gravité²⁴¹, telles que la faute inexcusable, ce qui a pour conséquence de « *brouiller la distinction entre fautes intentionnelles et fautes non intentionnelles* »²⁴².

²³⁸ Cass. Com. 18 juillet 1984, n°82-15.386

²³⁹ C. GUETTIER, P. LE TOURNEAU, C. BLOCH, A. GIUDICELLI, J. JULIEN, D. KRAJESKI, M. POUmarede, *op. cit.*, n°3121.122

²⁴⁰ S. HOCQUET-BERG, « Synthèse – Faute délictuelle », JCI. Responsabilité civile et Assurances, Lexis Nexis, mis à jour le 23 avril 2022, n°12

²⁴¹ *Ibid.*, n°10

²⁴² C. GUETTIER, P. LE TOURNEAU, C. BLOCH, A. GIUDICELLI, J. JULIEN, D. KRAJESKI, M. POUmarede, *op. cit.*, n°3121.123

Cette évolution ne fut toutefois pas immédiatement prise en compte par la Cour de cassation dans l'appréciation de la faute dolosive entraînant la déchéance de la limitation d'indemnité du transporteur. Dans un arrêt en date du 30 janvier 1978²⁴³, la chambre commerciale avait refusé de priver le transporteur de la limitation, au motif que « *seule la faute commise avec l'intention de provoquer le dommage fait échec aux limitations de responsabilité édictées en faveur du transporteur maritime* ». Il faut à ce titre noter que l'article L.5422-14 susvisé définit toujours la faute dolosive comme celle commise avec l'intention de provoquer le dommage. En l'espèce, le transporteur avait transporté en pontée les boggies d'une locomotive, causant de graves dommages à raison de leur oxydation, alors même que ceux-ci devaient initialement être transportés en cale. La cour d'appel avait relevé que le transporteur avait non seulement rompu la promesse faite au chargeur de les placer en cale, mais avait en outre, pour « se forger un élément de preuve contre les conventions », établi un connaissement stipulant expressément le chargement en pontée litigieux. Malgré tous ces éléments, la Cour de cassation avait retenu que « *de ces énonciations, il ne résulte nullement que le transporteur ait voulu, sciemment provoquer le dommage litigieux dans sa matérialité* ». La faute dolosive devait alors s'entendre de la faute commise avec l'intention de provoquer le dommage.

95. – Qualification prétorienne opportuniste de la faute dolosive. Cette conception étroite de la faute dolosive a progressivement été élargie par certaines juridictions, désireuses de permettre la réparation intégrale du préjudice en dehors du seul cas où l'auteur de la faute a eu l'intention de provoquer le dommage.

Les Pr. BONASSIES et SCAPEL expliquent que « *lorsqu'ils veulent sanctionner une faute particulièrement grave d'une entreprise de manutention, les tribunaux le font, en qualifiant – très abusivement – cette faute de dolosive* »²⁴⁴. En témoigne notamment un arrêt en date du 25 novembre 1999²⁴⁵, dans lequel un entrepreneur de manutention n'avait pas tenu compte des idéogrammes indiquant que le chargement vertical et par élingues était impératif, avait utilisé un chariot élévateur aux fourches trop courtes, lesquelles avaient partiellement décloué la caisse, et avait chargé celle-ci à l'envers. La Cour d'appel de Rouen, après avoir relevé que « *seule la faute dolosive permet d'écarter le bénéfice de [la] limitation [d'indemnité]* », a refusé d'appliquer ladite limite à un entrepreneur de manutention dont les actes « *dénot[aient] une persistance particulièrement grave dans un processus opératoire erroné, dont il se déduit nécessairement que le manutentionnaire avait la conscience de l'inéluctabilité du dommage et l'intention de commettre une faute équipollente au dol* ». La doctrine a exactement relevé que la référence à l'inéluctabilité

²⁴³ Cass. Com. 30 janvier 1978, n°77-10.029, P IV n°39

²⁴⁴ P. BONASSIES et C. SCAPEL, *op. cit.*, p. 560, n°694

²⁴⁵ CA Rouen, 25 nov. 1999, GIE Gamac c/ CGM, DMF 2000, p. 807, DMF 2001, hors-série no 5, p. 56

du dommage a trait à la notion de faute inexcusable²⁴⁶. Dans le même sens, l'on peut noter que la Cour qualifiait les actes du manutentionnaire de « *choix téméraire avec nécessairement la conscience qu'un dommage pouvait en résulter* », formule qui correspond presque mot pour mot à la définition de la faute inexcusable prévue à l'article L.5422-14 du code des transports. Enfin, la Cour d'appel se référait à la commission d'une « *faute équipollente au dol* », vocabulaire rappelant celui de la faute lourde, définie par la jurisprudence comme « *la négligence d'une extrême gravité confinant au dol* » (Cass. com., 10 mars 2009, n° 08-15.457 : JurisData n° 2009-047381 ; Bull. civ. IV, n° 38). La jurisprudence fournit d'autres exemples de qualification opportuniste de « faute dolosive », tel l'arrêt du 2 décembre 1999 par lequel la Cour d'appel de Paris²⁴⁷, ayant relevé un acte « téméraire » du manutentionnaire, qualifie sa faute de dolosive.

96. – Appréciation. Tel que nous l'avons vu, la loi de 1986 a modifié l'article 28 de la loi de 1966 afin d'ajouter une seconde cause de déchéance de la limitation d'indemnité du transporteur, à savoir la faute inexcusable. Elle n'a en revanche pas substantiellement modifié l'article 54, traitant de la situation du manutentionnaire. La doctrine qualifie souvent cette absence de modification comme une erreur, un oubli du législateur. Toutefois, peut-on vraisemblablement considérer que le législateur aurait, tant en 1966 et en 1986, oublié de prévoir respectivement le dol, puis le dol et la faute inexcusable, au titre des causes de déchéance de la limitation d'indemnité de l'acconier, et ce, alors même que le législateur a par ailleurs veillé à assurer un alignement des régimes de responsabilité du transporteur et du manutentionnaire en matière de prescription par exemple ? Le doute est d'autant plus permis que la limitation d'indemnité constituait l'une des principales préoccupations du législateur. À dire vrai, l'étude des travaux parlementaires ayant mené à l'adoption des lois de 1966 et 1986 est peu éclairante : les dispositions propres aux entreprises de manutention n'ont été que peu discutées, la plupart étant adoptées d'office. En tout état de cause, la jurisprudence semble s'être saisie de la question, et procède *in fine* à une forme de rééquilibrage des situations du transporteur et du manutentionnaire, *via* une application parfois déraisonnée de la faute dolosive – et ce, en dépit du « *dévoisement des notions* »²⁴⁸ qui en résulte.

97. – Solution. Certains auteurs ont pu dégager une solution²⁴⁹ : « *Tout problème disparaîtrait si l'article 54 [soit désormais C. transp., art. L.5422-23] était interprété comme renvoyant à l'article 28 [soit désormais C. transp., art. L.5422-13 et L.5422-14] dans sa totalité, y incluses les dispositions de son cinquième alinéa. Bénéficiaire de la*

²⁴⁶ DMF 2001, hors-série no 5, p. 56

²⁴⁷ CA Paris, 2 décembre 1999, navire Taboo, DMF 2000.111, obs. Tassel

²⁴⁸ P. BONASSIES et C. SCAPEL, *op. cit.*, p. 560, n°694

²⁴⁹ DMF 2001, hors-série no 5, p. 56

limitation de l'article 28, l'entrepreneur de manutention serait déchu de son droit à limitation dans les cas prévus par le même article 28. » Cette lecture semble confirmer l'interprétation susvisée de la jurisprudence de la Cour de cassation, à savoir, le passage d'une lecture « combinée » des articles 28 et 54 de la loi de 1966 dans l'arrêt du 15 février 1994 – transposant au cas du manutentionnaire l'ensemble des conditions posées à l'article 28 – à une lecture séparée de ces deux articles par la suite (cf n°84). Sans véritablement justifier cette prise de position, l'auteur suggère toutefois de conserver une lecture séparée en ce qui concerne le domaine d'application de la limite d'indemnité : « Et les termes « en aucun cas » - auxquels il faut garder quelque valeur par respect pour le législateur - ne perdraient pas tout sens. Ils concerneraient seulement le domaine (l'extension et non la compréhension) du droit à limitation, celui-ci s'appliquant, par exemple, même en cas de dommage résultant du retard ».

Conclusion du Chapitre 1. La limitation d'indemnité du manutentionnaire a fait l'objet d'un arbitrage par la Cour de cassation : si la limitation peut désormais porter sur un plus grand nombre de frais, son application peut en parallèle être évincée plus facilement, la faute inexcusable étant presque assimilée à la faute dolosive.

Au-delà de la limitation légale, peut être applicable une limitation d'origine contractuelle sous certaines conditions.

Chapitre 2 : La limitation conventionnelle de l'indemnité due par le manutentionnaire

98. – Champ d'application de la limitation conventionnelle. L'article L.5422-24 alinéa 3 du code des transports déclare « *nulle à l'égard du chargeur, du réceptionnaire ou de leurs ayants droit, toute clause ayant directement ou indirectement pour objet ou pour effet de limiter [la responsabilité du manutentionnaire] à une somme inférieure à celle fixée en application des dispositions de l'article L.5422-23* ». De cette disposition découle le caractère impératif de la limitation d'indemnité, lequel ne vaut que dans un seul sens (« *one way mandatory* ») : le manutentionnaire est libre de s'obliger au versement d'une indemnité plus élevée que celle prévue par les textes, mais ne peut en réduire le montant de celle-ci.

99. – Liberté contractuelle de l'acconier et du transporteur. Dès lors que l'article précise expressément que cette dernière limite ne vaut que dans les rapports de l'entrepreneur de manutention avec certains acteurs, la liberté contractuelle semble devoir primer dans les rapports entre manutentionnaire et transporteur ou armateur. Par conséquent, tant le montant que les modalités de calcul de la limitation d'indemnité peuvent en principe être aménagés par les parties²⁵⁰.

Un arrêt de la Cour d'appel de Rouen en date du 18 janvier 2001²⁵¹ semble remettre en cause cette solution²⁵². La cour a appliqué la limitation légale dans les rapports de l'entrepreneur de manutention avec le transporteur maritime « *abstraction faite du contrat de terminal* ». En tout état de cause, cette solution ne semble pas opportune, et ce pour deux raisons. D'une part, leurs relations étant équilibrées, la liberté contractuelle devrait primer. D'autre part, la négociation des conditions d'application de la limitation d'indemnité devrait être un outil privilégié de la résorption d'une partie des injustices nées de la disparité des régimes applicables en matière de limitation légale d'indemnité.

Au-delà de sa responsabilité pour dommages aux marchandises, réglée par le code des transports, l'entrepreneur de manutention est susceptible, plus rarement, d'engager sa responsabilité pour dommages au navire. Cette responsabilité n'étant pas expressément visée par la loi de 1966, s'est posée la question de savoir comment régler les litiges portant sur ce type de dommages.

²⁵⁰ P. BONASSIES et C. SCAPEL, *op. cit.*, p. 558, n°693 : les auteurs suggèrent que l'arrêt de la Cour de cassation du 9 juin 1998 susvisé peut être évincé par la loi des parties.

²⁵¹ CA Rouen, 18 janv. 2001, n° 96/02723, GMP c/ P & O Nedlloyd

²⁵² L. GARCIA-CAMPILLON, C. CHATAIL, E. DEREVIANKINE, C. HUMANN, *op. cit.*, Tome II, n°852

PARTIE II : LE RÉGIME DE RESPONSABILITÉ DU MANUTENTIONNAIRE POUR DOMMAGES AU NAVIRE

100. – Sur la possibilité d’appliquer la loi de 1966 aux dommages au navire. La responsabilité du manutentionnaire en cas de dommages subis par les marchandises a été envisagée par la loi du 18 juin 1966. À défaut d’exclusion expresse, se pose la question de savoir si ce régime dérogatoire a également vocation à s’appliquer aux dommages causés au navire. Sur ce point, la lettre de la loi n’est pas d’un grand recours. Les dispositions relatives à la responsabilité sont formulées en termes généraux. Aussi, l’article L.5422-23 du code des transports dispose que « *La responsabilité de l’entrepreneur de manutention ne peut en aucun cas dépasser les montants fixés par l’article L. 5422-13 et par les dispositions réglementaires prévues par l’article L. 5421-9, à moins qu’une déclaration de valeur ne lui ait été notifiée.* ». De même, l’article L.5422-25 dispose : « *Toutes actions contre l’entrepreneur de manutention sont prescrites dans les conditions fixées par les articles L. 5421-12 et L. 5422-18.* » Cette formulation générale a pu entretenir une ambiguïté sur le champ d’application de la loi de 1966.

Et ce défaut de précision a engendré des difficultés considérables dans la mise en œuvre de la responsabilité des entreprises de manutention en cas de dommages causés aux navires. Lesdites entreprises pouvaient-elles se prévaloir d’une limitation d’indemnité ? D’une prescription annale ? Ou fallait-il au contraire leur appliquer un régime de droit commun ?

Le Pr. TASSEL résume parfaitement ces difficultés : « *les termes de la loi [de 1966], qui tranchent expressément [la question des dommages subis par les marchandises manutentionnées], ne disent rien [des dommages au navire]. Il faut donc conduire une interprétation de la loi qui ne cesse d’être délicate, ou alors statuer d’un point de vue de politique juridique* »²⁵³.

Le débat s’est notamment cristallisé sur la question de la nature de l’action en responsabilité que l’affréteur ou le fréteur du navire, selon les cas, pouvait exercer à l’encontre de l’entreprise de manutention (Titre I). Nous verrons que si la Cour de cassation s’est prononcée sur la question et a fourni les bases du droit positif, la question continue de soulever de grandes difficultés, lesquelles se traduisent sur le plan du régime applicable (Titre II).

²⁵³ Y. TASSEL, « Prescription de l’action de l’armateur contre l’entrepreneur de manutention pour dommage causé au navire », DMF n°639, 1^{er} juillet 2003

TITRE I : LA NATURE DE LA RESPONSABILITÉ POUR DOMMAGES AU NAVIRE

101. – *Summa divisio*. La responsabilité civile fait l'objet d'une *summa divisio*²⁵⁴, parfois remise en cause par une partie de la doctrine, entre responsabilité contractuelle et responsabilité extracontractuelle. *A priori*, la distinction entre les deux est aisée : « *la responsabilité contractuelle répare le dommage subi par un contractant lors de l'inexécution d'un contrat, la responsabilité délictuelle réparant tout dommage né en dehors de l'inexécution du contrat.* »²⁵⁵ Le critère de distinction réside par conséquent dans la source de l'obligation violée.

102. – Intérêt de la distinction. L'intérêt de la distinction entre responsabilité contractuelle et extracontractuelle réside bien entendu dans le régime applicable, notamment en matière de charge de la preuve. Il s'agit par conséquent de rappeler les principes applicables aux différents types de responsabilité, afin d'en apprécier l'opportunité en l'espèce.

Si l'on décide d'appliquer une responsabilité contractuelle, la première étape pour le demandeur consiste à prouver l'existence de l'obligation de réparation dont il sollicite l'exécution. Il lui faut à ce titre prouver l'existence et le contenu du contrat²⁵⁶.

Ensuite, si l'obligation violée est une obligation de moyens, il y a inexécution lorsque les moyens effectivement fournis par le débiteur en vue de l'exécution de sa prestation ne correspondent pas aux moyens qu'il aurait dû mettre en œuvre. La doctrine relève que « *l'appréciation de l'inexécution suppose une appréciation subjective du comportement du débiteur* »²⁵⁷, et non une simple comparaison objective des moyens promis et des moyens exécutés. En pratique, le demandeur devra prouver l'existence d'une faute du débiteur de l'obligation.

À l'inverse, si le débiteur est tenu d'une obligation de résultat, il engage sa responsabilité du seul fait de l'inexécution²⁵⁸, ce qui en fait une responsabilité contractuelle sans faute. Le demandeur est alors largement avantagé sur le terrain de la preuve.

²⁵⁴ Y. BUFFELAN-LANORE et V. LARRIBAU-TERNEYRE, Droit civil, Les obligations, 15^e édition, Université, 2017, p. 682

²⁵⁵ R. CABRILLAC, Droit des obligations, Dalloz, Cours, 15^e édition, juin 2020, p. 229, n°219

²⁵⁶ J.-C. SAINT-PAU, « Art. 1146 à 1155 : Fasc. 11-20 : Droit à réparation. – Conditions de la responsabilité contractuelle. – Fait générateur. – Inexécution imputable au débiteur », JCl. Civil Code, Lexis Nexis, 11 novembre 2013, n°33

²⁵⁷ *Ibid.* n°4

²⁵⁸ *Ibid.*, n°61

En revanche, si la responsabilité est de nature extracontractuelle, l'on peut envisager deux des trois faits générateurs de la responsabilité civile délictuelle : la responsabilité du fait personnel, régie par l'article 1240 du code civil (ancien article 1382) ou la responsabilité du fait des choses, régie par l'article 1242 du même code (ancien article 1384 alinéa 1^{er}). Dans le premier cas, le fait fautif de l'entrepreneur de manutention engage sa responsabilité. Le demandeur doit apporter la preuve de sa faute, qui peut être caractérisée par une erreur ou une défaillance de conduite²⁵⁹. Le juge apprécie *in abstracto* la conduite de l'auteur du dommage par rapport à celle qu'aurait eu un individu moyen.

Dans le second cas, le demandeur doit prouver le rôle actif de la chose dans la réalisation du dommage, et que le gardien de la chose était le défendeur. Le gardien de la chose sera alors présumé responsable des dommages causés par celle-ci, en vertu du principe général de responsabilité du fait des choses, dégagé par l'arrêt Jand'heur du 13 février 1930.

In fine, la responsabilité contractuelle avec obligation de résultat et la responsabilité extracontractuelle du fait des choses facilitent l'indemnisation de la victime, dès lors que celles-ci la dispensent de prouver l'existence d'une faute imputable au défendeur. L'on peut se demander si l'objectif indemnitaire sous-jacent existe en matière d'indemnisation à raison des dommages causés au navire. À l'inverse, les deux régimes de responsabilité les plus exigeants pour le demandeur en termes de preuve sont la responsabilité contractuelle avec obligation de moyens, et la responsabilité du fait personnel, les deux nécessitant la preuve d'une faute du défendeur. Toutefois, la responsabilité contractuelle nécessite en sus de prouver au préalable l'existence de l'obligation contractuelle dont le demandeur invoque la violation.

Nous allons voir que la doctrine majoritaire s'est prononcée en faveur d'une qualification contractuelle de la responsabilité pour dommages au navire (Chapitre 1). À l'inverse, il semble que la jurisprudence penche en faveur d'une qualification extracontractuelle (Chapitre 2).

²⁵⁹ C.-E. BUCHER, Cours de droit commun de la responsabilité civile, Master 2 Droit des assurances, Université Paris II Panthéon-Assas, année 2020-2021

Chapitre 1 : Une responsabilité contractuelle selon la doctrine majoritaire

103. – Caractérisation d'une obligation contractuelle. Pour caractériser une responsabilité contractuelle, le dommage doit être la conséquence de « *l'inexécution totale, partielle ou la mauvaise exécution du contrat, auquel il faut ajouter le retard dans l'exécution* »²⁶⁰. La condition *sine qua non* de la responsabilité contractuelle est donc la violation d'une obligation contractuelle par l'un des cocontractants. La responsabilité de l'entrepreneur de manutention ne saurait être considérée comme contractuelle qu'à condition pour ce dernier d'être contractuellement tenu d'une obligation dont les dommages au navire constitueraient la violation. Une double question se pose à cet égard : quel serait le contenu et la source de cette obligation ? Plusieurs approches peuvent être envisagées pour répondre à cette question.

104. – Une obligation figurant expressément au sein du contrat. Les obligations contractuelles peuvent avoir plusieurs sources. L'on peut tout d'abord citer la volonté expresse des parties, exprimée au sein du contrat. Le contrat de manutention a pour objet premier l'accomplissement des opérations de chargement et de déchargement de marchandises, opérations représentant un maillon essentiel de la chaîne de transport de marchandises. Le contrat liant l'entrepreneur de manutention et son donneur d'ordre ne fait donc vraisemblablement pas mention des dommages au navire²⁶¹.

105. – Une obligation découverte par le juge au sein du contrat. Au-delà des stipulations contractuelles, le juge interprète parfois le contrat afin de rechercher la commune intention des parties²⁶². Le Pr. BONASSIES, en faveur d'une qualification contractuelle de la responsabilité du manutentionnaire pour dommages au navire, considère à ce titre que « *le contrat de manutention, comme tout contrat, oblige non seulement à ce qui est exprimé dans tel ou tel texte particulier "mais encore à toutes les suites que l'équité, l'usage ou la loi donnent à l'obligation d'après sa nature"*(article 1135 du Code civil²⁶³). *Est-il déraisonnable de penser que l'équité, l'usage ou simplement la bonne foi imposent à l'entrepreneur de manutention une obligation générale de prudence*

²⁶⁰ Y. BUFFELAN-LANORE et V. LARRIBAU-TERNEYRE, *op. cit.*, p. 681

²⁶¹ Un arrêt isolé de la Cour d'appel d'Aix-en-Provence (1^{er} décembre 2000, Jolly Amaranto) a toutefois retenu une qualification contractuelle au motif que « *Les parties ont entendu faire entrer l'éventualité de dommages causés au navire dans le champ contractuel* », sans toutefois que la preuve de cette intention des parties ne soit apportée par l'arrêt.

²⁶² Y. BUFFELAN-LANORE et V. LARRIBAU-TERNEYRE, *op. cit.*, p. 604, n°1900

²⁶³ L'ordonnance du 10 février 2016 a abrogé l'article 1135 du code civil et créé un article 1194, lequel dispose : « *Les contrats obligent non seulement à ce qui y est exprimé, mais encore à toutes les suites que leur donnent l'équité, l'usage ou la loi.* »

et de diligence, non seulement à l'égard de la marchandise mais aussi à l'égard du navire dont le transporteur lui a confié le déchargement ? »²⁶⁴

Cette proposition renvoie à la technique prétorienne de « forçage du contrat »²⁶⁵, par laquelle le juge découvre une obligation tacite²⁶⁶ en se fondant sur la bonne foi, l'équité ou une intention présumée des parties²⁶⁷. C'est au travers de cette méthode que la jurisprudence a déjà découvert une obligation de sécurité de résultat au sein du contrat de transport de personnes²⁶⁸ : le transporteur a obligation de conduire le voyageur sain et sauf à destination²⁶⁹. La jurisprudence s'est ensuite développée, identifiant des obligations de sécurité dans de nombreux domaines, avec une force variable (obligations tantôt de moyens, tantôt de résultat). Le Pr. BONASSIES mentionne une obligation de « *prudence et de diligence* », assimilée à une obligation de moyens par la doctrine²⁷⁰.

106. – Arguments contre l'application d'une obligation de sécurité aux dommages au navire. Les Pr. BUFFELAN-LANORE et LARRIBAU-TERNEYRE trouvent deux utilités à l'obligation de sécurité : « *elle facilite la tâche de la victime en lui évitant la preuve du fait de la chose* » - cela ne vaut que si l'obligation de sécurité est une obligation de résultat –, ou lorsque la victime « *est exposée à un risque particulier* ». Or, ces deux problématiques sont étrangères à l'hypothèse des dommages au navire. Sur le terrain de la preuve, il ne semble ni justifié, ni souhaitable d'octroyer des facilités à la victime des dommages causés au navire. Cela car il s'agit d'une personne morale, affréteur ou fréteur, disposant de la trésorerie et de l'accès au navire nécessaires à l'accomplissement de toute mesure d'expertise utile en temps voulu. En outre, le navire n'est pas exposé à un risque « particulier », entendu comme supérieur, à celui auquel la marchandise chargée ou déchargée est exposée. À l'instar du transporteur maritime qui n'assume pas d'obligation de sécurité envers la marchandise, l'entreprise de manutention ne devrait pas se voir imposer d'obligation de sécurité, ne serait-ce que de moyens, envers le navire.

En outre, la technique du forçage du contrat n'est pas toujours en faveur de la victime donneur d'ordre du manutentionnaire, lorsqu'est découverte une obligation de sécurité de moyens et non de résultat. Les Pr. BUFFELAN-LANORE et LARRIBAU-TERNEYRE

²⁶⁴ P. BONASSIES, « Le droit positif français en 1991 », DMF 1992, n° 39

²⁶⁵ L. JOSSERAND, Les dernières étapes du dirigisme contractuel : Le contrat forcé et le contrat légal: *DH 1940, chron. p. 5*

²⁶⁶ Y. BUFFELAN-LANORE et V. LARRIBAU-TERNEYRE, *op. cit.*, p. 606

²⁶⁷ R. CABRILLAC, *op. cit.*, p. 127-128, n°124

²⁶⁸ Civ. 21 nov. 1911: GAJC, 11^e éd., n° 262; DP 1913. 1. 249 (1^{re} esp.), note Sarrut; S. 1912. 1. 73, note Lyon-Caen

²⁶⁹ Code civil commenté, Dalloz, art. 1194

²⁷⁰ P. SIMLER, « Art. 1188 à 1192 – Fasc. 10 : Contrat. – Interprétation du contrat. – L'instrument : notion, normes, champ d'application », Lexis Nexis, 4 mai 2017, n°14

notent que « dans la mesure où la victime ne peut pas choisir et où elle est obligée d'invoquer la responsabilité contractuelle, du fait de la règle du non-cumul des responsabilités délictuelle est contractuelle, elle ne peut choisir de bénéficier de la responsabilité de plein droit du fait des choses de l'article 1384 alinéa 1^{er} (...), plus facile à engager. Elle est obligée, sur le fondement de l'obligation de moyens, de rapporter la preuve d'une faute de son cocontractant. »²⁷¹.

107. – Arguments pour l'application d'une obligation de sécurité aux dommages au navire. Une autre approche du sujet peut être adoptée. Une partie de la doctrine retient que lorsque le débiteur d'une obligation utilise une chose pour l'exécution de la prestation contractuelle à laquelle il est tenu, et cause un dommage à raison de la chose utilisée, est applicable une « responsabilité contractuelle du fait des choses »²⁷². Celle-ci suppose la réunion de plusieurs conditions cumulatives²⁷³ : (1) les dommages sont causés au cocontractant du débiteur de l'obligation et non à un tiers ; (2) et ce, pendant la phase d'exécution du contrat ; (3) enfin, les dommages proviennent de l'inexécution d'une obligation contractuelle. Ce dernier point est central : il suppose que la chose « soit nécessaire à l'exécution d'une obligation pour que sa défectuosité conduise à l'inexécution ». À titre d'exemple, une infirmière dont la patiente subit un dommage suite à une chute survenue en glissant sur un tapis²⁷⁴ engage sa responsabilité délictuelle et non contractuelle, dès lors que « l'usage du tapis, cause du dommage, ne se rattache pas par un lien nécessaire à l'exécution du contrat », que « l'accident n'était pas dû à l'inexécution des obligations contractuelles de l'infirmière » et que la patiente « avait la garde du tapis »²⁷⁵.

Le Pr. SAINT-PAU précise que le lien nécessaire entre la chose et l'exécution de la prestation « s'impose raisonnablement dans les contrats pour lesquels l'équité prétorienne impose une obligation de sécurité (...), c'est-à-dire essentiellement les contrats d'entreprise »²⁷⁶. Autrement dit, la découverte par le juge d'une obligation de

²⁷¹ Y. BUFFELAN-LANORE et V. LARRIBAU-TERNEYRE, *op. cit.*, p. 611, n°1936

²⁷² C. GUETTIER, P. LE TOURNEAU, C. BLOCH, A. GIUDICELLI, J. JULIEN, D. KRAJESKI, M. POUMAREDE, *op. cit.*, p. 1262, n°3121.23, réfutent l'existence d'une responsabilité contractuelle du fait des choses, et préfèrent l'explication suivante : « Le débiteur contractuel est en principe libre d'introduire pour son exécution des choses, principalement des machines ou des appareils. Il répond alors de ceux-ci. Si l'un d'entre eux cause un dommage, l'attente légitime du créancier a été bafouée. Le débiteur a commis une défaillance professionnelle, se caractérisant notamment par son défaut de maîtrise technique ou une surveillance insuffisante. (...) Selon nous, tout débiteur contractuel répond envers le créancier des choses qu'il utilise pour l'exécution du contrat, indépendamment de leur vice. »

²⁷³ J.-C. SAINT-PAU, *op. cit.*, n°94

²⁷⁴ Dans un souci de clarté, il convient de préciser qu'il s'agissait d'un tapis au sens « classique » du terme, et non d'un tapis de course par exemple, potentiellement utilisé dans le cadre des soins.

²⁷⁵ Cass. 1^{ère} civ., 28 avril 1981 : Bull. civ. 1981, I, n° 137 ; *RTD* civ. 1982, p. 144, obs. Durry

²⁷⁶ J.-C. SAINT-PAU, *op. cit.*, n°95

sécurité au sein du contrat facilite le respect du troisième critère et, ce faisant, légitime l'application d'un régime de responsabilité contractuelle du fait des choses.

Il convient de confronter ces conditions à l'hypothèse des dommages au navire :

- La première condition n'est pas systématiquement respectée. Lorsque le navire est affrété, il est fréquent que la charte-partie stipule une clause de renonciation à recours (« *hold harmless clause* »), par laquelle le fréteur s'engage à ne pas agir en responsabilité contractuelle contre l'affréteur en cas de dommages au navire imputables à l'entrepreneur de manutention. Il est prévu que l'armateur, propriétaire du navire, exerce le recours adéquat contre l'entrepreneur de manutention. Dans ce cas de figure, la véritable « victime » ayant supporté les dommages au navire et ayant de ce fait un intérêt à agir est donc le fréteur. Or, il n'est pas le cocontractant du manutentionnaire, et ne pourrait à ce titre se fonder sur la responsabilité contractuelle du fait des choses de l'entrepreneur de manutention.
- La deuxième condition suppose de délimiter précisément ce qui relève de la phase d'exécution du contrat. Quid de l'hypothèse dans laquelle le dommage au navire survient alors qu'un agent du port autonome déplace un portique avant la prise de service du conducteur dudit portique, salarié de l'entreprise de manutention dont les services ont été requis ? Telle était l'espèce dans un arrêt rendu par la Cour d'appel de Rouen²⁷⁷. La question ne fût pas abordée par la cour, toutefois, les faits démontrent que de potentiels débats pourraient naître autour de ce critère.
- La troisième condition paraît respectée. Il semble difficile de contester le fait que les outillages portuaires sont nécessaires à l'exécution des opérations de manutention. De même, l'entrepreneur de manutention dispose *a priori* des pouvoirs d'usage, de direction et de contrôle sur les outillages portuaires, ce qui permet de caractériser leur garde. Il serait également envisageable de caractériser la garde des marchandises manipulées ; caractérisation utile notamment dans le cas où le dommage n'est pas directement causé par l'engin de manutention, mais par la marchandise manutentionnée (par exemple, lorsque la chute d'un conteneur mal arrimé cause un dommage au navire).

In fine, si les dommages au navire sont subis par le cocontractant du manutentionnaire, au cours des opérations pour lesquelles il a requis ses services, la responsabilité

²⁷⁷ CA Rouen, 22 janvier 1998, Sté Morena Shipping et a. c. Sté SOMAP et a.

contractuelle du fait des choses semble tout à fait adaptée à la résolution de ce cas. Si la jurisprudence identifiait l'existence d'un manquement à une obligation de sécurité contenue dans le contrat, le donneur d'ordre du manutentionnaire ne pourrait en réalité pas se fonder sur un fondement extracontractuel, à raison de la règle du principe de non-cumul (cf n°117).

Il conviendrait toutefois de préciser la nature de l'obligation de sécurité à la charge du manutentionnaire, compte-tenu de l'impact de la distinction entre obligation de moyens et de résultat sur le terrain probatoire²⁷⁸.

108. – Autres justifications doctrinales en faveur du fondement contractuel. La doctrine a avancé d'autres fondements en faveur d'une qualification contractuelle de la responsabilité du manutentionnaire pour dommages au navire. M^e GODIN se fonde sur la seule existence d'un contrat : « *si le bord commande la manutention, la responsabilité du manutentionnaire est nécessairement contractuelle* »²⁷⁹. Or, s'il s'agit d'un élément de la responsabilité contractuelle, celui-ci ne suffit pas à la caractériser (cf n°103). Cette justification est d'autant plus discutable que l'auteur considère qu'il conviendrait d'appliquer le fondement contractuel y compris lorsque le manutentionnaire n'a pas été requis par le bord mais par les intérêts cargaison, ce qui semble contradictoire avec son postulat initial. Selon l'auteur, « *il se noue nécessairement avant et pendant les opérations que doit accomplir l'entrepreneur de manutention une relation entre ce dernier et le bord pour décider quand, comment et suivant quelles modalités elles seront réalisées. Il existe alors une série d'échanges dont le tout forme un contrat* »²⁸⁰. Cette conception large du contrat de manutention, dont l'existence pourrait se déduire de simples échanges entre les protagonistes intervenant de près ou de loin dans l'opération de manutention, ne semble pas compatible avec le caractère strict de l'article L.5422-20 du code des transports (L.66-420, 18 juin 1966, art. 52), par lequel le législateur a souhaité limiter le droit d'action en responsabilité au seul profit du cocontractant du manutentionnaire.

Conclusion du Chapitre 1. À considérer que la responsabilité contractuelle du manutentionnaire doit être retenue, il conviendrait donc de déterminer avec précision à quelle obligation le manutentionnaire est soumis (obligation de sécurité ? de moyen ou de résultat ?), comment il s'y est obligé (forçage du contrat par le juge ?), et de quel

²⁷⁸ J.-C. SAINT-PAU, *op. cit.*, n°96

²⁷⁹ P. GODIN, « Quelle responsabilité pour les dommages causés au navire par le manutentionnaire ? », DMF n°775, 8 décembre 2015

²⁸⁰ *Ibid.*

recours le tiers victime d'un dommage au navire (ex : le fréteur) dispose à l'encontre du manutentionnaire.

La Cour de cassation a quant à elle retenu une qualification quasi-délictuelle de l'action en réparation des dommages au navire.

Chapitre 2 : Une responsabilité extracontractuelle selon la jurisprudence

109. – Remarques préliminaires. Pour qui cherche à déterminer la qualification de l'action en responsabilité pour dommages au navire applicable en droit positif, l'étude de la jurisprudence se révèle complexe. À défaut de solution édictée par le texte de la loi du 18 juin 1966, les juridictions ont dû faire œuvre créatrice en la matière. Or, cette création prétorienne est affectée de plusieurs défauts. S'il semble possible d'affirmer que la jurisprudence de la Cour de cassation est favorable à une qualification extracontractuelle de l'action en responsabilité pour dommages au navire, la prudence doit rester de mise dans le cadre de la présentation du droit positif, et ce, pour plusieurs raisons :

D'abord, les décisions traitant de dommages au navire demeurent peu nombreuses, particulièrement celles rendues par la Haute juridiction. Ensuite, un manque d'harmonie se dégage des arrêts rendus, les cours d'appel retenant parfois des solutions diamétralement opposées au sujet d'une même espèce, sans que la Cour de cassation ne mette un terme à la controverse. Enfin, naturellement, les juridictions ne traitent pas exclusivement de la question relative au fondement contractuel ou extracontractuel de l'obligation violée à raison des dommages au navire, mais envisagent l'ensemble des problématiques qui leur sont soumises. Si la loi de 1966 ne règle pas le cas des dommages au navire, les parties à l'instance ont toutefois posé la question de l'applicabilité de certains articles de cette loi en cas de dommages au navire. Tel est notamment le cas de la prescription ou du droit d'agir. Les solutions rendues par les juridictions sur ces sujets sont autant d'« indices » quant à la qualification contractuelle ou extracontractuelle, laissés à l'interprétation de la doctrine, qui parfois, voit dans un même arrêt, la marque d'une action de nature contractuelle, ou extra-contractuelle, voire ne parvient pas à trancher.

À ce titre, nous privilégierons une étude successive des arrêts rendus par la Cour de cassation (Section 1) puis par les cours d'appel (Section 2).

Section 1 : La jurisprudence de la Cour de cassation

110. – Une action fondée sur la responsabilité du fait personnel. C'est dans un arrêt de principe « Philippa » en date du 19 mars 1991²⁸¹ que la chambre commerciale de la Cour de cassation s'est prononcée en faveur d'une qualification extracontractuelle des dommages au navire. En l'espèce, des blocs de granit en cours de déchargement avaient chuté sur le navire, endommageant celui-ci. Le demandeur à l'action était le transporteur, cocontractant du manutentionnaire en ce qu'il avait requis ses services en vue du déchargement du navire. Puisque l'action était menée par le cocontractant du manutentionnaire, à supposer que les dommages au navire soient le résultat d'un manquement à une obligation contractuelle, le juge aurait dû, par application du principe de non-cumul (*cf* n°118), appliquer les règles de la responsabilité contractuelle. Or, la Cour de cassation ne parvient pas à découvrir l'existence d'une obligation de nature contractuelle. Pour cette raison, elle confirme la décision rendue par la Cour d'appel de Montpellier, qui a « *décidé à bon droit que l'action engagée par le transporteur à l'encontre [du manutentionnaire] en réparation des dommages causés au navire au cours du déchargement était étrangère au contrat de manutention des marchandises comme ne reposant pas sur la violation d'une obligation née de cette convention – mais était fondée sur l'article 1382 du Code civil* ». La responsabilité retenue étant une responsabilité du fait personnel, il convenait ensuite d'identifier la faute commise par l'entrepreneur de manutention. La Cour retient que le dommage avait sa source dans une manipulation défectueuse des blocs, caractérisant ainsi un manquement du manutentionnaire à « *l'obligation générale de prudence et de diligence* ». La solution fût critiquée par le Pr. BONASSIES, plaidant en faveur de l'identification d'un manquement de nature contractuelle²⁸².

111. – Une action soumise à une prescription décennale. Dans un arrêt « Iolcos History » en date du 7 décembre 2004²⁸³, l'affrètement du navire exerçait une action en responsabilité contre le manutentionnaire à raison des dommages subis par le navire au cours des opérations de chargement de minerai. L'entrepreneur de manutention invoquait l'application d'une prescription annale en vertu des articles 32, 46 et 56 de la loi du 18 juin 1966. La cour d'appel avait rejeté cette fin de non-recevoir, considérant que l'action de l'affrètement reposait un fondement délictuel et que le délai de prescription de droit

²⁸¹ Cass. Com. 19 mars 1991, n° 89-12503, *DMF* 1991.299, *BT* 1991.448, *obs.* A. Chao, *Rev. Scapel* 1991.8

²⁸² P. BONASSIES, « Le droit positif français en 1991 », *op. cit.*

²⁸³ Cass. Com. 7 déc. 2004, n° 02-18196, *DMF* 2005, p. 38, *obs.* Y. Tassel, *BT* 2004, p. 833 ; *RJDA* 2015, n° 258

commun était applicable. La Cour de cassation ne censure pas cette argumentation et retient « *qu'il résulte des articles 56 de la loi du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes et L. 110-4 du Code de commerce que l'action en responsabilité civile du transporteur contre l'entrepreneur de manutention pour dommage au navire se prescrit par dix ans à compter de la manifestation du dommage* ».

Cet arrêt a été interprété différemment selon les auteurs. Le Pr. TASSEL voit dans la référence à l'article L.110-4 du code de commerce un signe du penchant de la Cour de cassation pour un fondement contractuel de l'action en responsabilité²⁸⁴, tandis que le Pr. BONASSIES considère que la référence « *n'est pas pleinement probante, le texte visant les obligations "nées à l'occasion de leur commerce entre commerçants", et l'article 189 bis, dont procède l'article L. 110-4, ayant été appliqué tant aux obligations extra-contractuelles qu'aux obligations contractuelles* »²⁸⁵. D'autres auteurs ont utilement relevé le recours au point de départ au jour de la manifestation du dommage, diamétralement opposé au point de départ de la responsabilité pour dommages aux marchandises, fixé au jour de leur livraison (D. 31 décembre 1966, art. 58)²⁸⁶. La majorité de la doctrine s'accorde ainsi pour considérer que cet arrêt confirme la position exprimée par la Cour de cassation en 1991.

Section 2 : La jurisprudence des cours d'appels

112. – Une action de nature délictuelle soumise à une prescription décennale. Dans un arrêt en date du 18 novembre 2004²⁸⁷, la Cour d'appel de Versailles avait appliqué une prescription décennale sur le fondement de l'article 2270-1 du code civil, disposition applicable aux « *actions en responsabilité civile extracontractuelle* ». La Cour de cassation n'a toutefois pas retenu ce fondement dans son arrêt Iolcos History.

113. – Une action de nature contractuelle soumise à une prescription annale. De même, certaines juridictions du fond n'ont pas suivi la position de la Haute Cour. Dans un arrêt « Evening Star » en date du 22 janvier 1998²⁸⁸, la Cour d'appel de Rouen avait retenu que la responsabilité du manutentionnaire, engagée par l'armateur du navire et ses

²⁸⁴ Y. TASSEL, « Prescription (dix ans) et condition de l'action (avoir requis les services de manutention) de l'armateur contre l'entrepreneur de manutention pour dommage causé au navire, DMF n°655, 1^{er} janvier 2005

²⁸⁵ P. BONASSIES, « Entreprise de manutention – Dommage au navire – Prescription de dix ans », DMF HS n°9, 1^{er} juin 2005

²⁸⁶ P. GODIN, « *Quelle responsabilité pour les dommages causés au navire par le manutentionnaire ?* », *op. cit.*

²⁸⁷ CA Versailles, 18 nov. 2004, Navire « Jehan », Cie française de navigation rhénane et a. c/ Sté Eiffel Construction métallique et a., DMF n°662 1^{er} septembre 2005 obs. P. PESTEL-DEBORD

²⁸⁸ CA Rouen, 22 janvier 1998, Sté Morena Shipping et a. c. Sté SOMAP et a.

assureurs corps à raison de dommages causés à une grue du navire, était « *recherchée en qualité d'entrepreneur de manutention* ». La Cour applique la prescription annale propre au régime de responsabilité des marchandises et énonce que « *L'article 56 de la loi du 18 juin 1966 [désormais C. transp., art. L.5422-25] (...) paraît englober aussi bien les actions pour dommages causés (...) aux marchandises que les dommages causés (...) au navire* ». La qualification contractuelle était donc retenue.

Dans un arrêt « Jolly Amaranto » en date du 1^{er} décembre 2000²⁸⁹, la Cour d'appel d'Aix-en-Provence avait à traiter de l'action du transporteur contre le manutentionnaire à raison de dommages causés par ce dernier au moyen d'un chariot élévateur. À cette occasion, la juridiction affirme sans ambages que « *L'action de l'article 52 de la loi du 18 juin 1966 [désormais C. transp., art. L.5422-20], ouverte, à titre principal ou sur recours en garantie, à celui qui a requis les services de l'entreprise de manutention, a un fondement contractuel* ». La Cour considère que « *les parties ont entendu faire entrer l'éventualité de dommages causés au navire dans le champ contractuel* ». Or, du constat du Pr. TASSEL, pourtant favorable à la qualification contractuelle de l'action en responsabilité, aucun élément ne permettait d'accréditer cette idée²⁹⁰. La Cour d'appel d'Aix-en-Provence applique une prescription annale.

114. – Position doctrinale quant à la prescription annale. Notons que la doctrine soutenant la nature contractuelle de l'action est toutefois opposée à l'application d'une prescription annale en cas de dommages au navire. Le Pr. BONASSIES considère que le législateur de 1966 ne souhaitait appliquer cette prescription dérogatoire qu'aux actions en responsabilité pour dommages aux marchandises, en vue d'aligner la responsabilité du manutentionnaire sur celle du transporteur²⁹¹ et de limiter les actions « opportunes ». Or, cette problématique n'existe pas en matière de dommages au navire. Le Pr. TASSEL identifie quatre raisons à la fixation d'une prescription plus longue : « *(i) une année passe très vite ; (ii) la ratio decidendi d'une uniformisation des actions cargaisons ne se trouve pas présente dans une action armateur ; (iii) le dommage au navire est beaucoup plus rare que le dommage à la marchandise et les raisons de protéger l'intérêt cargaison ne se retrouvent pas dans l'action du navire ; (iv) il est détestable que l'horloge, surtout lorsqu'elle court trop vite, interdise d'obtenir une juste réparation des dommages subis.* »²⁹²

²⁸⁹ CA Aix-en-Provence, 1^{er} décembre 2000, DMF 2003.659 obs. Y. TASSEL

²⁹⁰ Y. TASSEL, « Prescription de l'action de l'armateur contre l'entrepreneur de manutention pour dommage causé au navire », DMF n°639, 1^{er} juillet 2003

²⁹¹ P. BONASSIES, « Entreprises de manutention – Responsabilité – Prescription – Dommages au navire – Prescription d'un an », DMF HS n°8, 1^{er} juin 2004

²⁹² Y. TASSEL, « Prescription (dix ans) et condition de l'action (avoir requis les services de manutention) de l'armateur contre l'entrepreneur de manutention pour dommage causé au navire, *op. cit.*

115. – Synthèse et appréciation. Malgré certaines décisions prenant le contrepied des solutions adoptées par la Cour de cassation, il semble que les juridictions appliquent désormais sa jurisprudence. En témoigne un arrêt « Canmar » rendu par la Cour d’appel de Rouen le 24 avril 2017, dans lequel la Cour, autrefois en faveur d’une prescription annale, applique une prescription décennale en visant expressément l’arrêt Iolcos de 2004 susvisé à cet effet. Malgré ce retour à l’unité de la jurisprudence, force est de constater que celle-ci demeure insuffisamment développée pour prétendre à mettre fin aux controverses nées de l’absence de régime légal. Nombreuses sont les questions qui demeurent irrésolues, ou encore les solutions reposant sur des assises trop instables pour être pérennes (ex : prescription de droit commun fondée sur tantôt sur l’article 2270-1 du code civil, tantôt sur l’article L.110-4 du code de commerce). Une nouvelle intervention du législateur, en collaboration avec professionnels de la manutention et du transport, pourrait à ce titre être bénéfique.

TITRE II : LE RÉGIME DE RESPONSABILITÉ POUR DOMMAGES AU NAVIRE

L'étude du régime de responsabilité de l'entrepreneur de manutention en vertu du droit positif sera brève, dès lors que les solutions en vigueur ont pour partie déjà été exposées (cf *supra*). Seront exposées les conditions (Chapitre 1) et les effets (Chapitre 2) de la responsabilité pour dommages au navire.

Chapitre 1 : Les conditions de la responsabilité

Les conditions de la responsabilité pour dommages au navire sont tant des conditions de fond (Section 1) que des conditions relatives à l'action en responsabilité (Section 2).

Section 1 : Les conditions de fond de la responsabilité

116. – Responsabilité du fait personnel. En vertu de l'arrêt Philippa susvisé, la responsabilité du manutentionnaire pour dommages au navire est une responsabilité du fait personnel. La référence par la Cour à un manquement à « *l'obligation générale de prudence et de diligence* » semble indiquer que le manutentionnaire ne soit tenu que d'une obligation de moyens et non de résultat. De façon classique, le demandeur devra prouver l'existence d'une faute du manutentionnaire, d'un dommage et d'un lien de causalité entre ces deux éléments.

117. – Responsabilité du fait des choses. Malgré la jurisprudence précitée, laquelle vise l'article 1382, la possibilité pour le demandeur de fonder son action sur l'article 1384 alinéa 1^{er} (devenu article 1242 du code civil) n'est pas pour autant exclue. L'objet de l'arrêt Philippa était davantage de départager qualifications contractuelle et extracontractuelle de l'action que d'opposer responsabilité du fait personnel et responsabilité du fait des choses.

Section 2 : Les conditions de l'action en responsabilité

À supposer que le triptyque de la responsabilité civile extracontractuelle soit réuni, le succès de l'action de la victime dépend de deux éléments : le droit d'agir (I) et la prescription (II).

I. Droit d'agir

Il convient de compléter la présentation amorcée en première partie des règles régissant le droit d'agir à l'encontre du manutentionnaire, tant en vertu de la loi du 18 juin 1966 qu'en vertu de la jurisprudence afférente. L'article L5422-20 du code des transports (L.66-420, 18 juin 1966, art. 52) dispose que : « *L'entrepreneur de manutention opère pour le compte de la personne qui a requis ses services, et sa responsabilité n'est engagée qu'envers cette personne qui seule peut agir contre lui* ». Dans la première partie de cette étude, dédiée à la responsabilité du manutentionnaire en application du code des transports, nous avons déterminé que le premier effet de cet article était de cantonner le droit d'agir en responsabilité contractuelle au donneur d'ordre, au cocontractant de l'entrepreneur de manutention. À cet effet, nous avons étudié l'hypothèse dans laquelle le contrat conclu avec le manutentionnaire l'est directement ou au travers d'un mandat. Jusqu'alors, la jurisprudence offrait la possibilité au destinataire d'agir en responsabilité contractuelle contre le manutentionnaire, y compris lorsqu'il n'était pas celui ayant requis ses services. La doctrine a parfois regretté l'abandon par le législateur de cette solution jurisprudentielle établie par la Cour de cassation en 1964. Toutefois, de prime abord, en abandonnant la solution prétorienne, le législateur se contentait de faire primer l'effet relatif des contrats, ce qui n'était pas en soi contestable.

À y regarder de plus près, la formulation générale de cette disposition, qui indique que « seul » le donneur d'ordre peut agir contre l'entreprise de manutention, a suscité de nombreux débats quant à son interprétation et ses effets : fallait-il comprendre que l'article 52 de la loi du 18 juin 1966 (C. transp., L.5422-20) interdisait toute action extracontractuelle à celui qui n'a pas traité avec l'entrepreneur ?

La doctrine a interprété l'article littéralement. Mme Chao a relevé à plusieurs reprises que l'article 52 de la loi de 1966 interdisait toute action extra-contractuelle²⁹³. Telle n'est pas l'interprétation qu'en a fait la jurisprudence, qui, motivée par « *des considérations d'équité* »²⁹⁴, a admis la possibilité d'agir sur le terrain extracontractuel, à certaines conditions. La doctrine identifie donc classiquement trois types de demandeurs potentiels

²⁹³ A. CHAO, « Manutention et maintenance Entrepreneurs de manutention / Acconiers : les pièges de l'article 52 », BTL n°2670, 22 juillet 1996 : « *En effet, en interdisant toute action extra-contractuelle à celui qui n'a pas traité avec l'entrepreneur, cette disposition originale déroge aux principes généraux du droit des obligations.* » – V. également : A. CHAO, Manutentionnaire / Acconier, BTL n°2645, 29 janvier 1996 : « *en droit commun, celui qui subit un dommage alors qu'il n'est pas contractuellement lié avec son auteur peut agir contre ce dernier sur le terrain quasi délictuel. Une telle action est refusée en notre matière* ».

²⁹⁴ P. BONASSIES et C. SCAPEL, *op. cit.*, p.553 n°686

dans le cadre d'actions en responsabilité contre une entreprise de manutention²⁹⁵ : les cocontractants de l'entrepreneur de manutention, les tiers purs ou *penitus extranei* et les tiers intéressés au transport. Dans le cadre des dommages au navire, la victime peut soit être le cocontractant du manutentionnaire, soit être un tiers intéressé au transport. Il convient d'envisager successivement le droit d'agir de chacune de ces catégories.

A. Le droit d'agir des cocontractants de l'entrepreneur de manutention

Les conditions régissant le droit d'agir du cocontractant de l'entrepreneur de manutention ont déjà été présentées en première partie. Celui qui a requis les services du manutentionnaire dispose d'une action contractuelle à son encontre.

118. – Principe de non-cumul. Il convient cependant de rappeler à ce stade le principe de non-cumul (ou de « non-option » selon les auteurs) des responsabilités contractuelle et délictuelle. La doctrine résume le double objet de ce principe. Il s'agit d'empêcher à la victime d'invoquer les deux régimes dans la même action, ou de choisir le régime de responsabilité sur lequel l'action est fondée²⁹⁶. En vertu de ce principe, la victime d'une inexécution de nature contractuelle ne peut exercer d'action de nature extracontractuelle contre son cocontractant, y compris lorsqu'en pratique, la viabilité de son action contractuelle est compromise (ex : prescription écoulee, éléments de preuve insuffisants, ...).

119. – Enjeux relatifs au principe de non-cumul. Cette règle met en lumière l'importance de déterminer la qualification des dommages au navire. Concrètement, si l'affréteur ayant requis les services du manutentionnaire subit un dommage au navire, si l'on considère que ces dommages constituent un manquement contractuel, il ne pourra pas agir sur le terrain extracontractuel. Or, la doctrine relève que l'application du principe de non-option « *soulève des difficultés accrues lorsque la qualification contractuelle ou délictuelle de la situation litigieuse est délicate (...)* »²⁹⁷, ce qui est particulièrement vrai en matière de dommages au navire causés par l'entrepreneur de manutention. La doctrine donne plusieurs exemples de facteurs compliquant la délimitation entre responsabilité contractuelle et extracontractuelle. Tel est notamment le cas lorsque le juge découvre une obligation implicite de sécurité, ou encore lorsque l'exécution par le débiteur de son obligation nécessite l'utilisation de choses²⁹⁸. Ce dernier point renvoie à la question de

²⁹⁵ L. GARCIA-CAMPILLON, C. CHATAIL, E. DEREVIANKINE, C. HUMANN, *op. cit.*, n°862

²⁹⁶ C. GUETTIER, P. LE TOURNEAU, C. BLOCH, A. GIUDICELLI, J. JULIEN, D. KRAJESKI, M. POUMAREDE, *op. cit.*, p. 1472, n°3213.321 et s.

²⁹⁷ *Ibid.*, p. 1474 n°3213.325

²⁹⁸ *Ibid.*,

savoir si l'utilisation d'une chose dans le cadre de l'exécution de la prestation contractuelle peut engager la responsabilité contractuelle du fait défectueux de la chose utilisée.

B. Le droit d'agir des tiers intéressés au transport

La catégorie des « intéressés au transport » est composée de ceux n'ayant pas requis les services du manutentionnaire, mais étant concernés par l'opération de transport dans son ensemble²⁹⁹. Leur droit d'agir en responsabilité contre le manutentionnaire sur le plan extracontractuel a subi des évolutions. Il convient d'étudier la jurisprudence applicable aux tiers intéressés au transport de manière générale (1), puis de s'intéresser aux arrêts rendus en matière de dommages au navire (2).

1. Présentation générale

120. – Admission et délimitation du droit d'agir quasi-délictuel. Un droit d'agir leur a en premier lieu été conféré par la Cour de cassation par un arrêt en date du 15 juillet 1987³⁰⁰. En l'espèce, un commissionnaire de transport avait requis les services du manutentionnaire. La chambre commerciale a admis la possibilité pour un sous-commissionnaire condamné à réparer en vertu d'un contrat de sous-commission d'agir en responsabilité quasi-délictuelle contre l'entrepreneur de manutention.

La Cour de cassation a poursuivi dans cette voie, en admettant la recevabilité de l'action récursoire exercée par un transporteur maritime à l'encontre du manutentionnaire, dont les services avaient été requis par le destinataire (Cass. com., 12 juin 1990, no 89-10.601, BT 1990, p. 642 ; DMF 1991, p. 86).

Dans un arrêt en date du 29 juin 1993³⁰¹, la Haute Cour a toutefois jugée irrecevable l'action du tiers chargeur contre le manutentionnaire dès lors que les manquements reprochés à l'entrepreneur de manutention concernaient exclusivement les obligations que ce dernier s'était contractuellement obligé d'accomplir. Autrement dit, la Cour de cassation refuse de faire droit à l'action extracontractuelle du tiers lorsque celle-ci est fondée sur un manquement contractuel. Le tiers ne pourra se contenter de démontrer que son dommage procède de l'inexécution contractuelle imputable au manutentionnaire, mais devra apporter la preuve d'une faute délictuelle spécifique et distincte de la faute contractuelle. L'on peut se demander si cette solution doit perdurer à la lumière de l'arrêt

²⁹⁹ L. GARCIA-CAMPILLON, C. CHATAIL, E. DEREVIANKINE, C. HUMANN, *op. cit.*, n°862

³⁰⁰ Cass. com., 15 juil. 1987, n° 85-17.567, BT 1987, p. 507

³⁰¹ Cass. com., 29 juin 1993, n° 91-15.652, BTL 1993, p. 771

Boot-shop ou Myr'ho du 6 octobre 2006, par lequel la Cour de cassation a décidé en assemblée plénière que « *le tiers à un contrat peut invoquer sur le fondement de la responsabilité délictuelle un manquement contractuel dès lors que ce manquement lui a causé un dommage* ». D'autant que la solution a été réaffirmée par un arrêt en date du 13 janvier 2020, où la Cour de cassation applique la solution à une situation où le manquement dénoncé portait sur une obligation de résultat et non, comme dans l'arrêt Bootshop, sur une obligation de moyen.

Finalement, la Cour de cassation a jugé dans un arrêt en date du 5 juillet 1994³⁰² que le tiers au contrat de manutention bénéficie d'une action quasi délictuelle contre le manutentionnaire « *lorsqu'aucune autre action récursoire n'est, aux mêmes fins, ouverte au demandeur en recours* ». Selon la doctrine, cet arrêt reconnaît « *le principe d'une action délictuelle contre l'entrepreneur de manutention* »³⁰³, ce qui signifie que celui-ci dispose d'une portée générale et est applicable à tout tiers intéressé au transport répondant à ce critère prétorien.

Il semble que la Cour ait encore ajouté au principe, en énonçant en 2000³⁰⁴ que « *si en principe, seul celui qui a requis les services du manutentionnaire a une action en responsabilité contre lui, un tiers est néanmoins recevable à agir dès lors qu'il ne dispose d'aucune action récursoire à l'encontre du donneur d'ordre du manutentionnaire* ». L'on peut se demander si cette formulation est fortuite, ou si la précision « *à l'encontre du donneur d'ordre du manutentionnaire* » doit être considérée comme un nouvel élément d'appréciation du droit d'agir du tiers au contrat de manutention. Cet ajout au principe énoncé en 1994 sous-entend que le tiers au contrat de manutention qui disposerait d'une action récursoire à l'encontre d'une personne autre que le donneur d'ordre du manutentionnaire pourrait tout de même agir sur un fondement extracontractuel contre le manutentionnaire.

2. Présentation des arrêts propres aux dommages au navire

En matière de dommages au navire, une problématique spécifique s'est posée concernant le droit d'agir. Les cours d'appel d'Aix-en-Provence³⁰⁵ et de Montpellier³⁰⁶ ont eu à connaître d'espèces similaires.

³⁰² Cass. com., 5 juil. 1994, n° 92-17.288, DMF 1994, p. 648, note Y. Tassel ; DMF 1995, p. 99, obs. P. Bonassies, *BTL* 1994, p. 582

³⁰³ L. GARCIA-CAMPILLON, C. CHATAIL, E. DEREVIANKINE, C. HUMANN, *op. cit.*, n°862

³⁰⁴ Cass. com. 4 juil. 2000, n°98-10.094, DMF 2001.24

³⁰⁵ CA Aix, 7 mars 2012, n°11/00990, navire « Verdana », DMF 2012.803, obs. C. Humann ; *Rev. des transports*, 2012.60, obs. I. Bon-Garcin / DMF H.S. n°16.90, Bonassies

³⁰⁶ CA Montpellier, 9 juin 2015, n°13/08113, SAS Sea Invest Sete, Sté Axa Belgium c/ MS Pommern Wessels River Liner Kg

121. Clause de renonciation à recours du fréteur insérée dans la charte-partie. Un navire faisant l'objet d'un affrètement avait subi des dommages au cours des opérations de manutention. L'entrepreneur de manutention avait été requis par l'affréteur. Toutefois, aux termes de la charte-partie le liant à l'armateur, l'affréteur était déchargé de toute responsabilité en cas de dommages causés au navire. Il appartenait à l'armateur-fréteur d'exercer directement, avec l'aide de l'affréteur, tout recours contre le manutentionnaire auteur des dommages.

Dans l'espèce de 2012, le fréteur considérait, en application de la jurisprudence de 1994, que le recours fondé sur la responsabilité quasi délictuelle lui était ouvert, dès lors qu'il s'était contractuellement interdit aux termes de la charte-partie d'agir contre l'affréteur. À l'inverse, l'entrepreneur de manutention rétorquait « *qu'une action fondée sur la responsabilité quasi délictuelle n'est ouverte qu'au cas où l'opérateur de transport maritime est objectivement privé d'action contre le manutentionnaire, or, en l'espèce, l'empêchement provient de stipulations contractuelles auxquelles [l'entreprise de manutention] est étrangère* ». La Cour d'appel rejette l'action du fréteur, considérant que « *le fait pour [l'armateur] de se priver volontairement de la possibilité d'exercer une action indemnitaire contractuelle contre [l'affréteur] ne peut être opposé à la société [de manutention] ; qu'une convention à laquelle elle est étrangère, ne saurait priver la société [de manutention] du bénéfice de la loi du 18 juin 1966* ». De sorte que l'armateur, ne disposant ni d'un recours contractuel contre le manutentionnaire, faute d'avoir requis ses services (art. 52 de la loi du 18 juin 1966), ni d'un recours contractuel contre l'affréteur, en application de la charte-partie, ni d'un recours quasi-délictuel contre le manutentionnaire, faute pour la Cour d'appliquer la jurisprudence de 1994 à son profit, est *in fine* privé de tout recours.

122. – Appréciation. Selon le Pr. BONASSIES, « *la solution est parfaitement fondée au regard des prescriptions de l'article 1165 C. civ et de ses exigences* »³⁰⁷. Si la solution semble fondée en droit, l'on peut s'interroger sur son intérêt sur le plan du régime applicable. Certes, en l'espèce, le manutentionnaire échappe à toute responsabilité pour les dommages au navire. Toutefois, la formulation de l'arrêt appelle à quelques observations. La Cour considère que les termes de la charte-partie ne sauraient priver le manutentionnaire du « *bénéfice de la loi du 18 juin 1966* ». Il est à ce titre nécessaire de s'interroger sur le véritable « *bénéfice* » auquel il est fait référence. Ce « *bénéfice* » peut en premier lieu désigner le bénéfice de l'article 52 de la loi du 18 juin 1966 (C. transp., art. L.5422-20). Autrement dit, le manutentionnaire bénéficierait, grâce à cette loi, d'une

³⁰⁷ P. BONASSIES, « Le droit positif français en 2011 », DMF HS n°16, juin 2012, n°90

limitation de principe du droit d'agir. Les entorses à cette règle ne devraient être qu'exceptionnelles. Or, l'armateur qui se prive de lui-même d'une action contractuelle contre l'affréteur ne saurait prétendre à porter une atteinte à ce bénéfice de la loi de 1966 dont dispose le manutentionnaire. Mais, quel est donc, concrètement, le « bénéfice », l'avantage que confère l'article 52 de la loi de 1966 (C. transp., art. L.5422-20) au manutentionnaire ? Cette limitation du droit d'agir à l'encontre du manutentionnaire a été instituée par le législateur afin d'éviter que l'acconier ne voie sa responsabilité engagée par une personne autre que son cocontractant. Et ce, parce que l'action engagée par un tiers serait nécessairement une action de nature quasi-délictuelle, répondant à des règles différentes, notamment en matière de prescription et de réparation. L'article 52 susvisé visait donc à protéger le manutentionnaire d'une action qui ne serait pas soumise à une prescription annale et à une limitation d'indemnité. Seulement, cette protection a nécessairement été évincée par la Cour de cassation en matière de dommages au navire, lorsqu'elle s'est prononcée en 1991 en faveur d'une qualification extracontractuelle de cette action, y compris lorsque celle-ci est exercée par le transporteur cocontractant du manutentionnaire. Il est donc désormais indifférent, sur le plan du régime applicable, que l'action en réparation soit exercée par l'affréteur ou le fréteur. Dans les deux cas, le manutentionnaire « subit » un régime moins favorable que celui instauré par la loi de 1966 en matière de dommages aux marchandises.

L'on peut également s'interroger sur le caractère justifié d'une « sanction » du fréteur ayant renoncé à son droit d'agir contractuel contre l'affréteur, lorsque le recours à ce type de clause est, selon le Pr. BONASSIES, « assez habituel » et « permet de régler bien des difficultés »³⁰⁸. Si cette clause est répandue et présente une utilité dans la pratique, son utilisation doit-elle pour autant conduire à priver l'armateur de tout recours ?

La Cour d'appel de Montpellier retient la solution inverse et fait droit à l'action du fréteur. Elle justifie cette solution par le fait que « *la charte partie n'est (...) invoquée par l'armateur, propriétaire du navire, que comme la preuve d'un fait juridique invoqué, à savoir l'absence de tout recours contractuel à sa disposition pour obtenir l'indemnisation du dommage accidentel subi par son navire. Dès lors il importe peu que cet acte contractuel, qui constate l'impossibilité pour le propriétaire d'agir contractuellement à l'encontre de l'affréteur, n'ait pas été conclu également avec l'entrepreneur de manutention* ». Cette motivation contraire à l'effet relatif des conventions n'a pas été approuvée par la doctrine³⁰⁹.

³⁰⁸ P. BONASSIES, « Le droit positif français en 2011 », *op. cit.*

³⁰⁹ V. « Entrepreneur de manutention. Responsabilité. Dommage au navire. Action de l'armateur du navire. Action étrangère au contrat de manutention. Recevabilité (oui) », DMF HS n°20, 1^{er} juin 2016 ; « Acconage – Dommages au navire », BTL n°3559, 13 juillet 2015

La solution rendue par la Cour d'appel de Montpellier démontre l'embarras que connaissent les juridictions dans la mise en œuvre de l'article 52 de la loi de 1966 (C. transp., art. L.5422-20). La diversité des solutions adoptées nuit certainement à la sécurité juridique.

II. Prescription

123. – Prescription quinquennale. Le demandeur disposant d'un droit d'agir bénéficiera d'un temps long afin d'exercer son action. La Cour de cassation a appliqué une prescription décennale en 2004, qui s'est depuis muée en une prescription quinquennale sous l'effet de la loi n°2008-561 du 17 juin 2008. Désormais, l'article 2224 du code civil dispose que « *les actions personnelles ou mobilières se prescrivent par cinq ans à compter du jour où le titulaire d'un droit a connu ou aurait dû connaître les faits lui permettant de l'exercer.* »

Chapitre 2 : Les effets de la responsabilité

Quant aux effets de la responsabilité, les juridictions appliquent un principe de réparation intégrale en vertu du fondement extracontractuel de l'action. L'entrepreneur de manutention n'est à ce titre pas en mesure de limiter le montant de l'indemnité due.

Cette situation paraît parfaitement logique, dès lors qu'en tout état de cause, les critères de calcul de la limitation d'indemnité fixés par le code des transports, sont envisagés par référence à la marchandise transportée et insusceptibles d'être transposés en l'état aux dommages au navire.

Une intervention du législateur serait à ce titre indispensable s'il était question d'introduire une limitation d'indemnité pour dommages au navire, l'œuvre de création prétorienne connaissant certaines limites infranchissables.

Les juridictions appliquent parfois des partages de responsabilité entre transporteur et acconier.

CONCLUSION

L'étude du régime de responsabilité de l'entrepreneur de manutention permet de dégager plusieurs tendances.

1. Le régime de responsabilité pour dommages aux marchandises, bien que déterminé relativement précisément sous l'effet de la loi du 18 juin 1966, a été largement investi par la Cour de cassation, dans toutes ses composantes. La Haute Cour semble vouloir procéder en la matière à un constant rééquilibrage des intérêts de l'entrepreneur de manutention et de ceux du demandeur à l'instance. L'on ne saurait assurément déterminer vers qui penche la balance des intérêts *in fine*, tant sont nombreux les critères susceptibles d'influer sur la solution effectivement adoptée par la juridiction. Il reste que la jurisprudence outrepassé parfois son rôle en dénaturant le texte initial. Tel est notamment le cas lorsqu'elle applique une présomption de faute au manutentionnaire dans le cadre de la réalisation d'opérations de manutention principales, en principe soumises à un régime de responsabilité pour faute prouvée. Il en va également ainsi de la qualification outrancière de « faute dolosive » de certaines fautes répondant à des qualificatifs différents en application des principes du droit commun de la responsabilité. L'objectif d'alignement des régimes de responsabilité du transporteur et du manutentionnaire porté par le doyen RODIÈRE est désormais mis en échec par la Cour de cassation, le transporteur pouvant se voir opposer une limitation d'indemnité sur les frais annexes qu'il a supportés à raison d'une avarie imputable...au manutentionnaire.

2. Le régime de responsabilité pour dommages au navire demeure insuffisamment construit, et la persistance d'un débat doctrinal autour de la qualification contractuelle ou extracontractuelle de l'action en responsabilité soulève nombre de questions quant au régime applicable. Les formulations d'ordre général employées dans certains articles de la loi de 1966, et notamment l'article 52 [désormais C. transp., art. L.5422-20] relatif à la limitation du droit d'agir, ont créé des interférences entre le droit spécial et le droit commun de la responsabilité du manutentionnaire.

3. Les constats qui précèdent ne doivent toutefois pas être entièrement imputés à la jurisprudence, qui, face au silence ou à certaines approximations de la loi de 1966 – lesquelles se sont avérées lourdes de conséquences en pratique –, a interprété les textes dans un objectif de mise en balance des intérêts de la victime et de ceux de l'acconier.

4. Il semble que seule une nouvelle intervention du législateur puisse permettre de résorber certaines lacunes de la loi de 1966, et ainsi rationaliser les solutions applicables.

BIBLIOGRAPHIE

I. Traités et manuels

- P. BONASSIES et C. SCAPEL, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Traités, 3^e éd., 2016
- Y. BUFFELAN-LANORE et V. LARRIBAU-TERNEYRE, *Droit civil, Les obligations*, 15^e édition, Université, 2017
- R. CABRILLAC, *Droit des obligations*, Dalloz, Cours, 15^e édition, juin 2020
- M. CAILLÉ, *Le statut juridique des acconiers*, Comité marocain de tarification de l'assurance maritime et transport, Casablanca, 1954
- P. DELEBECQUE, *Droit maritime*, Dalloz, Précis, 14^e éd., 2020
- L. GARCIA-CAMPILLON, C. CHATAIL, E. DEREVIANKINE, C. HUMANN, *Le Lamy Transport, Tome 2*, Wolters Kluwer, Lamy Expert
- C. GUETTIER, P. LE TOURNEAU, C. BLOCH, A. GIUDICELLI, J. JULIEN, D. KRAJESKI, M. POUMAREDE, *Droit de la responsabilité et des contrats 2021/2022*, Dalloz, Dalloz Action, 12^e éd., 2020
- R. H. JACQUINET, *De la manutention au mouvement et à la logistique : son importance dans le commerce extérieur de la France*, Préface par Edmond LANIER, Éditions Eyrolles, 1973
- R. REZENTHEL, P. CHAUMETTE, F. MANDIN, A. MONTAS ; M. NDENDE, G. PROUTIERE-MAULION, N. BOILLET, V. BORÉ-EVENO, O. DEFOUR-SANAMA, C. DEVAUX, D. GAURIER, N. HUTEN, F. THOMAS, *Droits maritimes 2021-2022*, Dalloz, Dalloz Action, 2021
- R. RODIÈRE et E. DU PONTAVICE, *Droit maritime*, Dalloz, 12^e édition, 1997
- Marseille, *Les portefaix et le dock*, Librairie de Guillaumin, 1864

II. Thèses et mémoires

- A. CHAO, *Acconiers et destinataires*, Préface de René RODIÈRE, Paris : Librairies techniques, 1971
- F. GIULLO, *Les conséquences de la réforme portuaire sur les entreprises de manutention*, Centre de Droit Maritime et des Transports, FDSP Aix-Marseille, 2009

III. Répertoires et encyclopédies

- G. CORNU et Association Henri Capitant, *Vocabulaire juridique*, PUF, 12^e éd., 2018
- S. HOCQUET-BERG, « Synthèse – Faute délictuelle », JCl. Responsabilité civile et Assurances, Lexis Nexis, mis à jour le 23 avril 2022
- L. LORVELLEC et F. JACOB, Fasc. 10 : Régime général des obligations – Paiement avec subrogation – Conditions générales et effets
- J. MERRIEN, *Dictionnaire de la mer*, Omnibus, 2001

- F. PETIT, Fasc. 614 : Commission de transport. – Contentieux de la commission de transport », *JCl. Transport*, Lexis Nexis, 15 septembre 2017, n^{os} 31 et 75
- Y. PICOD, « Obligations de résultat et obligations de moyens », *Répertoire de droit civil*, Dalloz, 2017, n^o77
- R. RODIÈRE, *Chronique de droit maritime français (1965 – 1966)*, Milano : A. Giuffrè, 1966
- J.-C. SAINT-PAU, « Art. 1146 à 1155 : Fasc. 11-20 : Droit à réparation. – Conditions de la responsabilité contractuelle. – Fait générateur. – Inexécution imputable au débiteur », *JCl. Civil Code*, Lexis Nexis, 11 novembre 2013
- P. SIMLER, « Art. 1188 à 1192 – Fasc. 10 : Contrat. – Interprétation du contrat. – L’instrument : notion, normes, champ d’application », Lexis Nexis, 4 mai 2017
- J.-J. TAISNE, « Art. 2247 à 2254 – Fasc. Unique : Prescription. – Conditions : Invocation, renonciation, aménagement conventionnel », *JCl Civil Code*, 1^{er} décembre 2021, n^o17
- P. VEAUX-FOURNERIE, D. VEAUX, L. BRIAND, « Fasc. 1190 : auxiliaires terrestres du transport maritime. – Manutention maritime », *JCl. Transport*, Lexis Nexis, 14 août 2014

IV. Articles

- C. BARJONET, « Dockers et grutiers sous la même autorité du secteur privé », *Les Echos*, 30 mars 2006
- P. BONASSIES, « Le droit positif français en 1991 », *DMF* 1992, n^o 39
- P. BONASSIES, « Entreprises de manutention – Responsabilité – Prescription – Dommages au navire – Prescription d’un an », *DMF HS* n^o8, 1^{er} juin 2004
- P. BONASSIES, « Entreprise de manutention – Dommage au navire – Prescription de dix ans », *DMF HS* n^o9, 1^{er} juin 2005
- P. BONASSIES, « Le chargement de wagons depuis l’aire de stockage du port n’est pas soumis au régime de la manutention maritime », *DMF* 2010.214
- P. BONASSIES, « Le droit positif français en 2011 », *DMF HS* n^o16, juin 2012, n^o90
- I. BON-GARCIN, « La responsabilité du manutentionnaire portuaire : obligation de moyens ou de résultat ? », *Revue de droit des transports* n^o8, septembre 2007, comm. 177
- I. BON-GARCIN, « Opération de manutention et loi maritime », *Revue de droit des transports* n^o1, janvier 2009, comm. 18
- I. BON-GARCIN, « Manutention –opération de manutention et qualification juridique », *Revue de droit des transports* n^o5, mai 2009, comm. 109
- I. BON-GARCIN, « La responsabilité du manutentionnaire portuaire en tant que gardien de la marchandise », *Revue de droit des transports* n^o11, novembre 2009, comm. 225
- A. CHAO, Manutentionnaire / Acconier, *BTL* n^o2645, 29 janvier 1996
- A. CHAO, « Manutention et maintenance Entrepreneurs de manutention / Acconiers : les pièges de l’article 52 », *BTL* n^o2670, 22 juillet 1996
- M. DE JUGLART, « Le vice de la chose en droit maritime – Essai de synthèse », *DMF* 1982, 3-14

- P. DELEBECQUE, « Les dommages causés par un entrepreneur de manutention aux conteneurs transportés sont couverts par la limitation de responsabilité », *DMF* n°756, 1^{er} mars 2014, n°3
- P. DELEBECQUE, « Entrepreneur de manutention. Responsabilité. Dommage causé au matériel mis à la disposition de l'entrepreneur », *DMF*, HS n°20, 1^{er} juin 2016, p. 56
- P. DELEBECQUE, « Quels sont les dommages que couvre la limitation de responsabilité de l'entrepreneur de manutention ? », *DMF* n°811, 1^{er} mars 2019
- E. DICHARRY, « Les grands ports français à leur tour bloqués par la grève », *Les Echos*, 15 janvier 2020
- P. GODIN, « Les entreprises de manutention, empoteurs et stevedores », *DMF* n°749, 1^{er} juillet 2013
- P. GODIN, « Quelle responsabilité pour les dommages causés au navire par le manutentionnaire ? », *DMF* n°775, 8 décembre 2015
- M. HERVIEU, Actualité : point sur la charge de la preuve, *Dalloz Étudiant*, 14 juin 2021
- R. HOUDAYER, « Le port, lieu de rencontre entre le navire et la marchandise », *Acta Geographica*, 1976, p.21
- L. JOSSERAND, Les dernières étapes du dirigisme contractuel : Le contrat forcé et le contrat légal: *DH* 1940, chron. p. 5
- C. LEGROS, « Les transports : activités, contrats et responsabilités – Chronique sous la responsabilité de Isabelle Bon-Garcin », *La Semaine Juridique Entreprise et Affaires*, n° 39, 25 septembre 2014, 1480
- A. MONTAS, « Responsabilité du manutentionnaire pour manquants et erreurs au déchargement », *DMF* n°838, 1^{er} septembre 2021
- M. NDENDÉ, « Assurance maritime et vols de marchandises en cours de manutention », *Revue de droit des transports* n°11, novembre 2009, comm. 215
- P.-Y. NICOLAS, « Qualification et régime d'une opération de chargement de camions - Manutention terrestre ou manutention maritime ? », *DMF* n°581, 1^{er} avril 1998, n°1
- L. PANIER, « Les portefaix de Marseille », *Le Charivari*, 1849, n°266
Nouvelles du large : Revue de Presse, *Gazette de la Chambre arbitrale maritime de Paris*, n°23, automne 2010
- G. PIETTE, « Le conteneur est une marchandise, relevant à ce titre de la limitation de responsabilité de l'entrepreneur de manutention », *DMF* n°772, 1^{er} septembre 2015
- J.-P. RÉMERY, « Transports maritimes – Prescription annale de l'action en responsabilité contre l'entrepreneur de manutention pour pertes et dommages aux marchandises », *La Semaine Juridique Édition Générale* n°4, 22 janvier 1997, II 22767
- J.-J. RÉMERY, « Prescription de l'action à l'encontre du transporteur maritime et nature de l'action en responsabilité du chargeur contre le manutentionnaire », *DMF* n°579, 1^{er} février 1998
- M. RONDELET, *Revue Contemporaine*, 1862, 4^e livraison
- Y. TASSEL, « Prescription de l'action de l'armateur contre l'entrepreneur de manutention pour dommage causé au navire », *DMF* n°639, 1^{er} juillet 2003

- Y. TASSEL, « Prescription (dix ans) et condition de l'action (avoir requis les services de manutention) de l'armateur contre l'entrepreneur de manutention pour dommage causé au navire, *DMF* n°655, 1^{er} janvier 2005
- Y. TASSEL, « Dura Lex Sed Lex : la responsabilité de l'entrepreneur de manutention maritime et sa limitation », *DMF* 2011.39
- M. TILCHE et O. LEBRUN, « Supports de charge », *BTL* n°3431, 22 octobre 2012
- « Acconage – Dommages au navire », *BTL* n°3559, 13 juillet 2015
- « Entrepreneur de manutention. Responsabilité. Dommage au navire. Action de l'armateur du navire. Action étrangère au contrat de manutention. Recevabilité (oui) », *DMF HS* n°20, 1^{er} juin 2016
- « Manutention portuaire – Dommages aux installations », *BTL* n°3558, 6 juillet 2015
- *DMF* 2001, hors-série no 5, p. 56

V. Sites internet

- <https://www.cnrtl.fr/>
- <https://www.insee.fr/fr/statistiques/6041922?sommaire=6042002&q=manutention>
- <https://www.larousse.fr/>
- <https://www.lerobert.com/>
- <http://www.netmarine.net/guides/dico/>

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	5
PARTIE I : LE RÉGIME DE RESPONSABILITÉ DU MANUTENTIONNAIRE POUR DOMMAGES AUX MARCHANDISES	14
TITRE I : LES CONDITIONS DE LA RESPONSABILITÉ DU MANUTENTIONNAIRE	14
Chapitre 1 : Les conditions de fond de la responsabilité	14
Section 1 : Un régime d'application restreinte	14
I. Les dommages subis par la marchandise	15
A. Définition de marchandise	15
B. Définition de dommages	18
II. Les dommages subis au cours d'une opération de manutention	19
A. La réalisation d'une opération de manutention principale	21
1. Les opérations constituant le préalable nécessaire à la mise à bord	21
2. Les opérations de mise à bord	22
3. Les opérations de débarquement	23
4. Les opérations constituant la suite nécessaire du débarquement	23
B. La réalisation d'une opération de manutention accessoire	24
C. Les opérations ne relevant pas de la manutention	24
Section 2 : Un régime d'application duale	29
I. Un régime de responsabilité pour faute prouvée en cas de manutention principale	30
II. Un régime de responsabilité de plein droit en cas de manutention accessoire	33
III. Justifications quant à l'existence d'un régime dualiste	39
Chapitre 2 : Les conditions de l'action en responsabilité	42
Section 1 : La limite relative à la qualité du demandeur	42
I. Le contrat conclu directement	44
II. Le contrat conclu <i>via</i> un mandataire	46
Section 2 : La limite relative à la durée de l'action	51
TITRE II : LES EFFETS DE LA RESPONSABILITE DU MANUTENTIONNAIRE	55
Chapitre 1 : La limitation légale de l'indemnité due par le manutentionnaire	55
Section 1 : Le champ d'application de la limitation d'indemnité	56
Section 2 : Le calcul de la limitation d'indemnité	60
Section 3 : Les limites à l'application de la limitation d'indemnité	62
I. Déclaration de valeur	62
II. Dol	63
Chapitre 2 : La limitation conventionnelle de l'indemnité due par le manutentionnaire	68
PARTIE II : LE RÉGIME DE RESPONSABILITÉ DU MANUTENTIONNAIRE POUR DOMMAGES AU NAVIRE	69

TITRE I : LA NATURE DE LA RESPONSABILITÉ POUR DOMMAGES AU NAVIRE	70
Chapitre 1 : Une responsabilité contractuelle selon la doctrine majoritaire	72
Chapitre 2 : Une responsabilité extracontractuelle selon la jurisprudence	77
Section 1 : La jurisprudence de la Cour de cassation	78
Section 2 : La jurisprudence des cours d'appels	79
TITRE II : LE RÉGIME DE RESPONSABILITÉ POUR DOMMAGES AU NAVIRE	82
Chapitre 1 : Les conditions de la responsabilité	82
Les conditions de la responsabilité pour dommages au navire sont tant des conditions de fond (Section 1) que des conditions relatives à l'action en responsabilité (Section 2).	82
Section 1 : Les conditions de fond de la responsabilité	82
Section 2 : Les conditions de l'action en responsabilité	82
I. Droit d'agir	83
A. Le droit d'agir des cocontractants de l'entrepreneur de manutention	84
B. Le droit d'agir des tiers intéressés au transport	85
1. Présentation générale	85
2. Présentation des arrêts propres aux dommages au navire	86
II. Prescription	89
Chapitre 2 : Les effets de la responsabilité	89
CONCLUSION	90
BIBLIOGRAPHIE	91
TABLE DES MATIÈRES	95
RÉSUMÉ	97

RÉSUMÉ

Auxiliaire du navire, l'entreprise de manutention assure entre autres chargement et déchargement des navires au sein des terminaux portuaires. Il occupe à ce titre un rôle central au sein de la chaîne de transport.

La fonction étant apparue relativement récemment, le régime de responsabilité de l'acconier en droit français interne n'a été institué qu'en 1966 par l'une des lois « Rodière », codifiée au sein du code des transports depuis 2010. Cette loi régit toujours les actions en responsabilité contractuelle visant le manutentionnaire portuaire à raison des dommages causés aux marchandises lors des opérations de manutention. L'objectif premier poursuivi par le législateur était d'assurer un alignement des régimes de responsabilité du transporteur maritime et de l'acconier. Or, l'analyse de la loi et de la jurisprudence afférente révèle l'existence de nombreuses disparités entre ces deux régimes, que le présent mémoire entend présenter.

En parallèle existe un débat quant à la nature du régime de responsabilité du manutentionnaire pour dommages au navire. En cette matière, la question du droit d'agir, en principe strictement réservé aux cocontractants du manutentionnaire par la loi de 1966, revêt un intérêt particulier.

Mots clés. – Entreprise de manutention ; Régime de responsabilité ; Dommages aux marchandises ; Dommages au navire.

SUMMARY

As an auxiliary to the ship, the stevedoring company ensures, among other things, the loading and unloading of ships in port terminals. As such, it plays a central role in the transport chain.

As the function appeared relatively recently, the liability regime of the stevedore in French domestic law was only instituted in 1966 by one of the "Rodière" laws, codified in the Transport Code since 2010. This law still governs contractual liability actions against the stevedore for damages caused to goods during handling operations. The primary objective of the legislator was to ensure an alignment of the liability regimes of the maritime carrier and the stevedore. However, an analysis of the law and the related case law reveals the existence of numerous disparities between these two regimes, which this brief intends to present.

At the same time, there is a debate as to the nature of the liability regime of the stevedore for damage to the ship. In this matter, the question of the right to sue, in principle strictly reserved to the co-contractors of the stevedore by the 1966 law, is of particular interest.

Keywords. – Handling company; Stevedore; Liability regime; Damage to goods; Damage to ship.