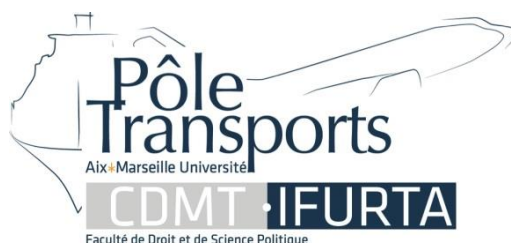


UNIVERSITÉ D'AIX-MARSEILLE
FACULTÉ DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE



PÔLE TRANSPORTS

CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS

**LA LIVRAISON : ÉTUDE DE DROIT
COMPARÉ ENTRE TRANSPORT
MARITIME ET ROUTIER**

Mémoire pour l'obtention du

Master 2 Droit maritime

par

Loïc COUTURIER

Sous la direction de M. le Professeur Cyril Bloch et Maître
Christophe Thelcide

Année universitaire 2016-2017

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

PÔLE TRANSPORTS
CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS

***LA LIVRAISON : ÉTUDE DE DROIT
COMPARÉ ENTRE TRANSPORT
MARITIME ET ROUTIER***

Mémoire pour l'obtention du
Master 2 Droit maritime

Par

Loïc COUTURIER

Sous la direction de M. le Professeur Cyril Bloch et Maître Christophe Thelcide

Année universitaire 2016-2017

REMERCIEMENTS

J'adresse mes remerciements à toutes les personnes qui m'ont aidé dans la réalisation de ce mémoire.

Je souhaite remercier dans un premier temps le professeur Christian Scapel pour avoir su m'orienter dans mes recherches et l'élaboration du plan de ce mémoire juste avant sa disparition. La promotion 2016-2017 du master 2 droit maritime aura eu l'honneur d'être la dernière à bénéficier des connaissances qu'il nous a transmises avec passion.

Mes remerciements s'adressent également à l'ensemble du corps enseignant et particulièrement à M. le professeur Cyril Bloch et Maître Christophe Thelcide pour leur aide et leurs conseils.

Je souhaite également remercier l'ensemble de l'équipe DHL : mon maître d'apprentissage Jean-Marc BARTHELEMY, Dominique BAJOLET, Francis EBIANG'NE et Frédéric ROUSSEAU pour le temps passé ensemble autour du sujet traité dans ce mémoire.

Enfin, j'adresse mes remerciements à mes camarades de promotion pour leur aide et leurs avis sur les problématiques tant en droit maritime qu'en transport terrestre.

SOMMAIRE

REMERCIEMENTS	3
SOMMAIRE	4
INTRODUCTION.....	5
PARTIE I : LES POINTS DE CONVERGENCE	8
TITRE 1 : LA LIVRAISON, MARQUEUR DE LA FIN DU CONTRAT DE TRANSPORT	8
CHAPITRE 1 : LIVRAISON DE MARCHANDISE ET FIN DU CONTRAT DE TRANSPORT MARITIME	8
CHAPITRE 2 : LIVRAISON DE MARCHANDISE ET FIN DU CONTRAT DE TRANSPORT ROUTIER.....	11
TITRE 2 : LA LIVRAISON, MARQUEUR DE LA NAISSANCE DU CONTENTIEUX	13
CHAPITRE 1 : LE CONTENTIEUX POST-LIVRAISON EN TRANSPORT MARITIME	13
CHAPITRE 2 : LE CONTENTIEUX POST-LIVRAISON EN TRANSPORT ROUTIER	18
PARTIE II : LES POINTS DE DIVERGENCE.....	24
TITRE 1 : LES SPECIFICITES DE LA LIVRAISON EN TRANSPORT MARITIME ET ROUTIER.....	24
CHAPITRE 1 : LES SPECIFICITES DE LA LIVRAISON EN TRANSPORT MARITIME.....	25
CHAPITRE 2 : LES SPECIFICITES DE LA LIVRAISON EN TRANSPORT ROUTIER	32
TITRE 2 : LES CONSEQUENCES DE CES DIVERGENCES.....	37
CHAPITRE 1 : LES CONSEQUENCES DES SPECIFICITES DE LA LIVRAISON SUR LE TRANSPORT MARITIME	37
CHAPITRE 2 : LES CONSEQUENCES DES SPECIFICITES DE LA LIVRAISON SUR LE TRANSPORT ROUTIER	43
CONCLUSION :.....	49
BIBLIOGRAPHIE	51

INTRODUCTION

Environ 71% de la surface de notre planète est recouverte par les mers et océans, ce qui explique que très rapidement le transport maritime de marchandises s'est imposé comme un outil nécessaire dans les échanges internationaux, devenant un facteur de mondialisation et qu'aujourd'hui encore 90% des marchandises transportées le sont par voie maritime. L'article L5000-1 du code des transports précise que la navigation maritime est « *la navigation de surface ou sous-marine pratiquée en mer, ainsi que celle pratiquée dans les estuaires et cours d'eau en aval du premier obstacle à la navigation des navires.* ». Le Lamy Transport tome 2 définit quant à lui le contrat de transport maritime comme « *le contrat par lequel un transporteur s'engage, contre paiement d'un fret, à transporter une marchandise d'un port à un autre.* »¹

Néanmoins, lorsqu'un transport n'implique pas de franchissement transocéanique, le choix va pouvoir s'opérer entre les trois modes de transports terrestres : le transport ferroviaire, fluvial ou routier. Sur une distance inférieure à 1000 kilomètres, 4 transports sur 5 sont effectués par route.

La jurisprudence a défini le contrat de transport terrestre de la manière suivante : « *Une convention par laquelle un professionnel s'engage à déplacer des personnes ou des biens d'un point à un autre, avec la maîtrise de l'opération, moyennant un prix déterminé. Le transport commence avec la prise en charge de la marchandise consistant dans sa remise physique au transporteur qui l'accepte, et se termine par la livraison consistant dans la remise par le transporteur à l'ayant droit.* »²

Le transport routier et le transport maritime de marchandise peuvent sembler bien différents au premier abord : le transport routier n'est autre que le

¹ Sous Dir. Bernadette KERGUELEN-NEYROLLES, *Le Lamy Transport*, Wolters Kluwer 2016, t. II, p.331, n°588

² CA Aix-en-Provence, 2° ch., 6 Juin 2013, n° 11/20155, Gan c/ GEI Ingénierie.

déplacement de marchandises par route au moyen d'un véhicule terrestre à moteur. Le transport maritime, quant à lui, est le déplacement d'une marchandise par voie maritime au moyen d'un navire. On constate aisément que, ni le milieu (la route dans un cas, la mer dans l'autre), ni l'outil permettant le transport (le véhicule terrestre à moteur ou le navire) ne sont semblables.

Néanmoins, ces deux modes de transport présentent de grandes similitudes : l'exécution du transport répond à la même schématique en suivant respectivement les étapes de prise en charge de la marchandise, de déplacement et enfin la livraison de celle-ci.

C'est à cette dernière étape que nous allons nous intéresser.

La livraison est l'étape ultime du transport, qu'il se fasse par route ou par voie maritime. Il s'agit d'un acte juridique à ne pas confondre avec le déchargement qui constitue un acte matériel par lequel le transporteur va décharger la marchandise du véhicule. Par la livraison, le transporteur va remettre la marchandise au destinataire qui l'accepte et ainsi mettre fin à la responsabilité qui pesait sur lui, depuis la prise en charge des marchandises. Ce mémoire traitera d'une comparaison de la livraison entre le transport maritime et le transport routier. Ce sujet présente un intérêt juridique tout particulier puisque dans chacun de ces modes de transports, la livraison a été source de débats jurisprudentiels et doctrinaux : devait-on retenir de la livraison une conception matérielle ou une conception juridique ?

En matière maritime, la controverse a vu le jour du fait d'une coutume pratiquée dans le port de Marseille : la billette de sortie.³

Finalement, c'est la conception matérielle de la livraison qui a été retenue par la cour de cassation, dans un arrêt rendu le 17 novembre 1992 par la chambre commerciale⁴. Dans cet arrêt, la cour a estimé que pour que la livraison soit

³ CA Aix-en-Provence, 25 septembre 1990, Seine et Rhône et a. c/ Chargeurs réunis

⁴ Cass. Com., 17 nov. 1992, n°90-22.147

effective, il fallait que l'ayant droit accepte la marchandise qui lui est remise, puisse en vérifier l'état et émette éventuellement des réserves avant d'en prendre possession.

S'agissant du moment de la livraison lorsque la marchandise est transportée par route, la même question s'est posée de choisir entre la thèse de la livraison matérielle ou juridique. Finalement, les contrats types largement utilisés lors de transports nationaux, appuyés par la cour de cassation⁵ ont retenu le cumul des deux critères. En effet, il est désormais exigé une prise en charge physique de la marchandise par le destinataire ainsi qu'une acceptation de sa part qui se traduit par la vérification de l'état de celle-ci et de la possibilité d'émettre des réserves.

En définitive, la livraison est loin d'être une opération aussi simple qu'il n'y paraît et de cette complexité sont nés des opérations et un régime juridique particulier à chaque mode de transport.

A travers le prisme des différents textes applicables, mais également de la doctrine et de la jurisprudence, nous nous efforcerons de comparer les opérations encadrant la livraison et le régime de celle-ci, entre les transports maritime et routier. Dans un premier temps, nous nous intéresserons donc aux points de convergence (Partie I), avant de voir dans un second temps les points de divergence que présente la livraison dans le transport maritime et dans le transport routier (Partie II).

⁵ Cass. Com., 11 Juin 2003, n° 01-15.663

PARTIE I : LES POINTS DE CONVERGENCE

La livraison est un acte juridique commun à chaque mode de transport. De fait, on trouvera donc des points de convergence entre la livraison effectuée dans le cadre d'un transport maritime, et la livraison effectuée dans le cadre d'un transport routier.

Le début du contrat de transport est marqué par la prise en charge de la marchandise par le transporteur : Il s'agit de l'acte matériel et juridique par lequel le transporteur accepte la marchandise au transport⁶. Par symétrie, la livraison marque la fin du contrat de transport, mais dans le cas où les ayants droit assortissent leur acceptation de la marchandise de réserves, la livraison va devenir le marqueur de la naissance du contentieux.

TITRE 1 : La livraison, marqueur de la fin du contrat de transport

Chapitre 1 : Livraison de marchandise et fin du contrat de transport maritime

Section 1 - La livraison : grande absente de la convention de Bruxelles de 1924

Un transport maritime donné peut être soumis à différents régimes. Selon le texte applicable, le moment où le contrat de transport débute et celui où il s'achève peut varier. Ainsi, la convention de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, modifiée par les protocoles du 23 février 1968 et du 21 décembre 1979 ne retient même pas la notion de livraison. L'article premier de ce texte dispose que le transport de

⁶ P. Bonassies et C. Scapel, *traité de droit maritim*, LGDJ, 3^{ème} éd., 2016 n° 1009 - R. Rodière, *affrètements et transports*, t. II n° 512. – Dans le même sens : T.com. Marseille, 21 juin 1994, *BTL* 1994.604

marchandises couvre le temps écoulé depuis leur chargement et jusqu'à leur déchargement. Les rédacteurs de cette convention ont préféré ces notions matérielles, à des notions plus juridiques que sont celles de prise en charge et de livraison.

Section 2 - La livraison envisagée par la loi française et les autres conventions.

1. La loi n°66-420 du 18 Juin 1966

La loi française n'a pas suivi le même raisonnement que la convention de Bruxelles. En effet, la loi n°66-420 du 18 Juin 1966 précise que ses dispositions relatives au transport de marchandises s'appliquent de la prise en charge à la livraison⁷. Ces dispositions de l'article 15 sont reprises quasiment à l'identique dans l'article L 5422-1 du code des transports. Ce dernier propose une définition du contrat de transport avant de préciser « ce contrat de transport s'applique de la prise en charge à la livraison ».

2. Les règles de Hambourg

Un transport maritime peut également être soumis à la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer du 30 mars 1978, dite Règles de Hambourg. Cette convention n'a été ratifiée que par une trentaine d'Etats qui représentent moins d'un pourcent du tonnage mondial. Néanmoins, elle a vocation à durcir la responsabilité du transporteur en précisant dans son article 4 que celle-ci a vocation à durer tant que la marchandise est sous sa garde. Cette notion de garde est par la suite définie par le texte comme s'étendant de la prise en charge à la livraison.

⁷ En ce sens : Cass. com., 17 novembre 1992, n° 90-22147, Bull. civ. 1992 IV N° 365 p. 259

3. Les règles de Rotterdam

Bien que n'étant pas encore entré en vigueur, un autre texte côtoie ceux précédemment énumérés et ne peut être ignoré : il s'agit de la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer qui a été adopté par la CNUDCI le 3 juillet 2008, aussi appelée Règles de Rotterdam. Dans le chapitre 4 relatif aux obligations du transporteur, les règles de Rotterdam disposent que le transporteur se doit de déplacer les marchandises jusqu'au lieu de destination et de les livrer au destinataire.

Ainsi, comme nous l'avons vu, seule la convention de Bruxelles reste muette quant à la notion de livraison de la marchandise, alors que l'ensemble des autres textes applicables à un transport maritime donné s'accordent sur le fait que le contrat de transport prend fin avec la livraison de la marchandise au destinataire. Les notions matérielles retenues dans la convention de Bruxelles sont les opérations par lesquelles le transporteur va charger la marchandise sur le navire ou la décharger à quai.

Le moment de la livraison, comme celui de la prise en charge n'étant cependant pas défini par les textes, les parties bénéficient d'une certaine liberté contractuelle. D'une manière générale, pour réduire au maximum la période où la marchandise est sous sa responsabilité, le transporteur va définir la prise en charge comme ayant lieu juste avant le chargement et la livraison comme s'effectuant juste après le déchargement.

Finalement, malgré le fait que textuellement les bornes fixées aux extrémités du contrat de transport par les différents textes peuvent varier, dans les faits un constat est unanime : « [...] *la livraison est l'opération par laquelle le transporteur met fin à ses obligations et transfère les risques au destinataire* ⁸ ».

⁸ P. Bonassies et C. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGD, 3^e éd., 2016, p.795, n°1031

Les textes applicables en matière de transports terrestres vont dans le même sens tout en apportant quelques nuances.

Chapitre 2 : Livraison de marchandise et fin du contrat de transport routier

Section 1 - La livraison en transport routier international

Le texte fondamental en matière de transport international de marchandise par route est la convention de Genève du 19 mai 1956 ou CMR. Dans son article 1, relatif au champ d'application de la convention, on retrouve les notions de prise en charge et de livraison, posées comme bornes du contrat de transport routier. La CMR définit son champ d'application de la manière suivante : elle s'applique dans les transports où la prise en charge et la livraison de la marchandise s'effectuent dans deux pays différents. On retrouve donc cette conception où le transport débute par la prise en charge de la marchandise et se termine par la livraison.

Section 2 - La livraison en transport routier national

En droit interne, la jurisprudence⁹ a également tenu à souligner le fait que seule la livraison marque la fin du contrat de transport et l'application de son régime. Tout comme en maritime, la livraison se distingue du déchargement.

Une fois la marchandise livrée au destinataire, et l'acceptation¹⁰ de celle-ci par ce dernier, le transporteur a alors accompli son obligation principale, qui consiste à déplacer la marchandise d'un lieu à un autre contre le versement d'une rémunération.

⁹ Com., 16 décembre 2014, n° 13-25.929, F-D, obs. B. Bouloc, *RTDcom* 2015 p.149.

¹⁰ CA Paris, pôle 5, ch.5, 20 juin 2013, n° 11/04258 qui illustre l'acceptation en ces termes : « remise matérielle de la marchandise au destinataire qui doit l'avoir acceptée en apposant notamment sa signature et son cachet sur le récépissé de transport »

Le contrat type général, quant à lui, donne une définition de la livraison dans son article 2.9 sur laquelle nous reviendrons, et développe le déroulement de celle-ci dans son article 9. Il y est stipulé qu'une fois que le destinataire a pris possession de la marchandise¹¹, il en donne décharge au transporteur en datant et signant le document de transport. En d'autres termes, une fois la livraison effectuée, le transporteur est déchargé de sa responsabilité et met fin à ses obligations.

Le code de commerce, dans son article L 133-3 retient la notion de réception, mais ne précise pas que la livraison met fin au contrat de transport. Cette précision a été apportée par la jurisprudence précédemment citée.

Tout comme les textes maritimes nationaux et internationaux, la CMR ou le contrat type applicable aux transports publics routiers de marchandises pour lesquels il n'existe pas de contrat type spécifique (contrat type général), pose la livraison comme marqueur de la fin du contrat de transport. Il s'agit là d'un point de convergence important entre ces deux modes de transports.

Néanmoins, il arrive que la livraison ne se passe pas comme prévu et après avoir mis fin à l'existence du contrat de transport liant le transporteur aux ayants droits, elle peut devenir un marqueur de la naissance du contentieux.

¹¹ Le nouveau contrat type général entré en vigueur au 1^{er} mai 2017 précise « *avec ou sans réserves* »

TITRE 2 : La livraison, marqueur de la naissance du contentieux

Lors du déplacement de marchandises, quel que soit le mode de transport, le contexte est particulièrement accidentogène. Qu'il s'agisse des opérations de manutention, chargement, déchargement ou du déplacement en lui-même, les marchandises transportées vont être exposées à des risques dont peuvent résulter des dommages, pertes ou retards. Le transporteur assume une responsabilité de plein droit vis-à-vis des pertes et dommages subis par la marchandise qui peut parfois s'étendre également au retard à la livraison. Si à la réception des marchandises les ayants droits estiment que le transporteur n'a pas correctement exécuté ses obligations, ils auront la possibilité d'engager sa responsabilité. La livraison devient alors le marqueur de la naissance du contentieux.

Chapitre 1 : Le contentieux post-livraison en transport maritime

Avant d'étudier comment le transporteur maritime peut voir sa responsabilité engagée par les ayants droit de la marchandise, il convient de rappeler brièvement la nature de celle-ci.

Section 1 – Nature de la responsabilité du transporteur maritime

1. La responsabilité du transporteur dans le temps

Comme le soulignaient dans leur traité de droit maritime les professeurs Scapel et Bonassies, la convention de Bruxelles de 1924 a été un compromis entre les intérêts des armateurs et ceux des transporteurs. Il en est ressorti que le transporteur maritime assumerait une responsabilité de plein droit ou présomption de responsabilité, contrebalancée par une limitation de responsabilité d'une part, et des causes d'exonération ou cas excepté d'autre part. La convention de Bruxelles dispose que le transporteur est responsable

des pertes ou dommages des marchandises ou concernant celles-ci. S'agissant du domaine de la responsabilité du transporteur dans le temps¹², il faut souligner que celui-ci n'est responsable que si le dommage survient lorsque la marchandise est sous sa garde : entre le chargement et le déchargement, ou de la prise en charge à la livraison selon le texte auquel on se réfère.

2. La responsabilité du transporteur dans l'espace

Le domaine de la responsabilité du transporteur dans l'espace concerne les éléments déclencheurs d'un contentieux maritime :

Comme nous venons de le voir, l'article 4.5 de la convention de Bruxelles de 1924 vise « les pertes ou dommages des marchandises ou concernant celles-ci ». S'agissant des pertes on distingue la perte totale et la perte partielle. Le doyen Rodière définissait la perte totale comme la situation où « le transporteur n'est à même de délivrer à l'ayant droit aucun élément de la marchandise qu'il a prise en charge »¹³. Dans ce cas, c'est plutôt l'absence de livraison qui sera un marqueur de la naissance du contentieux. L'ayant droit devra faire valoir ses droits dans le délai de prescription à partir du jour où la marchandise aurait dû être livrée. Les pertes peuvent aussi être partielles et justifier tout aussi bien un contentieux. Une distinction se fait également à propos des dommages subis par la marchandise : les dommages apparents et les dommages non apparents. La distinction se fera en matière de délai d'émission des réserves par le réceptionnaire sur lesquels nous reviendrons. Enfin, la livraison de la marchandise peut être le point de départ d'un contentieux ayant pour objet le retard injustifié et déraisonnable de celle-ci. Bien que la convention de Bruxelles de 1924 ne mentionne pas explicitement la responsabilité du transporteur pour retard, une conception extensive des dommages « concernant la marchandise » peut inclure des dommages

¹² P. Bonassies et C. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Traités, 3^e éd., 2016, p.819 n°1068

¹³ R. Rodière, *Traité général de droit maritime*, t.II, n°598, Dalloz, 1968

résultant d'un retard. Les règles de Hambourg et de Rotterdam quant à elles prévoient clairement la responsabilité pour retard¹⁴.

Section 2 – L'action en responsabilité

Rappelons que le contrat de transport est un contrat tripartite. En maritime comme en terrestre, il arrive que le destinataire de la marchandise ne soit pas présent à la conclusion du contrat. Ce n'est donc qu'au moment où il prendra livraison de la marchandise qu'il sera apte à engager la responsabilité du transporteur s'il constate des dommages ou manquants sur celle-ci. La livraison devient donc un point clef en matière de contentieux car c'est seulement à ce moment qu'une action en responsabilité contre le transporteur pourra être intentée par les ayants droit.

1. Livraison et prise de réserves

Un éventuel contentieux dû à des pertes et avaries qu'aurait subies la marchandise, ou en d'autres termes l'action en responsabilité contre le transporteur, sera soumis à une condition préalable : la prise de réserves à la livraison. Conformément aux textes applicables en matière de transport maritime¹⁵ et à la jurisprudence¹⁶, il appartient au réceptionnaire qui constaterait des manquants ou dommages d'émettre des réserves pour combattre la présomption de livraison conforme. Contrairement au transport terrestre national, où la prise de réserves est une obligation du réceptionnaire dont le manquement peut se solder par la forclusion, les réserves en droit maritime ne sont qu'un choix laissé à celui-ci. L'absence ou l'insuffisance de réserves dans les délais entraineront le maintien de la présomption de livraison conforme : les marchandises seront alors présumées livrées telles que décrites dans le connaissement. Néanmoins, le réceptionnaire peut également faire procéder à un constat contradictoire. Bien qu'un tel constat soit assimilable à

¹⁴ Article 17 des règles de Rotterdam ; Article 5 des règles de Hambourg.

¹⁵ Conv. Bruxelles 25 août 1924, art.3.6 ; D. n°66-1078, 31 déc. 1966, art.57 ; Règles de Hambourg 31 mars 1978, art.19 ; Règles de Rotterdam, art.23

¹⁶ Cass. Com. 4 mars 2014, DMF HS 18, n°84 BTL 2014, 175

des réserves il présente une différence de taille : les réserves n'ont qu'un rôle procédural, empêchant le transporteur de se prévaloir de la présomption de livraison conforme. Une expertise contradictoire permet de faire la preuve du dommage, ce qui pourra éventuellement permettre le succès de l'action en responsabilité. Dans un arrêt du 14 octobre 2014¹⁷ rendu par la chambre commerciale, la cour de cassation a précisé qu'une expertise non contradictoire n'équivaut pas au constat contradictoire. L'article 3.6 de la convention de Bruxelles du 25 août 1924 insiste également sur le caractère contradictoire d'une telle expertise afin de renverser la présomption de livraison conforme et d'entraîner la responsabilité du transporteur. Dans le cas où le réceptionnaire décide d'émettre des réserves, celles-ci doivent respecter un certain formalisme ; ainsi, le 2 février 2017, la cour d'Appel d'Aix-en-Provence¹⁸ a jugé utile de rappeler qu'en présence de dommages apparents, le réceptionnaire doit émettre des réserves écrites et que ni la convocation du transporteur à l'expertise contradictoire, ni l'envoi d'un courriel faisant état des dommages apparents sur le conteneur ne suffisent à renverser la présomption de livraison conforme. Les réserves doivent également être suffisamment précises et motivées. A ces conditions de forme s'ajoutent des conditions de délai : les réserves doivent être prises avant ou au moment de la livraison ou dans les trois jours suivant la livraison selon le type de dommage visé par les réserves¹⁹.

La livraison s'affirme donc comme étant le point de départ pour la prise des réserves qui sont elles-mêmes la première étape de l'action en responsabilité contre le transporteur.

¹⁷ Cass.com. 14 oct. 2014, n° 13-19.072, BTL 2014, 619, DMF 2015, 38, rapp. Rémerly, obs. M.Follin. Dans le même sens : DMF HS juin 2015, n° 99, p.78

¹⁸ BTL n° 3633- 27 février 2017 p.124-125 à propos de *CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 2 févr 2017 n° 14/04903*

¹⁹ Article 3.6 de la convention de Bruxelles de 1924. Délai porté à 15 jours sous les règles de Hambourg et 7 jours sous les règles de Rotterdam.

2. Livraison et délai de prescription

Toujours dans le cadre temporel, la livraison est aussi le point de départ de la prescription en matière de contentieux. En matière de transport maritime, la prescription est en principe d'un an²⁰. La convention de Bruxelles de 1924 précise que cette prescription de l'action commence à courir au moment de la délivrance de la marchandise ou, en cas de perte, au moment où elle aurait dû être livrée. L'article 58 du décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966 va dans le même sens, précisant que le délai « court à compter du jour où les marchandises furent remises ou offertes au destinataire ou, en cas de perte totale au jour où elles auraient dû être livrées. Cette prescription annale s'est finalement vue rallongée sous le régime des règles de Hambourg et de Rotterdam en passant à deux ans²¹.

3. Livraison et compétence du tribunal

Marqueur temporel de la prise de réserves et du début du délai de prescription, la livraison est également en matière maritime un marqueur spatial de la compétence : le lieu de livraison de la marchandise peut avoir pour conséquence la détermination du juge compétent. En effet, le décret du 31 décembre 1966 ouvre deux voies : il dispose dans un premier temps que *« les actions nées du contrat de transport de marchandises sont portées devant les juridictions compétentes selon les règles de droit commun. »* . Or, l'article 46 du code de procédure civile reconnaît comme compétent le tribunal *« du lieu de livraison effective de la chose »*. Le décret du 31 décembre 1966 reconnaît également la compétence du tribunal du lieu de chargement ou déchargement. Le caractère singulier de cette disposition a d'ailleurs été relevé en ces termes par le professeur Scapel: *« Il y a là une règle de grande importance, en tant qu'elle donne compétence à un juge qui peut apparaître – surtout pour ce qui est du tribunal du port de*

²⁰ Article 3.6 de la convention de Bruxelles de 1924 ; article L5422-18 du code des transports.

²¹ Article 20 des règles de Hambourg et article 62 des règles de Rotterdam.

déchargement- comme le juge naturel du litige. C'est en effet dans ce port que tout s'achève [...], la découverte par le destinataire d'une marchandise endommagée, comme la recherche des preuves de la cause du dommage. »²²

Bien que la convention de Bruxelles de 1924 reste muette concernant le tribunal compétent, les règles de Hambourg retiennent entre autre, comme la loi française, le tribunal du port de déchargement comme pouvant être compétent. Les règles de Rotterdam vont plus loin en proposant le tribunal du lieu de réception et de livraison²³.

Nous avons donc pu constater que la livraison constituait un repère spatio-temporel important en matière de contentieux : elle marque le début du délai de prise de réserve, celui du délai de prescription de l'action et elle permet également la détermination du tribunal compétent pour statuer sur ce contentieux.

A titre comparatif, il sera intéressant de voir ce qu'il en est lorsque le contentieux concerne un transport par route.

Chapitre 2 : Le contentieux post-livraison en transport routier

Section 1 – Nature de la responsabilité du transporteur routier

Tout comme son homologue maritime, le transporteur terrestre assume une responsabilité de plein droit. Ce principe se retrouve aussi bien en matière de transport intérieur que dans la convention CMR du 19 mai 1956²⁴. Le transporteur a une obligation de résultat quant à la bonne exécution du transport. En d'autres termes, tous les dommages constatés au moment de la

²² P. Bonassies et C. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Traités, 3^e éd., 2016, p.886 n°1149

²³ Article 66. II et 66.III des règles de Rotterdam.

²⁴ En ce sens : Article L 133-1 du code de commerce, article 17 de la convention CMR

livraison et non signalés par des réserves à la prise en charge lui seront imputables. Tout comme en transport maritime, le transporteur bénéficie d'une limitation de responsabilité et de causes d'exonérations. Le mécanisme des cas d'exonération en transport terrestre est plus strict qu'en transport maritime : Le transporteur routier doit prouver dans un premier temps l'existence d'un cas d'exonération, puis dans un second temps démontrer qu'il est bien la cause du dommage.

Pour ce qui est du cadre spatio-temporel de la responsabilité du transporteur terrestre, la CMR indique qu'elle s'étend de la prise en charge de la marchandise à la livraison. Le code de commerce, lui, vient nous préciser dans son article L133-1 que la responsabilité du « *voiturier* » concerne les pertes et les avaries « *autres que celles qui proviennent du vice propre de la chose ou de la force majeure*²⁵ ». L'article L133-2 quant à lui dispose que la responsabilité du transporteur est susceptible d'être engagée pour retard à la livraison, sauf cas de force majeure. La convention CMR, dans son article 17 précise que le transporteur est responsable en cas de perte, qu'elle soit totale ou partielle, mais également en cas d'avarie et de retard. Le transporteur routier assume donc une responsabilité similaire à celle de son homologue maritime. En effet, tous deux voient peser à leur encontre une responsabilité de plein droit quant aux pertes, avaries et retards de la marchandise qui va s'étendre de la prise en charge à la livraison.

Section 2 – L'action en responsabilité

1. Livraison et prise de réserves

Ce n'est qu'au moment de la livraison effective de la marchandise que les ayant droits pourront constater d'éventuelles avaries, pertes totales, partielles

²⁵ Article L133-1 du code de commerce.

ou retard et entamer une action en responsabilité. Pour cela, la première étape sera identique à celle en matière maritime : la prise de réserves à la livraison.

En droit interne, c'est l'article L133-3 du code de commerce qui se penche sur la question des réserves. En présence d'avaries ou de manquants, constatés à la livraison, le destinataire doit émettre ses protestations motivées dans un délai de trois jours suivant la réception. Le destinataire se doit d'émettre des réserves précises et motivées. Concernant la forme des réserves, la jurisprudence précise que les réserves doivent être « *significatives et complètes ; ainsi elles doivent faire apparaître avec netteté l'étendue et l'importance du dommage et donc être précises quant à la nature de l'avarie et quant à la quantité de matériels concernés.* »²⁶. A la différence du droit maritime, le non-respect des délais de protestation entraîne la forclusion. Ainsi, si aucune réserve n'est faite dans les trois jours suivants la livraison, le destinataire se verra déchu de son droit d'action contre le transporteur. Ce court délai s'applique aussi bien pour les dommages apparents que pour les dommages non apparents. Néanmoins, les avaries résultant d'un retard ne sont pas soumises à ce délai de forclusion. S'agissant du retard simple, la procédure exige une mise en demeure de livrer. Le destinataire devra ensuite prouver le préjudice subi.

La forclusion n'a été reprise que partiellement par la CMR. Le Professeur Putzeys le souligne d'ailleurs en ces termes : « *S'inspirant du droit maritime et rejetant celui de la CIM, la CMR (art. 30.1) n'a pas retenu la solution de la forclusion et préféré celle du renversement de la charge de la preuve* »²⁷. Néanmoins, la convention admet un délai de forclusion en matière de retard²⁸.

Autre différence avec le droit interne, les délais de réserve prévus par la CMR diffèrent selon qu'ils concernent des dommages apparents ou non apparents.

²⁶ CA Lyon, 3 juillet 2014, n° 13/04229

²⁷ J. Putzeys, *Le contrat de transport routier de marchandises*, Bruylant, 1981, n° 575 et suivants.

²⁸ L'article 30.3 de la Convention CMR du 19 mai 1956 dispose que les ayants droit ont un délai de 20 jours pour émettre des réserves pour retard, à compter de la mise à disposition de la marchandise au destinataire. Le cas échéant, l'action est forclosée.

On trouve ainsi un délai de sept jours ayant pour point de départ la livraison pour émettre des réserves concernant des dommages non apparents, alors que les dommages apparents doivent être notifiés au moment même de la livraison.

2. Livraison et délai de prescription.

En transport routier de marchandises, la livraison est aussi le point de départ du délai de prescription.

En droit interne, l'article L133-6 du code de commerce pose, comme en matière maritime, une prescription annale. En d'autres termes, les ayants droit de la marchandise disposent d'une année pour intenter une action en responsabilité contre le transporteur. Le code de commerce vient préciser que ce délai court « *dans le cas de perte totale du jour où la remise de la marchandise aurait dû être effectuée, et, dans tous les autres cas, du jour où la marchandise aura été remise ou offerte au destinataire*²⁹ ». Le droit interne présente également la particularité de substituer ce délai d'un an à la prescription de droit commun (5 ans) en cas de fraude ou infidélité du transporteur.

Le principe est le même en transport routier international. Dans son article 32, la CMR dispose que la prescription est d'un an, mais elle peut être allongée à trois ans en cas de dol ou d'une faute considérée comme équivalente selon la juridiction saisie. En France, l'article L 133-8 précise qu'il s'agit de la faute inexcusable³⁰. Dans le cas de perte partielle, avarie ou retard, la CMR dispose que la prescription court à partir du jour de la livraison. En cas de perte totale, il est précisé que le point de départ de la prescription se situe trente jours après l'expiration du délai de livraison convenu ou soixante jours après la prise en charge.

²⁹ Article L 133-6 du code de commerce.

³⁰ L'article la définit comme « la faute délibérée qui implique la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire sans raison valable ».

3. Livraison et compétence du tribunal

Enfin, tout comme en transport maritime, le lieu de livraison va être déterminant quant au tribunal compétent pour statuer sur tout litige survenu entre le transporteur et les ayants droit.

En droit interne, la compétence revient aux tribunaux de commerce. Le code de procédure civile retient comme tribunal compétent celui du lieu de résidence du défendeur (article 42). L'article 46 du code de procédure civile place la livraison comme marqueur de la compétence territoriale du tribunal en rendant le tribunal du lieu de livraison effective de la chose compétent. Naturellement, le principe étant celui de la liberté contractuelle, les parties au contrat de transport, qu'il soit maritime ou routier, restent libre d'y insérer des clauses attributives de juridiction.

En transport routier international, la compétence du tribunal du lieu de résidence du défendeur est également retenue mais ce qui nous intéresse se trouve au 1.b) de l'article 31 de la convention. Cet article donne compétence aux tribunaux du lieu de prise en charge ou de livraison de la marchandise, chose qu'une jurisprudence récente a d'ailleurs confirmé³¹. Le lieu de prise en charge ou de livraison s'entend au sens de « pays ». Ainsi, lors d'un transport routier international, la livraison apparaît également comme un outil de détermination du tribunal compétent.

En fin de compte, en matière de contentieux, la livraison de la marchandise et ses enjeux, bien que présentant certaines différences, restent très similaires en transport routier et en transport maritime. Dans chacun de ces modes de transports, ce n'est qu'au moment de la livraison effective de la marchandise que les ayants droit pourront engager la responsabilité du transporteur s'ils constatent des anomalies. La livraison apparaît donc comme le point de départ de la naissance du contentieux. Elle sera en effet un indicateur spatio-temporel

³¹ CA Bordeaux, 2^e ch., 12 oct. 2016, n° 16/02379.

quant aux délais de prise de réserves et de prescription de l'action, mais aussi pour la détermination du tribunal compétent.

Dans cette première partie relative aux points de convergence que présentent les transports routier et maritime en matière de livraison, nous avons pu constater deux choses : D'une part, la livraison constitue l'ultime étape de la réalisation du contrat de transport qui s'achève une fois la marchandise remise au destinataire qui en prend possession. De ce fait, la responsabilité qu'assume le transporteur quant aux pertes et avaries subies par la marchandise au cours du transport va cesser, et les risques seront transférés au destinataire. La livraison apparaît alors comme le marqueur de la fin du contrat de transport maritime et routier. D'autre part, nous avons vu qu'une fois le contrat de transport exécuté, les ayants droits de la marchandise peuvent engager la responsabilité du transporteur. Le contentieux entre les parties ne pourra naître qu'une fois la livraison effectuée. Cette dernière sera le point de départ des délais de prise de réserves, de la prescription, mais permettra également de déterminer le tribunal compétent, le juge naturel du litige étant celui du lieu de livraison de la marchandise.

Si le transport maritime de marchandises et le transport routier présentent des points de convergence en matière de livraison, ils n'en demeurent pas moins très différents. Du fait de l'environnement dans lequel le transport sera effectué, des acteurs et outils qui permettront le déplacement puis la livraison de la marchandise, d'importants points de divergence entre ces deux modes de transport sont à relever.

PARTIE II : LES POINTS DE DIVERGENCE

Le transport maritime de marchandise comme le transport par route présentent tous deux des spécificités qui leurs sont propres. Ces points de divergence sont nombreux et découlent de la différence radicale entre ces deux modes de transport : ils n'évoluent pas dans le même environnement, s'opèrent avec des outils différents, ont des documents de transport bien particuliers et des régimes juridiques propres.

A cet égard, il peut sembler pertinent de s'intéresser aux spécificités de ces deux modes de transport quant à la livraison de la marchandise, avant de les comparer pour mieux en saisir les conséquences.

TITRE 1 : Les spécificités de la livraison en transport maritime et routier.

Chacun de ces deux modes de transport dispose d'un régime juridique qui lui est propre. De ce fait, la vision et le déroulement de la livraison divergeront d'un mode de transport à l'autre. A titre d'exemple, le terme de « livraison » ne sera pas défini de la même manière en droit maritime ou en droit des transports routiers.

Le transport maritime, de par le milieu dans lequel il évolue, les délais d'exécution du transport et les infrastructures auxquelles il recourt présentera donc de nombreuses spécificités.

Le transport routier quant à lui mettra en exergue des particularités bien différentes selon qu'il s'agisse d'un transport national ou international.

Chapitre 1 : Les spécificités de la livraison en transport maritime

La loi du 18 juin 1966 codifiée dans le code des transports dispose que l'obligation du transporteur cesse à la livraison. D'une manière générale on peut donc considérer que la livraison se définit comme étant « *l'opération par laquelle le transporteur met fin à ses obligations et transfère les risques au destinataire.* »³² .

Cependant, il s'agit en l'espèce d'une définition générale de la livraison applicable à chaque mode de transport ; or cette première section a vocation à s'intéresser aux particularités de la livraison en transport maritime.

Section 1 – Définition de la livraison en transport maritime

René Rodière proposait une définition de la livraison dans son traité de droit maritime : « *la livraison est l'acte juridique par lequel le transporteur accomplit son obligation fondamentale en remettant au destinataire (ou à son représentant), qui l'accepte, la marchandise qu'il a déplacé à cette intention* »³³. Néanmoins, comme nous l'avons vu en introduction, historiquement on a un temps effectué une distinction entre la livraison matérielle et la livraison juridique de la marchandise, les considérant comme deux opérations distinctes. A cet égard, de nombreux affrontements jurisprudentiels et doctrinaux ont eu lieu, pour que soit finalement retenue la conception matérielle de la livraison. Le 17 novembre 1992, la chambre commerciale de la cour de cassation a finalement définie la livraison en transport maritime de la manière suivante : « *l'opération par laquelle le transporteur remet la marchandise à l'ayant droit qui l'accepte ou qui est mis en mesure d'en vérifier l'état et, le cas échéant, d'assortir son acceptation de*

³² En ce sens : P. Bonassies et C. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Traité, 3^e éd., 2016 p.795 n°1031.

³³ R. Rodière, *Traité de droit maritime*, Dalloz, 1938, t.II, n° 545.

réerves puis d'en prendre effectivement possession. »³⁴. Au fil du temps, la jurisprudence a maintenu sa position, retenant que la livraison était composée de deux éléments : une remise matérielle de la marchandise et une acceptation du destinataire³⁵ qui devait pouvoir en vérifier l'état et éventuellement émettre des réserves. Le 19 juin 2012, la cour de cassation a donné une définition précise et complète en ces termes : « *la livraison est l'opération matérielle par laquelle le transporteur remet la marchandise à l'ayant droit, celui-ci étant en mesure d'en prendre possession et d'en vérifier l'état.* »³⁶.

Cette définition est une des spécificités de la livraison en transport maritime, mais elle n'est pas la seule.

Section 2 – L'entreprise de manutention : un acteur important de la livraison en transport maritime.

Lors d'un transport maritime de marchandise, le lieu et le moment de la livraison sont choisis librement par les parties. La livraison mettant fin au contrat de transport et entraînant de surcroît un transfert des risques du transporteur vers le destinataire, le premier a tout intérêt à la faire survenir le plus tôt possible. Néanmoins, la livraison de la marchandise au destinataire ne peut être accomplie avant son déchargement à quai³⁷. Comme nous l'avons vu, le transport maritime a la particularité d'impliquer des navires et des infrastructures portuaires. Pour cela, les opérations de chargement ou de déchargement diffèrent de celles pratiquées en matière de transport routier. Les dispositions légales³⁸ prévoient que les opérations de déchargement de la

³⁴ Cass.com. 17 nov. 1992, navire Rolline, N° 90-22.147

³⁵ CA Paris, 20 juin 2013, n°11/04258 la signature et l'apposition du cachet sur le récépissé de transport constitue une preuve de l'acceptation de la marchandise par le destinataire.

³⁶ Rapport du conseiller, Cass. com. 19 juin 2012, n° 11-18.490, Bull. civ. IV, n° 131, BTL 2012, p. 441, DMF 2013, p.41

³⁷ En ce sens : article 12.3 des règles de Rotterdam.

³⁸ Décret n°66-1078, 31 déc. 1966, art. 38 ; Convention de Bruxelles du 25 août 1924, art.3§2;

marchandise sont placées impérativement à la charge et sous la responsabilité du transporteur, mais celui-ci va généralement sous-traiter.

Le fait que le transport maritime de marchandises implique l'utilisation de navires et d'infrastructures portuaires est déjà une spécificité qui diffère du transport routier, et il en résulte l'apparition d'un nouvel acteur dans la chaîne de transport : l'entreprise de manutention.

1. Définition et rôle de l'entreprise de manutention dans la livraison

Il s'agit d'entreprises spécialisées dans les opérations de chargement et de déchargement des navires³⁹. Le régime juridique auquel sont soumises les entreprises de manutention se trouve dans la loi du 18 juin 1966⁴⁰, le décret du 31 décembre 1966 ainsi que dans le code des transports aux articles L5343-1 et suivants. Les opérations de manutention entendues au sens de chargement, déchargement et séjour à quai des marchandises exposent celle-ci à de nombreux risques. Les professeurs Scapel et Bonassies l'expriment d'ailleurs en ces mots : « *aux risques résultants de manutention complexes et souvent brutales, s'ajoutent les risques de perte et de vol. La livraison constitue donc un point particulièrement sensible.* ⁴¹ ». En plus de ces opérations de mise à bord et de débarquement des marchandises, les entreprises de manutention peuvent assurer la garde et la délivrance de la marchandise déchargée à quai. Elles deviennent alors un acteur direct de la livraison de celle-ci.

2. Responsabilité de l'entreprise de manutention.

Du fait de ces opérations particulièrement sensibles de manipulation de la marchandise, les acconiers peuvent souvent être responsables de dommages subis par celle-ci ; se pose alors la question de leur responsabilité. Initialement, la jurisprudence dans un arrêt rendu par la cour de cassation le 3 mars 1964 prévoyait la possibilité pour le destinataire de la marchandise qui

³⁹ Voir art. L 5422-19 du code des transports.

⁴⁰ Article 50 et suivants

⁴¹ P. Bonassies et C. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Traités, 3^e éd., 2016 n° 1031 p.795

constatait des pertes ou avaries d'engager la responsabilité de l'entreprise de manutention. La loi du 18 juin 1966 a été contre cette jurisprudence avec son article 52 dans lequel elle dispose que seul le cocontractant de l'entreprise de manutention peut engager la responsabilité de celle-ci. Rappelons que le contrat de manutention est passé entre le transporteur et l'entreprise de manutention ; pour espérer réparation, les ayants droit de la marchandise devront donc intenter une action en responsabilité contre le transporteur qui aura à son tour la possibilité d'une action contre l'entreprise de manutention.

3. Le cas particulier de l'acconage monopolistique

En principe, la responsabilité du transporteur s'étend de la prise en charge de la marchandise à la livraison de celle-ci au destinataire ou ses représentants, couvrant ainsi les opérations de manutention. Néanmoins, on trouve dans certains ports des acconiers monopolistiques ; le transporteur n'ayant pas le choix quant à son cocontractant manutentionnaire, sa responsabilité va cesser au moment de la remise de la marchandise à celui-ci pour le déchargement⁴².

Section 3 – Les clauses de livraison en droit maritime

S'il arrive parfois que la livraison matérielle de la marchandise soit effectuée par l'entreprise de manutention, il arrive aussi qu'elle soit le fait du transporteur. Cette opération le délivrant de la responsabilité qu'il assume, il aura tendance à la faire survenir le plus tôt possible, et pour cela, il a la possibilité d'inclure au contrat des clauses spécifiques.

⁴² P. Bonnassies et P. Delebecque, « Transporteur, livraison, acconier monopolistique », *DMF hors-série*, juin 2015, p.75

1. La clause « *Container yard* »

On trouve dans certains connaissement l'indication « CY », il s'agit en fait d'une clause dite « container yard ». Le Lamy Transport tome 2 définit cette clause comme désignant « *le terre-plein portuaire où sont entreposés les conteneurs à proximité du quai maritime avant chargement ou après déchargement à bord du navire* ». Pendant un temps cette clause a été source de contentieux, visant à déterminer si par elle, le transporteur considérait la livraison comme effectuée une fois la marchandise entreposée dans le parc à conteneurs, ou alors si elle indiquait simplement que le destinataire devait venir prendre livraison de la marchandise dans le parc à conteneurs. Le 4 mai 2006, la cour d'appel de Rouen précise en ces termes qu'il s'agit de la seconde hypothèse : « *container yard, indique seulement que le lieu de livraison des conteneurs est situé dans la zone portuaire réservée à leur entreposage après débarquement des navires; elle ne signifie pas que le dépôt des conteneurs en ce lieu constitue, par lui-même, une livraison appropriée* ». ⁴³

2. La clause de livraison sous-palan

Les transporteurs peuvent aussi prévoir la présence d'une clause de livraison sous-palan. Cette clause a pour but de prévoir que la responsabilité du transporteur cesse au moment où la marchandise sera déchargée, sous le palan du navire. Le transporteur se protège ainsi face à toute perte ou avarie survenue à quai pour laquelle les ayants droits auraient pu tenter une action en responsabilité contre lui. Les professeurs Pierre Bonassies et Philippe Delebecque estiment qu'une telle clause n'affecte pas directement la responsabilité du transporteur, mais aménage ses obligations, évitant ainsi la prohibition des clauses de responsabilité⁴⁴. Dans l'un de ses commentaires, ce dernier qualifiait la clause de livraison sous palan comme n'étant que l'expression de la liberté contractuelle. Bien que devant être expressément

⁴³ CA Rouen, 4 mai 2006, n°04/01825

⁴⁴ P. Bonassies et P. Delebecque, DMF hors-série, juin 2014 p.71

stipulée au contrat, une telle clause fait partie de son économie générale et n'a donc pas à être spécialement acceptée par le destinataire. Il est tout de même important de préciser que la présence d'une clause de livraison sous palan ne décharge pas le transporteur de son obligation de procéder de manière appropriée et soigneuse au déchargement. Pierre Bonassies indiquait d'ailleurs dans une note sous l'arrêt de la Chambre commerciale du 17 nov. 1992 « *pour que l'on puisse parler de livraison, il est nécessaire que le destinataire, avisé de l'arrivée de la marchandise, ait eu à la fois le temps et les moyens de constater la présence physique de la marchandise à quai ou en magasin et d'en vérifier l'état* ». En présence d'une clause de livraison sous palan, il faudra donc que le transporteur informe suffisamment à l'avance le destinataire pour qu'il soit en mesure de prendre livraison de la marchandise une fois celle-ci à quai⁴⁵. Commentant cet arrêt du 22 mai 2007, X. Delpech décrit ainsi une volonté de la cour de cassation de concilier les impératifs contradictoires de la clause de livraison sous palan et de la conception matérielle de la livraison en imposant au transporteur une obligation de diligence qui se poursuit une fois la marchandise à quai.

3. Les clauses FIO et FIOS

Parmi les clauses concernant la livraison en transport maritime, on trouve aussi les clauses FIO (free in and out) et FOIS (free in and out and stowed). Ces clauses vont stipuler que les frais et les risques des opérations de chargement, déchargement et parfois d'arrimage de la marchandise seront supportés par ses ayants droit. L'article 38 du décret du 31 décembre 1966 dispose que le transporteur doit procéder de manière appropriée et soigneuse au chargement et au déchargement nonobstant toute clause contraire. On comprendra donc que la validité des clauses FIO et FOIS ne soit retenue que très partiellement par les juges français. En effet, ces derniers reconnaissent

⁴⁵ En ce sens : Cass. Com. 22 mai 2007, n° 06-14.070

comme licite le fait de mettre à la charge des ayants droit ces opérations, mais considèrent comme nul le transfert des risques qui vont donc continuer d'être assumés par le transporteur. Il n'en va pas de même pour les tribunaux britanniques dont la jurisprudence⁴⁶ constante et la doctrine reconnaissent pleinement la validité de ces clauses.

Comme nous l'avons vu, la livraison en transport maritime présente des spécificités propres à ce mode de transport, résultant de l'emploi de navires et d'infrastructures portuaires. Nous avons également pu constater que bien qu'aucune disposition légale ne définisse la livraison, la jurisprudence et la doctrine ont retenu deux critères principaux : la remise physique de la marchandise et l'acceptation de celle-ci par le destinataire après en avoir vérifié l'état. Le transport maritime ne permettant pas une livraison directement chez le destinataire, de nombreux acteurs vont intervenir entre l'arrivée au port de destination et la réception par le destinataire, parmi lesquels l'entreprise de manutention. Enfin, nous avons étudié les clauses relatives à la livraison que peut insérer le transporteur maritime dans les connaissements qu'il utilise. Ces clauses ont pour vocation d'anticiper au maximum la livraison afin de réduire au mieux la durée de sa responsabilité. La livraison d'hydrocarbures et de vrac liquides est aussi un sujet qu'il serait intéressant d'évoquer, mais qui manque cruellement de documentation, car n'engendrant que peu de contentieux.

Tant de particularités qui sont propres au maritime et qu'on ne retrouvera pas forcément dans d'autres modes de transport. Cependant, la route et les véhicules terrestres à moteurs impliqués dans le transport routier de

⁴⁶ *Pyrene v. Scindia*, 14 avr. 1954 ; *GH Renton and Co Ltd v. Palmyra Trading Corporation of Panama*, 5 déc. 1956 ; Chambre des Lords *Jindal Iron v. Islamic Solidarity*, 25 nov. 2004

marchandises en font également un transport unique en son genre, mais sous d'autres aspects.

Chapitre 2 : Les spécificités de la livraison en transport routier

Quand un transport n'implique pas de franchissement transocéanique, il peut être exécuté par voie terrestre et notamment par route. Il est alors possible d'effectuer un transport « *door to door* » et la livraison se fera alors directement chez le destinataire. Le transport routier national régit par le code de commerce aux articles L 133-1 et suivants et les contrats types présente d'importantes différences avec le transport routier international régit par la CMR. Dans un cas comme dans l'autre on trouve des particularités propres à ce mode de transport qui le distinguent du transport maritime.

Section 1 – Définition de la livraison en transport routier

Comme nous l'avons souligné en introduction, la livraison en transport routier a aussi connu la question de la distinction entre livraison matérielle et livraison juridique. Dans la première hypothèse, la livraison serait réputée effectuée, une fois la marchandise remise physiquement au destinataire tandis que dans la seconde, c'est l'acceptation juridique de la marchandise par le destinataire qui permettrait de la considérer comme livrée. Finalement, la solution est venue des contrats-types qui ont opéré une véritable synthèse des deux hypothèses en définissant la livraison de la manière suivante : « *Par livraison, on entend la remise physique de la marchandise au destinataire ou à son représentant dûment désigné, qui l'accepte juridiquement.* »⁴⁷. On retiendra donc deux critères : la remise physique de la marchandise au destinataire et l'acceptation juridique de celui-ci.

⁴⁷ Article 2.9 du contrat type applicable aux transports publics routiers de marchandises pour lesquels il n'existe pas de contrat type spécifique.

La livraison et les opérations qui l'encadrent vont présenter des différences selon qu'elles soient régies par les contrats types ou la CMR.

Section 2 – La livraison en transport routier national

Bien que le principe reste celui de la liberté contractuelle, la grande majorité des transports routiers nationaux sont régis par les contrats types et plus particulièrement par le contrat type général qui possède un caractère supplétif. Ce contrat type applicable aux transports publics routiers de marchandises pour lesquels il n'existe pas de contrat type spécifique, ou contrat type « général », effectue en matière de livraison une distinction intéressante. En effet, les acteurs impliqués dans la livraison et le déroulement de celle-ci vont dépendre du poids total de l'envoi. C'est dans son article 7 que le contrat type général règlemente les opérations de chargement, calage, arrimage, sanglage et déchargement. Il y est prévu que la responsabilité pour les dommages subis par la marchandise au cours de ses opérations incombe à celui qui les exécute.

1. Envois de moins de trois tonnes

Comme le rappelle justement Marie Tilche⁴⁸, le déchargement, opération matérielle, et la livraison, opération juridique, ne se confondent pas, « *le premier précède la seconde* ». On pourrait ajouter à cela que ces opérations sont cependant étroitement liées l'une à l'autre. L'article 7.1 du contrat type général place l'opération de déchargement sous la responsabilité du transporteur qui l'exécute. Ce dernier étant responsable de la prise en charge de la marchandise jusqu'à la livraison, sa responsabilité couvre donc également les opérations de chargement et de déchargement. Le transporteur ne peut pas totalement se désintéresser de la marchandise une fois celle-ci déchargée. Comme nous l'avons dit, la livraison suppose une remise matérielle et une acceptation juridique de la marchandise par le destinataire.

⁴⁸ M. Tilche, « Livraison, points de friction », BTL, N° 3463, 17 juin 2013

L'article 9 du contrat type général relatif à la livraison vient préciser que c'est la signature du destinataire sur le document de transport qui fera preuve de la remise et de l'acceptation de l'envoi, mettant ainsi fin au contrat de transport et déchargeant ainsi le transporteur de sa responsabilité.

L'article 7.1.1 poursuit le détail de l'opération de déchargement en allant jusqu'à détailler le lieu où elle doit s'effectuer : l'enceinte de l'entreprise, le point de proximité au seuil du magasin ou encore le seuil de l'habitation.

2. Envois de plus de trois tonnes

Si le déroulement de l'opération de déchargement des envois de moins de trois tonnes ne semble pas vraiment différent des autres modes de transport, la grande particularité du transport routier national se trouve plutôt dans l'article 7.2 du contrat type général relatif aux envois de plus de trois tonnes. En effet, concernant un tel envoi, l'opération de déchargement de la marchandise incombera au destinataire. Le transporteur aura l'obligation de mettre la marchandise et le véhicule à disposition du destinataire pour le déchargement⁴⁹ ainsi que de surveiller ce dernier. Une fois la marchandise déchargée par le destinataire et l'acceptation juridique délivrée établie par la signature du document de transport, le transfert des risques s'effectue et la présomption de responsabilité jusque-là assumée par le transporteur prend fin.

Le caractère supplétif du contrat type général a son importance, car des conventions contraires à certaines clauses peuvent être admises. Ainsi, Marie Tilche, dans un article dans le Bulletin des Transports et de la Logistique, n° 2994 du 30 juin 2003 a par exemple émis l'hypothèse d'une clause de livraison « sous palan » en transport routier national. Le déchargement du

⁴⁹ CA Rouen, Ch. Civ. et comm, 25 octobre 2012, n° 11/04591 : Le transporteur qui nuit au bon déroulement du déchargement peut voir sa responsabilité engagée

véhicule qu'il soit effectué par le transporteur ou le destinataire coïnciderait alors avec la livraison.

En transport routier national, le contrat type général propose donc une distinction entre les envois de moins de trois tonnes et les envois de plus de trois tonnes, mettant tantôt le déchargement à la charge du transporteur et tantôt à la charge du destinataire.

En dehors des contrats types, on trouve aussi des spécificités présentes dans le code de commerce comme la forclusion.

3. La forclusion

La forclusion est une fin de non-recevoir qui ne peut être ni interrompue, ni suspendue. Comme nous l'avons vu précédemment, l'article L 133-3 du code de commerce dispose que les ayants droits de la marchandise ont un délai de trois jours pour adresser au transporteur leurs protestations motivées par acte extra-judiciaire en cas d'avarie ou manquant. Le non-respect de ce délai entraînera la forclusion : l'extinction de l'action contre le transporteur.

Cette sanction pour le non-respect des délais se traduisant par une fin de non-recevoir est propre au transport routier national. Elle n'existe pas en transport maritime et n'a été que très partiellement reprise par la CMR comme nous l'avons évoqué précédemment.

Section 3 – La livraison en transport routier international

1. Les contrats types au secours de la CMR

La convention CMR du 19 mai 1956 ne détaille pas les modalités d'exécution de la livraison. Les articles 13 à 16 la concernent mais ils n'en donnent pas de définition et ne détaillent pas non plus les conditions d'exécution. Afin de

définir la livraison et d'en connaître les modalités d'exécution, les juridictions françaises font application du règlement CE n°593/2008 du 17 juin 2008 ou règlement ROME I (anciennement convention de Rome de 1980) pour déterminer quelle est la loi nationale compétente⁵⁰. Lorsque la loi française est retenue au regard des critères du règlement Rome I, la définition et les modalités d'exécution de la livraison seront celles établies par le contrat type général que nous avons vu en section 2. La CMR ne règlemente donc pas en détail la livraison et les opérations qui l'encadrent, obligeant les juges à mettre en œuvre les règles de conflit de lois. Si elle n'est pas le texte le plus riche concernant les opérations de livraison, elle présente néanmoins une spécificité, elle aussi inspirée du droit français : la forclusion pour retard.

2. La forclusion pour retard

Bien qu'ayant déjà été mentionnée, il semble juste de replacer la forclusion retenue par l'article 30.3 de la CMR dans son contexte. Cet article dispose que le retard à la livraison ne peut être indemnisé en transport routier international de marchandise que lorsque des réserves ont été émises dans un délai de vingt-et-un jours suivant la mise à disposition de la marchandise. Il s'agit sans nul doute d'une particularité propre à ce mode de transport qui se devait d'être soulignée.

Nous avons pu mettre en avant les spécificités que présente la livraison des marchandises en transport routier, à la fois lors d'un transport national et lors d'un transport international. Ces caractéristiques propres à la livraison en transport routier permettent une distinction nette avec la livraison effectuée lors d'un transport maritime de marchandises. Avant cela, nous avons

⁵⁰ CA Versailles, 12ème Chambre, arrêt n° 04/03248 du 27 octobre 2005 : faisant application de la convention de Rome de 1980, l'arrêt a déterminé la loi du lieu de livraison (France) comme étant applicable et par conséquent que la livraison devait s'entendre au sens retenu par le contrat type général.

également pu constater que le transport maritime présente également ses propres spécificités. Ces divergences concernant la livraison entre ces deux modes de transport ont parfois été la cause et parfois la conséquence de contentieux ayant fait jurisprudence. Il sera donc intéressant de voir quelles ont été les conséquences de ces divergences sur le transport maritime et routier.

Titre 2 : Les conséquences de ces divergences

L'opération matérielle et juridique de livraison de la marchandise amène à un constat sans appel : la livraison est un point clef de l'exécution du contrat de transport et de la recherche de la responsabilité du transporteur. Nous avons vu que cette opération présente de nombreuses particularités en transport maritime et qu'il en va de même en transport routier. Ces caractéristiques que présente la livraison dans chaque mode de transport ont parfois été la source de contentieux importants, mais pas toujours. En effet, il est également arrivé que les caractères spécifiques que l'on attribue aujourd'hui à la livraison soient le résultat d'une solution retenue par les tribunaux.

Chapitre 1 : Les conséquences des spécificités de la livraison sur le transport maritime

Il s'agit ici de présenter succinctement les contentieux et autres cas de jurisprudence dont les spécificités de la livraison en droit maritime ont été la source mais aussi ceux dont elles ont été le résultat.

Section 1 - La controverse de la « *billette de sortie* »

Cette controverse relative à la « billette de sortie » ayant déjà été évoquée dans notre introduction, il est tout naturel d'y revenir car elle a marqué tout un

pan de l'histoire du droit maritime français en aboutissant sur une définition plutôt précise de la livraison aujourd'hui encore retenue.

1. « Billette de sortie » : notion et origine de la controverse

Pour commencer, nous nous devons de rappeler que la « Billette de sortie » est un document utilisé principalement dans le port de Marseille. La livraison se déroule de la manière suivante : le destinataire se rend au port de déchargement et échange son connaissement contre un bon à délivrer. Par la suite, le destinataire échange ce bon à délivrer ou *delivery order* contre une « billette de sortie » représentant une autorisation de sortie de l'enceinte portuaire. L'origine de cette controverse qui aura fait couler beaucoup d'encre vient de la question de déterminer le moment exact de la livraison. Deux écoles se sont alors opposées : la thèse de la livraison matérielle et la thèse de la livraison juridique ou documentaire.

2. Conflit de jurisprudences entre le tribunal de commerce de Marseille et la cour d'appel d'Aix-en-Provence

On trouvait dans ce conflit jurisprudentiel d'une part le tribunal de commerce de Marseille défendant une conception matérielle de la livraison, considérant qu'elle n'était accomplie qu'après la réalisation des opérations matérielles et juridiques, soit seulement après la remise de la « billette de sortie »⁵¹. Dans deux arrêts rendus le 14 mars 1989 et le 14 mai 1991, le tribunal de commerce de Marseille persistait dans son analyse, affirmant dans ses décisions que la remise du *delivery order* n'était nullement constitutive d'une preuve de la livraison.

D'autre part, on trouvait la cour d'appel d'Aix-en-Provence défendant une conception documentaire ou juridique de la livraison, considérant que celle-ci

⁵¹ T. Com. Marseille, 25 octobre 1988

résultait de la volonté des parties et de la remise aux ayants droit du bon à délivrer⁵².

3. La solution de la Cour de cassation

Le 17 novembre 1992, la Cour de cassation va finalement donner raison aux tribunaux marseillais et consacrer la conception matérielle de la livraison⁵³. Dans cet arrêt, la Cour a donc ajouté comme critère, l'acceptation du destinataire avec ou sans réserves. Ce dernier doit être en mesure de vérifier l'état de la marchandise et de l'accepter afin que la livraison puisse être considérée comme effectuée. Les années suivant cet arrêt, une jurisprudence constante s'est établie, reprenant à chaque fois la conception matérielle de la livraison⁵⁴, jusqu'à donner une définition précise, aujourd'hui encore utilisée, que nous avons vu précédemment.

Les questions soulevées par l'indétermination du moment de la livraison ont donc été le sujet de nombreux affrontements jurisprudentiels et doctrinaux. Finalement, la Cour de cassation y a mis un terme en consacrant la théorie de la livraison matérielle et en donnant une définition précise. Les conséquences pratiques sont d'une grande importance car elles permettent depuis, de savoir précisément à quel moment s'effectue le transfert des risques et à quel moment s'achève le contrat de transport.

Si la controversée « billette de sortie » a permis d'aboutir à une définition claire et précise de la livraison, elle n'est pas la seule particularité de la livraison en transport maritime à avoir façonné l'exécution de ce mode de transport. L'apparition des entreprises de manutention a également bouleversé le déroulement de la livraison en transport maritime et soulevé nombre d'interrogations.

⁵² CA Aix-en-Provence, 13 mars 1987

⁵³ Cass. Com. 17 novembre 1992, n°90-22.147

⁵⁴ Voir en ce sens : Cass. Com. 5 juillet 1994 n° 92-13.314 ; Cass. Com. 19 mars 1996, n°94-15.628 ; Cass. Com. 30 juin 2004, n°03-10.751 ; Cass. Com. 19 juin 2012, n°11-18.490

Section 2 : les conséquences de la présence de l'entreprise de manutention sur la chaîne de transport

1. Histoire et évolution du statut des entreprises de manutention

Autrefois et jusqu'à la seconde moitié du XIX^e siècle, les opérations de manutention de la marchandise entendues au sens de chargement et déchargement du navire étaient effectuées par l'équipage lui-même. De la pratique a fini par naître un auxiliaire terrestre du transporteur maritime : l'entreprise de manutention. Le paysage du transport maritime a été profondément modifié par l'apparition de ce nouvel acteur qui a un rôle prépondérant en matière de livraison. Ayant précédemment vu le régime et le rôle de l'entreprise de manutention portuaire, il s'agit cette fois d'étudier les conséquences pratiques résultant de l'existence d'un tel acteur. Avant la loi du 18 juin 1966, les entreprises de manutention ne bénéficiaient pas de statut particulier. De ce fait, les actions en responsabilité des ayants droit de la marchandise contre les entreprises de manutention étaient parfaitement recevables. Un arrêt du 3 mars 1964 rendu par la cour de cassation a d'ailleurs reconnu pleinement la légitimité du destinataire à se prévaloir du contrat de manutention passé entre le transporteur maritime et l'entreprise de manutention. Par la suite, l'article 52 de la loi de 1966 retranscrit dans le code des transports à l'article L 5422-20 a restreint la possibilité d'une action en responsabilité contre l'entreprise de manutention à son seul cocontractant : le transporteur maritime. Cette solution ne fait pas l'unanimité dans la doctrine. Dans leur traité de droit maritime, les professeurs P. Bonassies et C. Scapel déploraient les conséquences théoriques et pratiques du système institué par la loi de 1966⁵⁵.

⁵⁵ P. Bonassies et C. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Traités, 3^e éd., 2016 n° 681 p.550

2. Action en responsabilité : l'avis de la doctrine

Sur le plan théorique, les auteurs reprochaient une application trop stricte de la règle de la relativité des contrats. Considérant que les opérations de manutention peuvent être directement rattachables au contrat de transport, les auteurs trouvaient regrettable que l'action en responsabilité du destinataire contre le manutentionnaire ne soit pas admise. Ils s'expriment d'ailleurs en ces termes : « *En se fondant sur les notions de « groupe de contrats » ou de « sous-contrat », il ne serait pas choquant d'accorder au destinataire de la marchandise une action contre l'entrepreneur de manutention* ».

Sur le plan pratique, on sait que les entreprises de manutentions sont parfois responsables de dommages subis par la marchandise (chute, manutention violente, oubli ou perte dans les entrepôts etc.). On sait également que les transporteurs ont souvent l'habitude de prévoir des clauses attributives de juridictions dans leurs contrats de transport. P. Bonassies et C. Scapel dénoncent dans leur traité que laisser au destinataire la seule action contre le transporteur l'exposerait à devoir plaider devant un juge étranger, un dommage causé dans un port français par une entreprise de manutention française. La solution est en effet critiquable.

La présence d'entreprises de manutentions maritime a eu pour conséquences principale l'apparition d'un nouvel acteur dans la chaîne de transport, dont l'activité revêt une importance capitale puisqu'il s'agit d'opérations à risques (chargement et déchargement) mais aussi d'opérations ayant un lien direct avec la livraison de la marchandise (réception, reconnaissance et garde). De plus, cet acteur intervenant entre les ayants droit et le transporteur a soulevé des interrogations quant à l'engagement de sa responsabilité, suscitant l'intérêt de la doctrine et de la jurisprudence.

Section 3 : L'avenir incertain de la livraison en transport maritime

Dans la partie consacrée aux spécificités de la livraison en transport maritime, nous avons relevé que le transporteur avait la possibilité d'inclure certaines clauses relatives au moment ou au lieu de la livraison. Nous avons donc étudié brièvement la clause container yard, la clause de livraison sous palan et les clauses FIO et FOIS. Il apparaît que ces clauses vont vraisemblablement toutes dans le même sens : anticiper au maximum la livraison pour permettre au transporteur de se délivrer au plus tôt de sa responsabilité et permettre le transfert des risques au plus vite. Il est légitime de se poser la question de savoir si la présence de telle clause et la volonté du transporteur n'ont pas eu pour conséquence de faire évoluer les textes en ce sens.

Si la loi du 18 juin 1966 et le décret qui l'accompagne ont permis d'éviter de voir ressurgir les clauses « déchargement en cales », les règles de Hambourg et de Rotterdam laissent néanmoins planer le doute. En effet, l'article 4.b.II des règles de Hambourg prévoit que la livraison peut être considérée comme effectuée à la remise de marchandises en cale à une entreprise de manutention monopolistique. L'article 13§2 des règles de Rotterdam quant à lui prévoit explicitement que les parties peuvent convenir que les opérations de chargement, déchargement, manutention et arrimage seront effectuées par les ayants droit de la marchandise. Pour la doctrine, ces articles sont en contradiction totale avec l'objectif de protection des intérêts de la marchandise des Règles.

Comme nous l'avons vu, les spécificités que présente la livraison en transport maritime ont permis de façonner ce mode de transport à travers l'histoire. Certaines de ces spécificités se sont présentées comme des problématiques auxquelles il fallait répondre, tandis que d'autres se sont présentées comme des réponses à des problématiques. Dans un cas comme dans l'autre ces spécificités ont eu un impact sur la manière dont se déroule aujourd'hui en pratique la livraison. Voyons maintenant la manière dont les particularités de la livraison en transport routier ont impacté ce mode de transport.

Chapitre 2 : Les conséquences des spécificités de la livraison sur le transport routier

Tout comme nous l'avons fait pour les conséquences des spécificités de la livraison en transport maritime, nous allons étudier, dans cet ultime chapitre, les conséquences qu'ont eu les spécificités de la livraison en transport routier sur ce mode de transport. Il s'agit ici de voir comment l'apparition de telle ou telle caractéristique de la livraison a pu faire évoluer le transport routier, et d'étudier quelles ont été les questions soulevées par celles-ci ou les solutions que ces spécificités ont permis d'apporter.

Section 1 : les contrats types : une révolution en matière de livraison en transport national.

En matière de livraison mais également de transport routier en général, les contrats types ont fortement contribué à façonner le transport national pour le rendre tel qu'il est aujourd'hui. Le contrat type « général » est l'un des rares textes proposant une définition précise de la livraison. Autre grande particularité du contrat type général : dans le cas d'un envoi d'un poids supérieur à trois tonnes, le destinataire devient un acteur majeur de la livraison en voyant placé à sa charge l'opération qui la précède : le déchargement. Ces particularités que propose le contrat type ont un réel impact sur le moment de la livraison en transport routier national.

1. La livraison dans le contrat type : remise physique et acceptation juridique.

Comme nous avons pu le souligner précédemment, le contrat type général est applicable à un transport routier national, mais il arrive également qu'il soit utilisé lors d'un transport international. La CMR ne donnant aucune définition de la livraison, en cas de litige concernant celle-ci, si le règlement Rome I

désigne le droit français comme applicable, on va alors se référer à la définition proposée par les contrats types.

La définition de la livraison proposée par contrat type retient deux critères : une remise matérielle de la marchandise et une acceptation juridique de celle-ci par le destinataire. Le fait pour un texte de fournir une définition aussi précise de la livraison a évidemment eu certaines conséquences en matière de contentieux. Le 5 novembre 1996, le tribunal d'Annecy a retenu une interprétation plutôt souple de la notion d'acceptation juridique⁵⁶. Dans les faits, le destinataire d'un transport avait demandé au transporteur de dételer la remorque et de la stationner sur son parking, car deux autres véhicules étaient en train de procéder au déchargement. Une partie de la marchandise ayant été volée alors que la remorque stationnait sur le parking du destinataire, la question du moment précis de la livraison s'est alors posée. Bien que s'agissant d'un transport routier franco-italien, la CMR étant applicable, le contrat type général a été retenu quant à la définition de la livraison. Dans cet arrêt, les juges ont retenu que le déchargement de la remorque ayant été décalé au lendemain sur demande du destinataire, et ladite remorque étant demeurée sous sa garde, sur son parking, le destinataire était « *en mesure d'en assumer la surveillance, à l'exclusion du voiturier qui n'avait plus aucune qualité ni aucun moyen pour le faire* ». C'est donc une interprétation souple de la notion de livraison et d'acceptation juridique de la marchandise qu'a livré le tribunal de grande instance d'Annecy. Après avoir analysé cette décision, le professeur Barthélémy Mercadal en a tiré cette conclusion : « *On retiendra de cette jurisprudence que même lorsque le destinataire ne retire pas la marchandise de la remorque et n'en donne pas décharge au transporteur, son attitude à son égard peut équivaloir à une prise en charge. En effet, en demandant au conducteur de laisser la remorque dans son enceinte en vue d'un déchargement ultérieur, il a d'une part pris possession de la marchandise et d'autre part l'a juridiquement acceptée puisqu'il a été mis, comme le requiert*

⁵⁶ B. Mercadal, Recueil Dalloz 1998 p. 319, commentaire à propos de TGI Annecy, 5 novembre 1996.

la Cour de cassation, en mesure d'en vérifier l'état et, le cas échéant, d'assortir son acceptation de réserves, puis d'en prendre effectivement possession ».

Une interprétation aussi souple est aujourd'hui chose rare. Ainsi, dans un arrêt du 11 juin 2003⁵⁷, c'est le véhicule contenant la marchandise qui avait été volé sur le parking du commissionnaire de transport. Si la cour d'appel de Lyon semblait penser que la livraison pouvait être considérée comme effectuée, la cour de cassation en a décidé autrement. Rappelant les critères de remise physique et surtout l'acceptation juridique, la cour de cassation a tenu à souligner que la présence du véhicule dans les locaux du commissionnaire n'était pas suffisante pour établir la livraison.

Bien que les juges se réservent le droit d'en faire une application tantôt souple, tantôt stricte, l'apport que représente la définition de la livraison par le contrat type général est d'une importance capitale. Largement employé en droit interne, nous avons souligné le fait que ce contrat type est également souvent appelé en complément de la CMR lors de transports internationaux. Une définition aussi précise énonçant deux critères cumulatifs à prendre en compte permet donc de trancher des litiges nationaux et internationaux sans trop de difficultés lorsqu'ils concernent le moment de la livraison.

Une autre particularité du contrat type général a beaucoup affecté la pratique du transport routier intérieur : l'intervention du destinataire lors du déchargement pour un envoi supérieur à trois tonnes.

2. Envois supérieurs à trois tonnes : déchargement à la charge du destinataire.

Le contrat type général prévoit que sauf convention contraire, le déchargement d'un envoi de plus de trois tonnes incombe au destinataire. Cette distinction

⁵⁷ Cass. Com. 11 juin 2003, n°01-15.663

entre envois supérieurs ou inférieurs à trois tonnes est, comme nous l'avons vu, une particularité propre au transport routier national. Néanmoins cela soulève une question : quid de la responsabilité en cas de dommage subis par la marchandise lors d'un déchargement effectué par le destinataire ?

La logique serait de dire que le transporteur étant responsable de la prise en charge à la livraison, les opérations de chargement et de déchargement s'effectuent donc sous sa responsabilité, y compris lorsqu'elles sont exécutées par les ayants droit de la marchandise. C'est en tout cas le raisonnement qu'a retenu la jurisprudence : dans un arrêt du 8 février 1996, la cour d'appel d'Aix-en-Provence⁵⁸ a rappelé que le transporteur assume une responsabilité qui subsiste « *jusqu'à la fin de l'opération de transport concrétisé par le déchargement total et la remise effective des marchandises au destinataire ou à son mandataire* ». Le transporteur ayant, comme nous l'avons vu, le devoir de surveiller le déroulement du déchargement, il lui sera facile de renverser cette présomption de responsabilité en prouvant que le dommage lors du déchargement est survenu par la faute du destinataire. La cour d'appel de Paris quant à elle est venue préciser dans un arrêt du 22 décembre 1959 que la présomption de responsabilité du transporteur routier cesse en même temps que le contact entre le véhicule et la marchandise. Le transporteur n'est donc présumé responsable que jusqu'à la phase de retrait du véhicule.

L'article 7.2 du contrat type général mettant le déchargement des envois de plus de trois tonnes à la charge du destinataire n'a pas vocation à faire cesser la responsabilité du transporteur avant la livraison. Cependant comme nous l'avons précisé, lorsque cette opération de déchargement incombe au destinataire, bien qu'il continue d'assumer une présomption de responsabilité, il pourra facilement prouver que le dommage a été causé par le destinataire pendant l'opération.

⁵⁸ CA Aix-en-Provence, 8 février 1996, n°92/20532

Le contrat type général propose ainsi deux particularités en matière de livraison : une définition très précise qui peut aussi s'appliquer en matière internationale, et la possibilité de mettre les opérations de chargement et déchargement à la charge des ayants droit pour les envois de plus de trois tonnes. Ces spécificités ont eu un impact non négligeable sur le transport et ont permis aux juges de délimiter avec précisions la responsabilité entourant l'opération de livraison.

Le droit français dispose également d'une autre particularité propre au transport national : la forclusion.

Section 2 : les conséquences de la forclusion sur le transport routier

Dans son lexique des termes juridiques et techniques, le Lamy transport tome 2 définit la forclusion comme une « perte du droit d'agir en justice à la suite du non-accomplissement d'une formalité ou d'un acte juridique dans le délai requis ». Nous avons préalablement vu qu'en matière de transport routier national la forclusion est prévue par l'article L133-3 du code de commerce. En effet, lorsqu'aucune protestation motivée ni aucune réserve n'a été émise dans les trois jours suivant la livraison, les ayants droits verront leur action contre le transporteur éteinte. Avec la forclusion, les réserves à la livraison émises par les ayants droits de la marchandise sont plus importantes que dans n'importe quel mode de transport. Sans réserves ni protestations motivées, ces derniers ne pourront espérer aucune réparation de la part du transporteur. Le régime intérieur du transport routier est donc bien plus strict que les autres modes de transport vis-à-vis des ayants-droits. Dans le cadre d'un transport international par exemple, l'absence de réserves dans les délais aurait pour effet une simple présomption de livraison conforme.

L'existence de la forclusion lors d'un transport intérieur donne donc une dimension particulière à la prise de réserves par le destinataire car celui-ci voit

peser à son encontre une lourde sanction : la déchéance de son droit d'action contre le transporteur.

Conclusion :

Lors de cette étude de droit comparé, nous avons mis en exergue les similitudes et les différences que présente la livraison lorsqu'elle est effectuée dans le cadre d'un transport maritime ou routier.

Il est apparu que dans ces deux modes de transport, la date de la livraison de la marchandise est un élément fondamental. Au regard du contrat, la date de la livraison correspond à la date à laquelle le transport s'achève. Ce moment présente également un intérêt en matière de contentieux pour déterminer les responsabilités de chacun en cas de perte, avarie et retard de la marchandise. Enfin, la date de la livraison a un intérêt procédural en transport maritime comme en transport routier car elle est le point de départ de la prise de réserve et du délai de prescription. Nous avons donc souligné que le transport se fasse par mer, par route, qu'il soit national ou international, la livraison se place toujours comme marqueur de la fin du contrat de transport d'une part et marqueur de la naissance du contentieux d'autre part.

Après avoir souligné les points de convergence existant entre la livraison en transport maritime et en transport routier, nous nous sommes intéressés aux divergences qu'elle présente dans ces deux modes de transport. S'agissant de la définition même de la livraison, nous avons constaté que les textes de transport routier et notamment les contrats types étaient bien plus précis que ceux existants en transport maritime dont la livraison est parfois absente. Nous avons vu que les acteurs impliqués dans la livraison et les opérations annexes telles que le déchargement de la marchandise varient d'un transport à l'autre. Le transport maritime présente des clauses relatives à la livraison qui ne se retrouvent pas en transport routier, et les ayant droits souhaitant intenter une action en responsabilité contre le transporteur routier peuvent parfois voir leur action forclose, ce qui n'arrive pas en transport maritime. Chacun de ces deux modes de transport présente des caractéristiques au regard de l'opération de livraison qui lui sont propres.

Enfin, nous nous sommes intéressés aux conséquences de ces divergences. En se positionnant tantôt comme un problème posé, tantôt comme une solution, les spécificités en matière de livraison qui sont propres au transport maritime ou au transport routier ont façonné le mode de transport auxquelles elles s'appliquent. A travers des exemples de jurisprudence nous avons montré que dans certains cas, ces spécificités étaient issues de décisions de justice, retenues par les juges comme étant la solution à un problème juridique posé. Néanmoins, il est aussi arrivé que ces spécificités soulèvent des débats jurisprudentiels ou doctrinaux et apparaissent alors plus comme un problème que comme une solution.

Bien qu'évoluant dans des milieux complètement différents, la livraison, qu'elle soit exécutée dans le cadre d'un transport routier ou maritime demeure l'opération de remise matérielle de la marchandise au destinataire ou à son représentant qui l'accepte juridiquement, avec ou sans réserves, dans un cas comme dans l'autre. Si imposer le déchargement du navire au destinataire semble difficilement envisageable, certains auteurs considèrent comme crédible l'existence d'une clause de livraison sous palan terrestre. Peut-être verrons-nous un jour un régime de livraison commun à chaque mode de transport.

Bibliographie

I. TRAITES, MANUELS

- Convention de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance modifiée par le protocole du 23 février 1968 et par le protocole du 21 décembre 1979
- Convention des nations unies sur le transport de marchandises par mer du 30 mars 1978 (règles de Hambourg)
- Convention des nations unies sur le transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer (règles de Rotterdam)
- Le Lamy transport tome I, Edition 2017
- Le Lamy transport tome II, Edition 2017
- P. BONASSIES et C. SCAPEL, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Traités, 3^{ème} éd. 2016
- S.PIEDELIEVRE et D.GENCY-TANDONNET, *Droit des transports*, Lexisnexis, Manuels, 2013
- G. PIETTE, *Droit maritime*, Pedone, manuel, 2017
- J. PUTZEYS, *Le contrat de transport routier de marchandises*, Bruylant, 1981
- Y. REINHARD I. BON-GARCIN et M.BERNADET, « Droit des Transports », Dalloz, 1^{ère} édition, 2010
- R. Rodière, *Traité général de droit maritime*, Tome II, Dalloz, 1968

II. **Reuves et articles**

- *Bulletin des transports et de la logistique*, éd. Lamy (BTL)
- *Droit Maritime Français*, éd. Lamy (DMF)
- *Revue de droit des transports*, éd. Lexisnexis (RD transp.)
- *Revue trimestrielle de droit commercial*, éd. Dalloz (RDT comm.)

- P. BONASSIES et P. DELEBECQUE, *Clause de livraison sous palan, opposabilité, conditions* ; DMF hors-série juin 2014 p.70
- I. BON-GARCIN, *Définition de la livraison et responsabilité du manutentionnaire portuaire*, RD transp n° 12, décembre 2009
- M.TILCHE, *Notion de Livraison*, BTL n°2994, 30 juin 2003
- B. MERCADAL, *Détermination de la date de livraison*, Recueil Dalloz, 2000

III. Commentaires de jurisprudence

- P. BONASSIES et P. DELEBECQ, observations sous CA Bordeaux, 15 octobre 2013, n° 10/01224, DMF hors-série, juin 2015, p.75
- P. BONASSIES et P. DELEBECQ, observations sous CA Aix-en-Provence, 5 juin 2014, n° 12/15682, DMF hors-série, juin 2015, p.75

IV. Jurisprudences

- *Pyrene v. Scindia*, 14 avr. 1954 ;
- *GH Renton and Co Ltd v. Palmyra Trading Corporation of Panama*, 5 déc. 1956
- CA Aix-en-Provence, 13 mars 1987
- T. Com. Marseille, 25 octobre 1988
- CA Aix-en-Provence, 25 septembre 1990, Seine et Rhône et a. c/Chargeurs réunis
- Cass. Com., 17 nov. 1992, n°90-22.147
- T. com. Marseille, 21 juin 1994, BTL 1994.604
- Cass. Com. 5 juillet 1994 n° 92-13.314
- CA Aix-en-Provence, 8 février 1996, n°92/20532
- Cass. Com. 19 mars 1996, n°94-15.628
- Cass. Com., 11 Juin 2003, n° 01-15.663
- Chambre des Lords *Jindal Iron v. Islamic Solidarity*, 25 nov. 2004
- Cass. Com. 30 juin 2004, n°03-10.751

- CA Versailles, 12ème Chambre, arrêt n° 04/03248 du 27 octobre 2005
- CA Rouen, 4 mai 2006, n°04/01825
- Cass. Com. 22 mai 2007, n° 06-14.070
- Cass. com. 19 juin 2012, n° 11-18.490
- CA Rouen, Ch. Civ. et comm, 25 octobre 2012, n° 11/04591
- CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 6 Juin 2013, n° 11/20155, Gan c/ GEI Ingénierie.
- CA Paris, pôle 5, ch.5, 20 juin 2013, n° 11/04258
- CA Lyon, 3 juillet 2014, n° 13/04229
- Cass.com. 14 oct. 2014, n° 13-19.072
- Com., 16 décembre 2014, n° 13-25.929
- CA Bordeaux, 2^e ch., 12 oct. 2016, n° 16/02379
- CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 2 févr 2017 n° 14/04903

V. Sites internet

- Légifrance : <https://www.legifrance.gouv.fr/>
- Lexisnexis Jurisclasseur : <https://www.lexis360.fr>
- Lamyline : <http://lamyline.lamy.fr>
- Dalloz Bibliothèque : <http://dalloz-bibliotheque.fr>
- Dalloz : <http://www.dalloz.fr>

TABLE DES MATIÈRES

REMERCIEMENTS	3
SOMMAIRE	4
INTRODUCTION	5
PARTIE I : LES POINTS DE CONVERGENCE	8
TITRE 1 : LA LIVRAISON, MARQUEUR DE LA FIN DU CONTRAT DE TRANSPORT	8
CHAPITRE 1 : LIVRAISON DE MARCHANDISE ET FIN DU CONTRAT DE TRANSPORT MARITIME	8
Section 1 - La livraison : grande absente de la convention de Bruxelles de 1924	8
Section 2 - La livraison envisagée par la loi française et les autres conventions	9
1. La loi n°66-420 du 18 Juin 1966	9
2. Les règles de Hambourg	9
3. Les règles de Rotterdam	10
CHAPITRE 2 : LIVRAISON DE MARCHANDISE ET FIN DU CONTRAT DE TRANSPORT ROUTIER	11
Section 1 - La livraison en transport routier international	11
Section 2 - La livraison en transport routier national	11
TITRE 2 : LA LIVRAISON, MARQUEUR DE LA NAISSANCE DU CONTENTIEUX	13
CHAPITRE 1 : LE CONTENTIEUX POST-LIVRAISON EN TRANSPORT MARITIME	13
Section 1 – Nature de la responsabilité du transporteur maritime	13
1. La responsabilité du transporteur dans le temps	13
2. La responsabilité du transporteur dans l’espace	14
Section 2 – L’action en responsabilité	15
1. Livraison et prise de réserves	15
2. Livraison et délai de prescription	17
3. Livraison et compétence du tribunal	17
CHAPITRE 2 : LE CONTENTIEUX POST-LIVRAISON EN TRANSPORT ROUTIER	18
Section 1 – Nature de la responsabilité du transporteur routier	18
Section 2 – L’action en responsabilité	19
1. Livraison et prise de réserves	19
2. Livraison et délai de prescription.	21
3. Livraison et compétence du tribunal	22

TITRE 1 : LES SPECIFICITES DE LA LIVRAISON EN TRANSPORT MARITIME ET ROUTIER.	24
CHAPITRE 1 : LES SPECIFICITES DE LA LIVRAISON EN TRANSPORT MARITIME	25
Section 1 – Définition de la livraison en transport maritime	25
Section 2 – L’entreprise de manutention : un acteur important de la livraison en transport maritime.	26
1. Définition et rôle de l’entreprise de manutention dans la livraison	27
2. Responsabilité de l’entreprise de manutention.	27
3. Le cas de l’acconage monopolistique	28
Section 3 – Les clauses de livraison en droit maritime	28
1. La clause « <i>Container yard</i> »	29
2. La clause de livraison sous-palan	29
3. Les clauses FIO et FIOS	30
CHAPITRE 2 : LES SPECIFICITES DE LA LIVRAISON EN TRANSPORT ROUTIER	32
Section 1 – Définition de la livraison en transport routier	32
Section 2 – La livraison en transport routier national	33
1. Envois de moins de trois tonnes	33
2. Envois de plus de trois tonnes	34
3. La forclusion	35
Section 3 – La livraison en transport routier international	35
1. Les contrats types au secours de la CMR	35
2. La forclusion pour retard	36
TITRE 2 : LES CONSEQUENCES DE CES DIVERGENCES	37
CHAPITRE 1 : LES CONSEQUENCES DES SPECIFICITES DE LA LIVRAISON SUR LE TRANSPORT MARITIME	37
Section 1 - La controverse de la « <i>billette de sortie</i> »	37
1. « Billette de sortie » : notion et origine de la controverse	38
2. Conflit de jurisprudences entre le tribunal de commerce de Marseille et la cour d’appel d’Aix-en-Provence	38
3. La solution de la Cour de cassation	39
Section 2 : les conséquences de la présence de l’entreprise de manutention sur la chaîne de transport	40
1. Histoire et évolution du statut des entreprises de manutention	40
2. Action en responsabilité : l’avis de la doctrine	41
Section 3 : L’avenir incertain de la livraison en transport maritime	42

CHAPITRE 2 : LES CONSEQUENCES DES SPECIFICITES DE LA LIVRAISON SUR LE TRANSPORT ROUTIER	43
Section 1 : les contrats types : une révolution en matière de livraison en transport national.	43
1. La livraison dans le contrat type : remise physique et acceptation juridique.	43
2. Envois supérieurs à trois tonnes : déchargement à la charge du destinataire.	45
Section 2 : les conséquences de la forclusion sur le transport routier	47
CONCLUSION :	49
BIBLIOGRAPHIE	51

RÉSUMÉ – Quel que soit le mode de transport utilisé, il commence avec le chargement et la prise en charge et s'achève avec le déchargement et la livraison. Ce schéma est valable aussi bien en transport routier qu'en transport maritime. La livraison avec laquelle va s'achever le contrat de transport est un point clef qui présente des points de convergence provenant de ce schéma commun, mais également des points de divergence lié à la nature même de ces deux modes de transport.

SUMMARY – *Every shipping method starts with the loading of the goods and end with the discharge and delivery. It is as true in road transport as it is in sea transport. The delivery with which the contract of carriage will end is a key issue which has some convergence points due to the common operating system of those transports, and divergences due to the nature of those transports.*