

## **Mise à disposition de conteneurs : le régime juridique applicable en matière de transport maritime de marchandises**

**Aristide Christian EBONGUE**

Docteur en Droit Privé

Traduction française du mot anglais « *container* », le conteneur est un support de dimension normalisée, utilisé pour le transport de marchandises. Pour les professionnels du transport, il s'agit d'un emballage offrant des prestations inégalées de sécurité et de célérité des opérations de manutention portuaire. La réglementation douanière y voit même un véritable moyen de transport, ce qui témoigne de l'importance de cet outil dans l'univers des transports de marchandises. Cependant, la question de la mise à disposition par le transporteur d'un conteneur au chargeur nourrit un important contentieux en matière de transports maritimes de marchandises. Une affaire vient de ranimer la controverse autour de l'existence ou non d'un contrat autonome de mise à disposition de conteneurs.

### I - Les errements de la jurisprudence sur le régime juridique de la mise à disposition de conteneurs

Le régime juridique applicable à la mise à disposition de conteneurs, dans le cadre d'un transport, a longtemps fait débat dans les prétoires français.

En effet, en dehors du cas où leurs clients (ou leurs mandataires) possèdent leur propre matériel, les transporteurs maritimes ont pris l'habitude de mettre à la disposition de ceux-ci des conteneurs, leur laissant le soin de procéder à l'emportage, c'est-à-dire au chargement des marchandises dans le conteneur. Assez fréquemment, les conteneurs mis à la disposition des chargeurs sont source de litiges : immobilisation prolongée du conteneur, retard à la restitution ou non-restitution, voire dommages à la marchandise en cas de défectuosité du conteneur fourni.

En général, ce contentieux de la mise à disposition du conteneur par l'armement maritime pose la question du régime juridique applicable.

Traditionnellement, quand le conteneur est mis à la disposition du chargeur par le transporteur maritime, la jurisprudence l'assimile au navire. Dans un arrêt de la chambre commerciale de 2002, la Cour de cassation avait jugé que, quel qu'en soit le fondement, l'action en responsabilité dirigée contre le transporteur, à raison de pertes ou dommages subis par la marchandise, ne peut être exercée que dans les conditions et limites fixées par la loi maritime<sup>1</sup>.

Cependant, au niveau jurisprudentiel, cette approche maritime est loin de faire l'unanimité. En effet, si le conteneur est mis à la disposition du chargeur pour les besoins de l'organisation d'un transport, cette mise à disposition intervient usuellement avant les opérations d'embarquement et se poursuit au-

---

<sup>1</sup> (Cass. com., 5 mars 2002, navire CGM Saint-Georges, n°99-12852)

delà des opérations de débarquement, lesquelles, au regard de la loi maritime française, constituent les bornes juridiques du contrat de transport maritime de marchandises.

En effet, l'article L5422-1 du Code des transports précise que le « *contrat de transport [maritime] s'applique depuis la prise en charge jusqu'à la livraison* ». Autrement dit, le contrat couvre uniquement la période comprise entre le chargement au port de départ, lequel traduit matériellement et juridiquement l'opération de prise en charge de la marchandise, et le déchargement qui dessaisit l'armement maritime de la marchandise au port de destination, ainsi que de toute responsabilité en découlant.

Dans un arrêt de 1999, les juges du fond ont assez logiquement pu retenir que la mise à disposition de conteneurs doit être considérée comme un contrat de location de meubles, indépendant du contrat de transport, dès lors que cette opération, assortie d'une obligation de restitution des conteneurs, emporte transfert de la jouissance de ceux-ci au chargeur pendant la durée du transport maritime effectué<sup>2</sup>. Au visa de l'article 1721 du Code civil, l'armement maritime a ainsi été condamné à garantir et indemniser le chargeur, en sa qualité de loueur de conteneurs, des dommages résultant des vices ou défauts cachés des conteneurs loués.

Avant l'entrée en vigueur du Code des transports, la loi du 18 juin 1966 relative aux contrats d'affrètement et de transport, alors applicable, comportait un article 16 dont les dispositions, abrogées par l'ordonnance de codification du 28 octobre 2010, permettaient à la loi maritime de couvrir, outre la phase maritime proprement dite, les phases dites « *à terre* » du transport maritime envisagé. Par effet d'attraction, ce texte permettait ainsi à la loi maritime de s'appliquer « *aux transports, effectués au départ ou à destination d'un port français, qui ne sont pas soumis à une convention internationale à laquelle la France est partie, et en tout cas aux opérations de transport qui sont hors du champ d'application d'une telle convention* ».

Désormais, en l'absence d'une telle disposition dans la loi maritime issue de l'ordonnance du 28 octobre 2010, les événements qui se produisent en dehors du champ d'application des textes maritimes devraient en toute logique être soumis au droit commun, ce qui permettrait au demandeur de bénéficier de règles de procédure et de prescription plus avantageuses (le délai de prescription de l'action n'est que d'un an en matière de transport maritime de marchandises<sup>3</sup> contre 5 ans en droit commun), ainsi que d'un régime de responsabilité de droit commun qui n'applique pas le plafonnement de la réparation.

C'est précisément ce qu'avait jugé la Cour de cassation dans un arrêt de 1995, en retenant que, dès lors que les dommages subis par le conteneur sont survenus avant la conclusion du contrat de transport, seul le droit commun a vocation à s'appliquer<sup>4</sup>. Quelques années plutôt, la Cour d'appel d'Aix-en-Provence avait déjà retenu exactement la même solution, en écartant l'application de la loi maritime au profit du droit commun, motivant sa décision par le fait que les avaries affectant les marchandises conteneurisées étaient survenues durant le pré-acheminement terrestre<sup>5</sup> (), ou lors du séjour à quai des conteneurs avant le chargement<sup>6</sup>.

Dans un arrêt du 15 février 2007, les juges aixois avaient confirmé que la mise à disposition de conteneurs, effectuée par une compagnie de navigation maritime, constituait un contrat de location de conteneur, tout en notant qu'il ne s'agissait pas moins d'un contrat « *accessoire au contrat de transport* ». Les dommages s'étant produits « *hors le temps du transport* », l'armement pourvoyeur du conteneur ne pouvait donc pas être tenu en sa qualité de transporteur maritime, mais bien en qualité de loueur<sup>7</sup> ().

---

<sup>2</sup> Voir notamment, CA Versailles, 1ère Ch., 14 janvier 1999

<sup>3</sup> article L.5422-11 du Code des transports

<sup>4</sup> Cass. com., 13 juin 1995, no 93-14.861

<sup>5</sup> CA Aix-en-Provence, 31 mai 1990, no 88/3230

<sup>6</sup> CA Aix-en-Provence, 2e ch. com., 9 déc. 1999, no 96/05058

<sup>7</sup> CA Aix-en-Provence, 2e ch., 15 févr. 2007, no 05/06156, Galt c/ CMA-CGM

La Cour de cassation vient de mettre un terme à ce débat, les juges de la Haute juridiction se refusant à séparer la mise à disposition de conteneurs d'avec le contrat de transport en vue de l'exécution duquel, elle est consentie.

## II - Le triomphe de l'approche maritime

Dans un récent arrêt de la chambre commerciale publié au Bulletin<sup>8</sup>, prenant position en faveur de la jurisprudence majoritaire, la Cour de cassation a rappelé que, sauf si elle fait l'objet d'une convention distincte du contrat de transport, la mise à disposition de conteneurs par le transporteur maritime, laquelle concourt à l'acheminement de la marchandise, constitue l'exécution d'une obligation accessoire du contrat.

Au cas particulier, un chargeur avait confié durant plusieurs années à un armement maritime le transport de diverses marchandises au départ de la métropole à destination de La Réunion. Les conteneurs mis à disposition par l'armement ayant été restitués avec retard, le transporteur a assigné le chargeur en paiement des frais d'immobilisation. Ce dernier lui a opposé la prescription annale de l'action. Les juges du fond ont favorablement accueilli les demandes du transporteur et condamné le chargeur, considéré comme locataire des conteneurs, au paiement des sommes réclamées<sup>9</sup>.

Suivant leur raisonnement désormais classique, les juges du fond avaient estimé que, si la location des conteneurs s'intègre bien dans l'organisation du transport, elle est totalement indépendante de l'opération de transport proprement dite car elle s'étend sur une durée qui commence bien avant les opérations d'embarquement et se poursuit au-delà des opérations de débarquement. Ainsi, la location de conteneurs et leur transport par l'armement procéderaient de deux contrats distincts obéissant chacun à des règles, et notamment aux régimes de prescription, qui leur sont propres.

Ce raisonnement des juges réunionnais a été censuré par la Cour de cassation aux motifs que, la mise à disposition des conteneurs est une obligation accessoire du contrat et obéit de ce fait au même régime de prescription, en application de la théorie de l'accessoire.

Désormais, la question semble réglée : dans son arrêt de 2015, la Cour de cassation a pris position en faveur de la thèse maritime. Il ne s'agit toutefois pas d'un blanc-seing total car la Cour Suprême a assorti sa position d'une légère restriction : la mise à disposition de conteneurs par le transporteur maritime ne constitue l'exécution d'une obligation accessoire de ce contrat, qu'à la condition qu'elle ne fasse pas l'objet d'une convention distincte du contrat de transport concourant à l'acheminement de la marchandise.

La preuve d'une commune intention des parties de séparer le contrat de mise à disposition de conteneurs d'avec le contrat de transport pourrait donc conduire à une solution différente.

Un regard sur la jurisprudence de nos voisins européens révèle que la question du régime juridique de la mise à disposition de conteneurs est loin de faire l'unanimité parmi les Etats européens. Ainsi, prenant le contre-pied de son homologue français, la Cour de cassation italienne a jugé dans un arrêt de 2009 que la mise à disposition de conteneurs par l'armement maritime constitue ... un contrat de location.

\* \* \*

S'il paraît régner désormais une certaine unité autour du régime juridique de la mise à disposition de conteneurs en droit français, le contentieux en résultant semble loin d'être clos à l'échelle communautaire.

---

<sup>8</sup> Cass. com., 30 juin 2015, n°13-27.064

<sup>9</sup> CA Saint-Denis de la Réunion, 29 juillet 2013, n°12/00612

