

USAGES DU PORT D'ANVERS ET OBLIGATION D'INFORMATION DU COMMISSIONNAIRE DE TRANSPORT

Objet :

Touret de câble endommagé sur le port d'Anvers au cours des opérations de rapprochement pour embarquement

1°) Droit applicable - Convention de Bruxelles du 25 août 1924 inapplicable aux opérations de rapprochement préalables au transport - Article 57 de la loi du 18 juin 1966 désignant la loi du port où opère le manutentionnaire - Application des usages du port d'Anvers

2°) Résolution AGHA - Risques pesant sur la marchandise - Exonération du manutentionnaire et du transporteur maritime

3°) Faute du commissionnaire de transport - Manquement à son obligation de conseil et d'information - Défaut d'information du commettant sur la charge des risques lors des opérations de manutention portuaire - Nécessaire connaissance des usages du port d'Anvers par le commettant (non)

Sommaire :

1°) La Convention de Bruxelles ne s'applique qu'aux opérations de transport de marchandises qui débutent au chargement à bord du navire et s'achèvent à l'issue des opérations de déchargement.

Elle ne s'applique pas aux dommages survenus pendant les opérations de manutention préalables au transport (heurt d'un touret par le chariot élévateur qui l'avait rapproché et déposé sur le quai de chargement).

En application de l'article 57 de la loi du 18 juin 1966, en matière internationale, les opérations de manutention sont soumises à la loi du port où opère l'entrepreneur. S'agissant du port d'Anvers, les usages auxquels renvoie la loi belge sont codifiés dans la résolution AGHA qui a valeur légale.

2°) En application de cette résolution, les risques du rapprochement des conteneurs "full container load" (FCL) sont à la charge de la marchandise, la responsabilité du transporteur maritime ne commençant qu'à partir du moment où le conteneur est élingué sous palan.

N'étant pas démontré que le conteneur était déjà élingué lorsque le touret a été heurté par le chariot, la responsabilité du manutentionnaire et du transporteur maritime ne peut être recherchée, pas plus que celle du commissionnaire de transport qui bénéficie des mêmes causes légales d'exonération que ses substitués.

3°) Bien que le chargeur soit une société rompue au commerce international, il ne saurait connaître les usages de tous les ports, ni nécessairement celui du port d'Anvers, même si celui-ci est le plus proche du lieu de fabrication des câbles endommagés.

Le commissionnaire de transport, professionnel du transport seul à même en tant que tel de connaître les réglementations et limitations de responsabilité en vigueur dans chaque port, est tenu à cet égard d'une obligation d'information et de conseil. Lorsque, comme en l'espèce, les opérations de rapprochement de la marchandise, sont aux risques de la marchandise, il lui appartient d'en aviser son client ou de conclure avec ses substitués une convention déterminant les responsabilités de chacun pour déroger à la règle d'exonération du port d'Anvers qui n'est pas d'ordre public.

*Cour d'appel de Rouen, deuxième chambre, 16 septembre 2010
SA Ectra et SA Groupama Transport / Sté Ace European Group Limited et autres
IDIT N°23404*