

## Approche juridique du concept des surestaries des conteneurs

**KADIRI Mustapha Kamel**

Doctorant en droit à l'Université Haute Alsace

Centre Européen de recherche sur le Risque, le Droit des Accidents Collectifs et des Catastrophes  
(CERDACC- EA 3992) - ED 101

**Résumé :** *La dualité des approches juridiques des surestaries des conteneurs révèle l'impératif d'un cadre juridique qui mette un terme aux multiples éventuels risques encourus par les parties au contrat de transport.*

**Abstract:** *Duality in legal approaches to container demurrage reveals the imperative for a legal framework that puts an end to the multiple possible risks incurred by the parties to the contract of carriage.*

**Mots clés :**

Staries-surestaries des conteneurs-charte-partie-connaissance-contrat de transport.

1. Les instances judiciaires ayant la charge de traiter les litiges et contentieux afférent à la non restitution à temps convenu des conteneurs, adoptent des acceptions souvent divergentes de la qualification du contrat de mise à la disposition des conteneurs dans le contrat d'affrètement au voyage, et ce, en raison de l'absence de leur ancrage juridique et doctrinal en la matière, contrairement aux surestaries des navires dont le socle juridique et doctrinal est avéré. D'autant plus que les surestaries des conteneurs sont relativement récentes et sont apparues avec la mondialisation et le développement accru de la conteneurisation.

2. Ce qui nous amène à nous interroger sur les principales divergences de ces acceptions, et à se demander à quel moment surgit la question des surestaries des conteneurs.

3. Nous avons focalisé notre attention sur ce sujet à la lumière des textes et des arrêts de différentes juridictions françaises traitant les thématiques suivantes : l'immobilisation des conteneurs, les surestaries des conteneurs et les modalités d'application de leur paiement.

4. Nous nous emploierons à cerner des éléments de réponse à même de dissiper les interrogations posées supra. Nous aborderons, tout d'abord l'appréhension du concept des surestaries, l'étymologie du terme « *demurrage* », ainsi que la question liée à l'applicabilité aux prescriptions sur les surestaries des conteneurs. Ensuite, seront abordés l'aspect dichotomique du régime juridique du contrat de la mise à disposition des conteneurs à l'origine des surestaries des conteneurs d'une part, puis les divergences doctrinales et des différents degrés de juridiction d'autre part.

## I. Les origines des surestaries des conteneurs et leurs prescriptions

5. Au préalable, la définition sur les surestaries des navires s'impose. Les surestaries débutent dès que les staries (*laytime*)<sup>1</sup> expirent en d'autres termes dès que le délai de planche est dépassé. Les dispositions de l'article R. 5423-23<sup>2</sup> du code des transports considèrent ces surestaries comme un supplément de fret. Par ailleurs, le terme de surestaries a été employé pour la première fois par la cour de cassation en date du 17 mars 1987<sup>3</sup>. Il est à noter au demeurant que la computation des staries ne prend effet qu'au moment de la récupération du document dit "*la notice of readiness*"<sup>4</sup> par le consignataire maritime et signée par le capitaine du navire.

6. L'affréteur doit charger et décharger les marchandises dans les délais prévus par la charte-partie<sup>5</sup> (ces délais ne sont pas les mêmes). L'affréteur paie les surestaries en cas de dépassement du délai de chargement ou déchargement. Lesdites surestaries naissent lors de l'utilisation du contrat d'affrètement au voyage. Leurs clauses sont définies au verso du titre de transport (charte-partie et connaissance).

7. Stationnement<sup>6</sup> et détention<sup>7</sup>, sont deux termes en usage dans le domaine maritime. Le stationnement des conteneurs, c'est l'occupation de l'espace portuaire au delà du délai de planche. Quant à la détention des conteneurs, la compagnie maritime la facture au frais du destinataire (le client), dès lors que celui-ci conserve sous sa garde l'équipement en question, et ce, en dehors de l'enceinte portuaire et au delà du délai de la franchise négociée. Ces frais cessent à la restitution<sup>8</sup> de l'équipement (conteneur vide).

### 1. 1. Étymologie du terme « *surestaries* »

---

<sup>1</sup> Staries : en pratique, il ne suffit jamais de déterminer une durée ; mais il faut également fixer le point de départ du détail en précisant les cas de suspension de la fuite du temps, (A) MONTAS, « Staries », n° 344.52, p. 551, in *Droits Maritimes*, (P) CHAUMETTE (dir.), Dalloz Action, Paris, 4<sup>ème</sup> éd. 2021.

<sup>2</sup> Art. R. 5423-23 C. Transp. : « Pour chaque jour, dépassant le nombre de "jour de planche" convenus dans la "charte partie", pour le chargement ou le déchargement du navire, l'affréteur doit des "surestaries", qui sont considérées comme un supplément du fret ».

<sup>3</sup> C. cass., Ch. Com., Arrêt n° 282 du 17 mars 1987, Pourvoi n° 85-11.035 ([www.lamyline-fr.scd-proxy.uha.fr/](http://www.lamyline-fr.scd-proxy.uha.fr/)).

<sup>4</sup> *Notice of readiness* "NoR" : annonce officielle donnée par le capitaine aux chargeurs que le navire est prêt à charger ou à décharger : les jours de planche (*staries*) commencent à partir de la remise de ce document ou après un délai convenu, voir également : « *La Notice of Readiness "NoR" ou en français Avis de mise à disposition. Point de vue de l'armateur* », Gilles Rougier, Gazette de la Chambre n° 33 – Hiver 2013/2014, p.2-3.

<sup>5</sup> La charte-partie est un document qui fait preuve de la conclusion du contrat d'affrètement, (M) DAMIEN, « *Dictionnaire du transport et de la logistique* », 3<sup>e</sup> éd, Dunod, 2010, p.109. La charte-partie du contrat d'affrètement au voyage (*trip charter*) stipule les mêmes éléments que dans la charte-partie du contrat d'affrètement à temps (*time charter*) excepté la durée du contrat, le volume de la cargaison, les lieux et le temps prévus pour le chargement et le déchargement. L'affrètement au voyage est surtout utilisé pour le vrac (sec et liquide), par exemple : SYNACOMEX, BIMCO, GENCON, etc...

<sup>6</sup> Stationnement : c'est l'opérateur du terminal portuaire qui facture ces frais. Ils concernent l'occupation de l'espace portuaire au delà du délai de franchise accordé. Les frais s'appliquent puisque les conteneurs qui sont bloqués dans l'enceinte portuaire, occupent l'espace de triage, affectent la productivité portuaire, provoquent la congestion des quais et du port lui-même. Ils sont facturés de façon progressive par jour calendaire de stockage. Plus le conteneur reste longtemps, plus le coût à la journée sera élevé ([https://blog.xplog.fr > stationnement-surestarie-detention-xp-log-marseille-le-havre](https://blog.xplog.fr/stationnement-surestarie-detention-xp-log-marseille-le-havre)).

<sup>7</sup> Détention : c'est la compagnie maritime qui facture ces frais. Les charges de détention s'appliquent lorsque le client conserve sous sa garde l'équipement (le conteneur) de la compagnie à l'extérieur du terminal portuaire pour une durée plus importante que la franchise négociée. Elles seront facturées jusqu'au retour du conteneur en bon état au terminal ou au parc de conteneur vides convenu ([https://blog.xplog.fr > stationnement-surestarie-detention-xp-log-marseille-le-havre](https://blog.xplog.fr/stationnement-surestarie-detention-xp-log-marseille-le-havre)).

<sup>8</sup> Frais de restitution de conteneurs vides (*drop of charges*) : frais facturés par la compagnie ou son agent contre un accord de restitution sur un parc intérieur et non au port. On parle aussi de restit, Op.cit, p.258.

8. Notons bien que ce terme est appelé également « *demurrage* »<sup>9</sup> d'origine française en 1640 du vieux français *demorage*, de *demorer* (anglais *demur*), de latin *démorari* ("tarry"), son utilisation dans le domaine maritime est apparue aux USA. L'étymologie de surface est *demur* ("retard") + *-age*, avec un 'r' doublé pour clarifier la prononciation et éviter toute ambiguïté avec *demure*.

9. Les surestaries sont en règle générale soumises au principe de non suspension selon la règle « *une fois en surestaries, toujours en surestaries* » ou en anglais : « *once on demurrage, always on demurrage* »<sup>10</sup>.

10. Ces surestaries des navires ne doivent surtout pas être confondues avec les surestaries des conteneurs, qui elles courent au terme de l'exécution du contrat de transport ou d'affrètement au voyage donc à la livraison de la cargaison, et ce, après le délai de la franchise négociée, et s'arrêtent dès lors que les conteneurs sont restitués à l'enceinte portuaire. Ces surestaries des conteneurs ne sont en effet pas rattachées au fret maritime mais le sont aux surestaries du navire, ce sont des pénalités de retard<sup>11</sup> dont les montants sont fluctuants, perçues au titre de l'immobilisation des conteneurs par le transporteur au-delà de la franchise négociée. De plus, « *On croit pouvoir ajouter que ces frais sont dus sur le fondement du contrat de dépôt qui se greffe sur le transport, lorsque, comme en l'occurrence, le transporteur accepte de conserver, après la livraison, les marchandises* »<sup>12</sup>. Cette acception est celle privilégiée par la Cour de cassation et semble être approuvée par le professeur Philippe DELEBECQUE, selon qui, la location de conteneurs par le transporteur maritime s'intègre dans l'opération de transport. Avis toujours selon lui repris par la Cour de cassation : « *L'idée d'obligation accessoire permet de réserver l'hypothèse d'une convention contraire et distincte du contrat de transport, convention qu'il appartient donc aux parties de mettre au point* »<sup>13</sup>. Elles ne sont mentionnées ni dans le manifeste comptable ni dans la fiche de recette à l'import, elles sont facturées au chargeur dès la restitution du conteneur vide au parc désigné par le transporteur. Les clauses liées à ces surestaries sont clairement définies dans le corps du connaissement. Une définition autre que celle citée *supra* considère que ce sont : « *des dommages et intérêts en compensation du dépassement abusif du temps accordé pour la restitution du conteneur* »<sup>14</sup>.

---

<sup>9</sup>V. (<https://fr.thefreedictionary.com>) et (<http://www.cnrtl.fr/lexicographie/surestaries>), également : *Demurrage*: 1. *Surestaries*. 2. Retard dans les opérations de chargement ou de déchargement d'un navire par rapport aux délais prévus ou convenus dans la charte-partie. Ce retard donne lieu au paiement d'indemnités qui courent dès la fin des staries. Tout le temps est pris en considération, car si le navire n'avait pas été en retard, il naviguerait la nuit, les jours fériés. Chaque minute de retard est donc prise en considération. Les surestaries peuvent être calculées à un taux double à partir d'un certain nombre de jours, Op.cit, p. 183.

<sup>10</sup> (R) ACHARD, « *Exploitation du navire- affrètement au voyage- Staries et Surestaries* », Fasc.1221, 2004, JurisClasseur Transport, note 70, v. également (A) MONTAS, « *Droits Maritimes* », (P) CHAUMETTE (dir.) , 4<sup>e</sup> éd., Dalloz, 2021, n° 344.91, p. 386.

<sup>11</sup> (P) DELEBECQUE: « *Régime de la réparation.-Modalités de la réparation.-Règles particulières à la responsabilité contractuelle.-Clause pénale* », -Fasc. 22, mise à jour 27 mai 2021, JurisClasseur : code civil, Art. 1231 à 1231-7, note 45, les surestaries qualifiées comme une clause pénale selon le Pr. (P) DELEBECQUE: « *ce qu'il est convenu d'appeler les surestaries de conteneur, c'est-à-dire les pénalités exigées en cas de retard dans la restitution des conteneurs mis par le transporteur à la disposition du chargeur, méritent la qualification de clause pénale. Ces pénalités sanctionnent le défaut de restitution dans les délais.* ».

<sup>12</sup> (P) BONASSIES, (P) DELEBECQUE, « *Transporteur. Livraison. Conteneurs en souffrance. Frais de gardiennage. Débiteur* » DMF n° HS 10, 1<sup>er</sup> juin 2006, p. 58.

<sup>13</sup> (P) DELEBECQUE, « *Location de conteneurs et prescription des "surestaries" de conteneurs : suite et fin ?* », DMF, N° 772, 1<sup>er</sup> septembre 2015, p. 700-704, (C. cass., Ch. Com., 30 juin 2015, pourvoi n° 13-27.064).

<sup>14</sup> (J) BONNAUD, « *Nature juridique de la mise à disposition de conteneurs par le transporteur maritime* », DMF n° 759, 1<sup>er</sup> juin 2014, p.491-498.

11. Les surestaries des conteneurs font parties des obligations contractuelles, ce sont des pénalités financières dues au transporteur, et ce, pour le dédommagement du retard de la restitution du conteneur à l'expiration du délai de déchargement. Les surestaries des conteneurs sont des frais d'immobilisation distincts de ceux de stationnement et de détention. A noter que certaines compagnies maritimes<sup>15</sup> facturent ces surestaries depuis l'expiration du délai de franchise jusqu'à la date de dépotage des conteneurs, elles facturent des frais de détention à ces mêmes conteneurs au delà de la date de leur dépotage jusqu'à leur restitution et vides d'autres ; en revanche, facturent forfaitairement les surestaries et la détention depuis l'expiration du délai de franchise jusqu'à leur restitution.

12. Toutefois, les surestaries des conteneurs sont considérées fondamentalement sur l'acceptation faite de la mise à la disposition des conteneurs (fournitures des conteneurs). Deux acceptations s'opposent : l'une considérant que la mise à disposition du conteneur est un contrat de location et qu'en cas de retard de restitution les pénalités sont un loyer supplémentaire. L'autre, en revanche, considère que la mise à disposition du conteneur est une obligation accessoire<sup>16</sup> au contrat de transport et que par conséquent tout retard de restitution est un supplément de fret. Il est à noter que la première acceptation émane de certaines instances judiciaires. Par contre, la deuxième émane de la cour de cassation.

13. Toute restitution de conteneurs au-delà du délai de planche est comptée en nombre de jours pénalisables. Ces pénalités sont soumises à un délai de paiement qui sera tributaire de la nature juridique de la mise à disposition du conteneur. Ce délai est d'un an, si la mise à disposition est considérée comme une obligation accessoire au transport (la prescription est abrégée en matière de contrat de transport) ; il passe à cinq ans si la mise à disposition est considérée comme indépendante du contrat de transport (application de la prescription du droit commun). A ce jour, la position de la Cour de cassation en faveur du droit maritime est constante.

14. Signalons que le paiement des surestaries de conteneurs n'est pas systématiquement imputé à la responsabilité du chargeur car en effet certains cas de litiges montrent que la responsabilité du transporteur est engagée par manquement à une obligation contractuelle plus précisément la non livraison de la cargaison selon le délai convenu dans le contrat de transport<sup>17</sup>. D'autant plus que la suspension des staries est dans ce cas une suspension légale.

15. Cependant, l'ancrage juridique des surestaries de conteneurs n'est pas encore établi de façon univoque. En effet, la mise à la disposition des conteneurs bien que généralement acquise au

---

<sup>15</sup> Notons que le tarif ainsi que le décompte en jours varient d'une compagnie à une autre, à titre d'exemple, nous présentons un décompte et une tarification de surestaries de la société générale maritime algérienne « GEMA » est une entreprise publique économique exerçant au port d'Alger : -Date débarquement de 8 conteneurs (3x20' et 5x40') : 28 janvier 2022.

-Délai de planche pour le navire : 15 jours, le week-end compris. Cette clause est appelée en anglais "SHINC", c-à-d, le week-end est inclus dans les staries [Si le week-end est exclus, cette clause est appelée "SHEX". Sundays and holidays excluded, dimanches et jour fériés exclus. SHINC : Sundays and holidays included (Dimanche et jours fériés inclus), Op.cit, p.458]. -Date de restitution : 27 février 2022. -Nombre de jours de surestaries : 16 jours.

La compagnie maritime facture les quinze premiers jours sur un tarif plancher, au-delà de ce délai le tarif est majoré. Dans l'exemple ci-dessus quinze jours de surestaries seront facturés sur un tarif plancher et un jour le seizième sur un tarif majoré, c'est une sursurestarie ou contre-surestarie. Le mode de facturation des surestaries des conteneurs varie d'une compagnie à une autre et selon l'accord négocié dans le titre de transport (charte-partie ou connaissance).

<sup>16</sup> « *Marchandises en souffrance : qui paie ?* », BTL n°3080, 2 mai 2005, (C. Rouen, 12 octobre 2004 ; Poucet contre SA Mediterranean Shipping).

<sup>17</sup> « *Frais de stationnement de conteneurs* », BTL n° 2852, 19 juin 2000, (C. cass, 6 juin 2000, CMA c/ Transp. Aubry).

droit maritime, la définition des frais qui en découlent n'est pour autant pas univoque : pour certains c'est un supplément de fret<sup>18</sup>, pour d'autres c'est un dommage-intérêt<sup>19</sup>. Une problématique apparaît conséquemment à ces deux définitions : considérer les frais d'immobilisation des conteneurs comme un supplément de fret, c'est assimiler les surestaries des conteneurs à celles du navire, ce qui a des répercussions en terme de coût. Les considérer comme un dommage-intérêt c'est de les soustraire au fret du navire et donc, avec là aussi, des répercussions en terme de coût. De plus, s'y greffe le délai de la prescription tantôt annale tantôt celui du droit commun. Notons toutefois, que la Cour de cassation a dissipé cette équivoque en tranchant en faveur de la thèse maritime, considérant que la mise à la disposition du conteneur est l'accessoire du contrat de transport<sup>20</sup>.

16. La survenue d'un événement affectant les intérêts-marchandises déterminera un critère de la qualification de la mise à la disposition du conteneur : si le sinistre survient durant la phase de transport, la thèse maritime est retenue, en revanche si le sinistre survient en dehors de la phase de transport, le droit commun s'applique<sup>21</sup>.

## **1. 2. La question liée à l'applicabilité aux prescriptions sur les surestaries des conteneurs**

17. Le problème de la prescription est multiple, il concerne plusieurs parties (transporteur, chargeur, destinataire ainsi que les pouvoirs publics), l'enjeu financier est surtout extrêmement important.

18. Selon la jurisprudence, le point de départ de la prescription des surestaries de conteneurs coïncide avec la date de livraison des marchandises, délai de franchise décompté<sup>22</sup>.

19. L'article **R. 5422-22** code des transports <sup>23</sup>(issu de la codification de l'article 55 du décret du 31 décembre 1966) porte sur les contrats de transport maritime, sur la prescription annale, et sur les actions en recouvrement des surestaries à l'encontre du chargeur ou du destinataire. Le recours à cette disposition réglementaire a été soutenu par le Professeur Gaël Piette : « *Une telle solution semble justifiée, au regard de deux considérations. D'une part, elle demeure fidèle à la volonté unificatrice de l'article 55 : ce texte entend soumettre toutes les actions tirées du contrat de transport maritime à une seule et même règle. D'autre part, elle est conforme à l'objectif de la prescription abrégée en matière de contrat de transport. La prescription annale tend à sécuriser les transactions, en assurant une consolidation rapide des relations juridiques. Elle vise également à inciter les parties à agir rapidement, afin de ne pas laisser des situations contentieuses perdurer* »<sup>24</sup> .

---

<sup>18</sup> (P) DELEBECQUE, « *Transport. Conteneur. Surestaries de conteneur. Prescription. Délai. Computation. Point de départ* », DMF, n° HS 24, 1<sup>er</sup> juin 2020, pp. 75-87, également (S) LOOTGIETER, « *De quelques problèmes récents en matière de surestaries de conteneurs* », DMF, n°829, 1<sup>er</sup> novembre 2020, pp. 903-909.

<sup>19</sup> Ibid.11.

<sup>20</sup> Ibid.17.

<sup>21</sup> (P) DELEBECQUE, « *Transport Location de conteneurs Surestaries de conteneurs Régime* », DMF n° HS 17, 1<sup>er</sup> juin 2013, p.64-78, également (O) CACHARD, « *"Ocean's twelve" : main basse sur les surestaries de conteneurs ?* », DMF, n° 738, 1<sup>er</sup> juillet 2012, p.631-632.

<sup>22</sup> (G) PIETTE, « *Prescription d'un an pour l'action en paiement de surestaries de conteneurs* », DMF, n° 754, 1<sup>er</sup> janvier 2014, p.38-44, également « *Maritime Surestaries des conteneurs* », BTL n° 3553, 1<sup>er</sup> juin 2015 (CA Paris, 7 mai 2015, n° 13/16521, CMA-CGM c/ COCI et a).

<sup>23</sup> Art. L. 5422-11 du code des Transports : « *Toutes actions contre le chargeur ou le destinataire sont prescrites par un an* » et l'article R.5422-22 : « *Le délai de prescription des actions contre le chargeur ou le destinataire court du jour prévu pour la livraison* ».

<sup>24</sup> Op.cit, DMF n° 754, pp. 38-44 (C. cass., Ch. Com., 3 déc. 2013, pourvoi n° 12-22.093, société CMA CGM c/ Sté Extraco).

20. Par ailleurs, l'absence de précision dudit article sur l'acception à laquelle se réfère la notion de surestaries des conteneurs, a ouvert la voie à des interprétations souvent dichotomiques de cette notion. Chaque interprétation visant à étayer un argumentaire en faveur de la prise en charge juridique du problème de ces surestaries soit par le droit maritime (supplément de fret), ou soit par le droit commun (dommages et intérêts), comme le défend Maître Bonnaud: « *dommages et intérêts en compensation du dépassement abusif du temps accordé par le transporteur pour la restitution du conteneur vide* ». <sup>25</sup>

21. Cette divergence d'interprétation de la notion de surestaries des conteneurs induit bien d'atermoiements des instances juridiques en charge des litiges.

## **II. Dichotomie du régime juridique du contrat de la mise à disposition des conteneurs à l'origine des surestaries des conteneurs**

### **1.1. Divergences entre les différents degrés de juridiction**

22. Au regard des différents arrêts rendus par les cours d'appels, il ressort des divergences de celles-ci quant à la prescription à envisager. Les uns ont pris parti pour une contestation de la prescription annale. Les juges considèrent la mise à la disposition du conteneur comme étant un engagement spécifique distinct de celui du contrat de transport<sup>26</sup>. Les juges de fond rejettent la prescription annale et retiennent la prescription du droit commun au motif que l'action en paiement des frais de gardiennage et de stationnement du conteneur a été engagée après la livraison du conteneur donc à l'expiration du contrat de transport<sup>27</sup>. Par un arrêt rendu en date du **29 juillet 2013** par la cour d'appel de Saint-Denis de La Réunion, la prescription annale a été rejetée au motif que la mise à disposition des conteneurs est subordonnée à leur location qui a cours avant et après la phase de transport. A ce titre, la prescription quinquennale est retenue<sup>28</sup>. Par un arrêt de la même cour en date du **18 avril 2014**, la prescription quinquennale est retenue au motif que la restitution des conteneurs faisant l'objet du litige intervient après la phase de transport et que donc ce litige réfère à un contrat de location distinct du contrat de transport<sup>29</sup>. Toutefois, la plupart des autres décisions penchent plutôt pour l'application de la courte prescription maritime : Les juges du tribunal commercial de Marseille le **25 juin 2010**, estiment que la mise à disposition de conteneurs est une obligation accessoire au contrat de transport<sup>30</sup>. Par ailleurs, les juges de la cour d'appel d'Aix-en-Provence le **20 juin 2012**, considèrent que le contrat de transport est unique en ce qu'il stipule deux obligations inséparables : obligation de

---

<sup>25</sup> (J) BONNAUD, « *Prescription applicable au recouvrement des créances relatives aux frais d'immobilisation du conteneur* », DMF n° 772, 1<sup>er</sup> septembre 2015, pp. 708-715 (CA de Paris, pôle 5, 5<sup>ème</sup> Chambre, 7 mai 2015, arrêt n°13/17597).

<sup>26</sup> (O) RAISON, « *Le propriétaire de conteneurs* », DMF, n°749, 1<sup>er</sup> juillet 2013, p.581-587, note II.B, v. également (C) HUMANN, « *Contrats divers.-Transport par conteneur* », Fasc. 975, mars 2019, JurisClasseur Transports, note 55.

<sup>27</sup> (Y) TASSEL, « *Situation juridique de la marchandise placée en dépôt d'office* », DMF, n°666, 1<sup>er</sup> janvier 2006, p.57-66, (note sous arrêt, CA Rouen, 2<sup>ème</sup> Ch. Civ., 31 mars 2005, Navire Nedlloyd Pernambuco, Ste DSR c/ Ste Daher).

<sup>28</sup> CA Saint-Denis de la Réunion, Ch. Com., 29 juillet 2013, RG n° 12/00612.

<sup>29</sup> « *Transporteur. Livraison. Conteneur. Surestaries de conteneur. Prescription* », DMF n° HS 19, 1<sup>er</sup> juin 2015 pp.,70-85, également « *Surestaries de conteneurs : Contrat de location* », v. aussi BTL n°3504, 12 mai 2014, (CA Saint-Denis de La Réunion, 18 avril 2014 ; RG n° 13/00316 ; SA Maersk c/ SILF ; jugement déféré : T. mixte de commerce de Saint-Pierre, 23 octobre 2012).

<sup>30</sup> « *Maritimes : "surestaries des conteneurs"* », BTL n°3328, 26 juillet 2010, (Trib. Com. Marseille, 25 juin 2010 ; Sté CMA/CGM c/ Sté Extraco ; SELARL et SCP Bollet).

déplacement des marchandises<sup>31</sup> mais aussi l'obligation de mise à disposition du conteneur. Les juges de la cour d'appel de Paris le **7 mai 2015**, retiennent la prescription annale au motif que l'exécution du transport est subordonnée au louage du conteneur et que donc sa mise à disposition constitue un accessoire de transport<sup>32</sup>.

23. Ajoutons que l'application de la prescription quinquennale du droit commun est subordonnée à un contrat de location<sup>33</sup>, à *contrario*, la mise à disposition de conteneurs se greffe sur contrat de transport et que par conséquent la prescription annale s'applique à compter de la livraison<sup>34</sup>, d'autant plus que lorsqu'aucun contrat de location distinct de celui de contrat de transport n'est établi<sup>35</sup>. La cour d'appel d'Aix-en-Provence, par l'arrêt prononcé en date du **20 juin 2012**<sup>36</sup>, réitère l'acceptation communément admise de la jurisprudence selon laquelle le contrat de transport constitue un tout indissociable et que donc la mise à disposition des conteneurs se greffe sur contrat de transport. Il s'ensuit que toute action en paiement des surestaries est prescrite par un an. La même cour dans un arrêt rendu en date **17 avril 2014**<sup>37</sup>, a statué dans une autre affaire en faveur de la prescription annale au profit du consignataire du navire (transporteur), et ce, compte tenu de l'absence de facturation spéciale de la mise à disposition des conteneurs et que par voie de conséquence celle-ci se rattache au contrat de transport.

24. En effet, les juges de la Cour de cassation dans un arrêt rendu en date du **30 juin 2015** par la chambre commerciale, tranchent en faveur de la thèse maritime au motif que la cour d'appel de saint Denis de la Réunion a violer les textes (articles **L. 5422-1**<sup>38</sup> et **5422-11** du c. transp.), avec toutefois la réserve que la mise à disposition des conteneurs n'ait pas fait l'objet d'une

---

<sup>31</sup>(A) MONTAS, « *L'action en paiement des surestaries pour conteneur laissé à destination est soumise à la prescription d'un an* », DMF, n°748, 1<sup>er</sup> juin 2013, p.513-519, (CA d'Aix-en-Provence, 2<sup>e</sup> Ch., 20 juin 2012, arrêt n° 10-12249), également « *Immobilisation de conteneurs : Prescription et imprescriptibilité...* », BTL n°3597, 17 mai 2016.

<sup>32</sup> Op. cit, DMF n° 772, pp.708-715 (CA Paris, Pôle 5, Chambre 5, 7 mai 2015, RG n° 13/16521, SA CMA CGM c/ SA COCO et « *Prescription applicable au recouvrement des créances relatives aux frais d'immobilisation du conteneur : délai de départ* », DMF n° 772, pp. 705-707.

<sup>33</sup> Art. L. 110-4 du code de Commerce : « II. - *Sont prescrites toutes actions en paiement : ... 2° Pour fourniture de matériaux et autres choses nécessaires aux constructions, équipements et avitaillements du navire, un an après ces fournitures faites* ».

<sup>34</sup> Article L. 5422-11 du code des Transports (application l'article de l'article 55 du décret du 31 décembre 1966), « *Toutes actions contre le chargeur ou le destinataire sont prescrites par un an* », c.-à-d. : un an à compter de la livraison (article R.5422-22).

<sup>35</sup> « *Prescription annale pour les surestaries de conteneur* », DMF n°715, 1<sup>er</sup> juin 2010 et « *Transporteur, obligations : Mise à disposition, régime juridique* », DMF n°14, 1<sup>er</sup> juin 2010, également (M) NDENDÉ, « *Contrat de louage de conteneurs et régime des surestaries* », Revue de droit des transports n°1, Janvier 2010, comm.13, p.22-23, ou encore v. BTL n° 3291, 26 octobre 2009, « *Location de conteneurs : Sort des surestaries* », (CA Paris, 4<sup>ème</sup> Ch., 23 septembre 2009, n° 223, RG n° 07/04886, Sté TARROS c/ Sté HEXION SPECIALITY et Sté MEBI).

<sup>36</sup> Op.cit, DMF, n° 748, p.513-519, (CA Aix-en-Provence, 2<sup>ème</sup> Chambre, 20 juin 2012, RG n° 10/12249), v. également (C) HUMANN, « *Qualification accessoire de la mise à disposition de conteneurs par le transporteur maritime : application de la prescription annale aux frais d'immobilisation des conteneurs* », (C.cass. ch.com., 3 décembre 2013, n° 12-22093, Jurisprudence, arrêt partiellement reproduit), Petites Affiches, n°86 du 30 avril 2014, pp. 10-15 ([www.labase-lextenso.fr](http://www.labase-lextenso.fr)).

<sup>37</sup> (S) MIRIBEL, « *Prescription de l'action en remboursement de surestaries de conteneurs* », DMF n° 759, 1<sup>er</sup> juin 2014, p.547-548, (CA Aix-en-Provence, 2<sup>ème</sup> Ch., 17 avril 2014, Navire Maersk Dundee, n°12.08701 Sarl Delta Logistics).

<sup>38</sup> Article L. 5422-1 du code des transports : « *Par le contrat de transport maritime, le chargeur s'engage à payer un fret déterminé et le transporteur à acheminer une marchandise déterminée, d'un port à un autre. Ce contrat de transport s'applique depuis la prise en charge jusqu'à la livraison* ».

convention distincte du contrat de transport<sup>39</sup>. Cette position est depuis, adoptée dans les arrêts rendus par les cours à l'exemple de l'arrêt de la cour d'appel de Rouen rendu en date du **9 janvier 2020** et qui précise que le pré-acheminement terrestre de la cargaison est inclus dans le transport maritime, que la mise à disposition des conteneurs est donc une obligation accessoire au contrat de transport, qu'il s'ensuit que l'action en paiement des frais de surestaries et de détention des conteneurs est prescrite par un an<sup>40</sup>.

25. Précisons que la prorogation du délai de la prescription d'une action en paiement adossée à l'article **642**<sup>41</sup> du code des procédures civiles était jadis adoptée par des anciens arrêts de cours (1985, 1999 et 2001) mais ne l'est plus, plus récemment, considération faite que ledit article s'applique sur le délai de procédure et non pas sur le délai de prescription d'une action<sup>42</sup> (prescription d'une action en paiement des surestaries de conteneurs).

26. Pour non restitution d'un conteneur, le tribunal mixte de commerce de Saint-Denis de la Réunion en date du **5 septembre 2016**, rend un jugement par lequel l'action en paiement des surestaries du conteneur est prescrite du fait que celui-ci est un accessoire au contrat de transport, le point de départ de la prescription étant le jour de la livraison. Le destinataire du conteneur qui a contesté ce point de départ au motif d'avoir été informé tardivement de la non-restitution du conteneur s'est vu ainsi débouté. Ce jugement est confirmé par la cour d'appel<sup>43</sup>.

27. Notons que dans l'arrêt de la cour d'appel de Rouen rendu en date du **10 septembre 2020**, les frais de stationnement, gardiennage et maintien au froid des conteneurs ne sont pas assimilés à des surestaries des conteneurs qui sont des frais d'immobilisation au-delà du délai de franchise négocié en matière d'affrètement<sup>44</sup>. A cet égard, le professeur PIETTE, souligne la distinction du droit d'agir en réparation du préjudice lié aux frais de stationnement et de conservation de la marchandise par rapport à une cause distincte des surestaries prévues dans la charte-partie en cas de dépassement des jours de planche. Dans le cas d'un connaissance à ordre donnant lieu à un changement de débiteurs des surestaries des conteneurs, le nouveau débiteur est assujéti aux mêmes obligations contractuelles<sup>45</sup>.

Les contrariétés que nous avons observées entre les différentes juridictions se retrouvent fort naturellement entre les commentateurs des décisions rendues.

---

<sup>39</sup> Op. cit, DMF n° 772, pp. 700-704, également « *Surestaries de conteneurs : Prescription maritime* », BTL n°3560 du 20 juillet 2015, (C. cass. com., 30 juin 2015, n°13-27.064, SIFLS c/ Maersk ; arrêt P+B rendu au Rapport de M. le conseiller Lecaroz).

<sup>40</sup> « *Annulation de transport : Prescription* », BTL n°3774, 2 mars 2020, (CA Rouen, 9 janv. 2020, n° 17/04869 ; Sarl LMMT c/ Sasu Rohlig France).

<sup>41</sup> Article 642 du Code des Procédures Civiles : « *Tout délai expire le dernier jour à vingt-quatre heures. Le délai qui expirerait normalement un samedi, un dimanche ou un jour férié ou chômé, est prorogé jusqu'au premier jour ouvrable suivant* ».

<sup>42</sup> (G) DE BASCHER, « *Le délai d'un an de l'action en paiement pour mise à disposition de conteneur ne peut bénéficier de la prorogation prévue à l'article 642 du CPC* », DMF n° 825, 1<sup>er</sup> juin 2020, pp. 529-536, (CA Rouen, Ch. civ. et com., 20 février 2020, Navire MSC Monica N° 17/03803, SA (EGETRA) c/ Ste Mediterranean Shipping Company SA).

<sup>43</sup> (J) BONNAUD, « *la restitution du conteneur mis à la disposition et la prescription* », DMF n°804 du 1<sup>er</sup> juillet 2018, p.620-624, également BTL n°3690 du 14 mai 2018, (CA Saint-Denis de la Réunion, 18 avril 2018, n° 16/01700, SARL Bana c/ Transit Océan Indien ; jugement déferé : T. com. Saint-Denis de la Réunion, 5 septembre 2016).

<sup>44</sup> (G) PIETTE, « *Une illustration de l'ambiguïté de l'expression "surestaries de conteneurs"* », DMF n° 835, 1<sup>er</sup> mai 2021, pp. 439-444.

<sup>45</sup> BTL n° 3238 du 22 septembre 2008 (C. Aix-en-Provence, 2<sup>e</sup> chambre, 3 avril 2008 ; Sté Courtage et Transit c/ Sté Tarros).

## 2.2. Les divergences au sein de la doctrine

28. Selon Maître BONNAUD<sup>46</sup>, la qualification de la mise à disposition est rattachée à deux cas de figure :

- le conteneur est défectueux, s'ensuivent des préjudices causés aux marchandises.
- le conteneur est immobilisé, en découlent des frais d'immobilisation.

29. La prescription annale étant prescrite dans un cas ou l'autre, Maître BONNAUD fait remarquer que le transporteur est avantagé en cas d'avaries ou pertes des marchandises en ce qu'il bénéficie des limitations d'indemnisation et des cas exceptés ; à l'inverse, en cas d'immobilisation le chargeur est avantagé par rapport aux revendications des frais d'immobilisation par le transporteur.

30. En outre, Maître BONNAUD qui défend dans le cas présent les intérêts de son client, remettant en cause l'arrêt du **3 décembre 2013**<sup>47</sup> sur l'unicité du contrat de transport, il souligne aussi le caractère contradictoire des termes « *obligés et accessoires* » employés à tort par la Cour de cassation pour qualifier la mise à disposition. Il ajoute que le contrat de mise à disposition du conteneur précède et succède le contrat de transport lequel, selon le droit international prend effet depuis l'embarquement jusqu'au débarquement.

31. Quant aux frais d'immobilisation des conteneurs, Maître BONNAUD déplore l'emploi abusif de l'expression « *supplément de fret* » qui selon lui est exclusivement d'usage en matière d'affrètement au voyage, et ce, pour qualifier les frais d'immobilisation des conteneurs eux aussi appelés à tort « *surestaries* ». Il lui substitue l'expression « *dommages-intérêts* ». Les surestaries survenant après la phase de livraison donc à l'expiration du contrat de transport, le droit commun supplante le droit maritime.

32. Pour étayer son argumentaire, Maître BONNAUD pointe du doigt le non sens de l'affirmation des propos des hauts magistrats selon lesquels le point de départ de la prescription est fixé à la date de la livraison indépendamment de la date d'exigibilité des créances. Ce non sens tient du fait que les créances ne sont pas dues pour des frais d'immobilisation de conteneurs à la date de la livraison mais bien ultérieurement. De plus, il cite les propos du Professeur DELEBECQUE, selon lesquels lorsque des avaries de marchandises sont à l'origine des surestaries des conteneurs, celles-ci sont logiquement liées à la date de leur exigibilité et non pas à la date de la livraison. Ce qui les soumet donc à la prescription de droit commun. Pour consolider son argumentaire, Maître BONNAUD établit un parallèle entre un sinistre et l'immobilisation des conteneurs survenant tous deux en dehors du contrat de transport et donc soumis au droit commun.

33. Après lecture et analyse de plusieurs arrêts, Maître LOOTGIETTER<sup>48</sup> conclut que les surestaries des conteneurs ne sont pas un supplément de fret mais plutôt des dommages et intérêts. Il pense que l'évolution récente du droit des obligations se rapprochera de sa thèse.

---

<sup>46</sup>Op .cit, DMF n° 759, pp. 491-498, v. également (J) BONNAUD, « *Chargeur. Obligations. Location de conteneurs. Qualification. Surestaries. Paiement. Prescription* », DMF n° 772, 1<sup>er</sup> septembre 2015, v. Op.cit, DMF n° 19, pp. 70-85 et « *Prescription applicable au recouvrement des créances relatives aux frais d'immobilisation du conteneur* », III-Contrats : Transport, Affrètement, Assurance, DMF, n° 18, 1<sup>er</sup> juin 2014.

<sup>47</sup>. C. cass., Ch.com., Arrêt n° 1176, 3 décembre 2013, P. n° 12-22.093 (Sté CMA CGM c/ Sté Extraco).

<sup>48</sup> Op. cit, DMF, n° 829, p.903-909.

34. En revanche, et au terme d'une analyse d'un arrêt de la cour d'appel d'Aix-en-Provence en date du **20 juin 2012**<sup>49</sup>, le professeur Montas conclut que l'action en paiement des surestaries des conteneurs immobilisés après leur déchargement au port de destination est prescrite par un an en raison de l'indissociabilité de l'obligation de la mise à disposition des conteneurs du contrat de transport.

35. De même de son commentaire de l'arrêt de la Cour de cassation prononcé par la chambre commerciale, en date du **7 juillet 2009**, le professeur Pierre Bordahandy<sup>50</sup> fait remarquer que la mise à disposition des conteneurs est un contrat autonome et accessoire au contrat de transport ce qui est à l'époque considéré comme une avancée conceptuelle. Cependant, il reproche à cette même instance de ne pas avoir tiré les conséquences de la nature « autonome » du contrat et de refuser ainsi le recouvrement des surestaries de conteneurs dans le litige qui fait l'objet de cet arrêt. A cet égard, il déplore l'absence d'un cadre juridique propre au contrat de mise à disposition des conteneurs.

36. Le professeur Gaël PIETTE<sup>51</sup>, en arrive aux mêmes conclusions, après lecture de l'arrêt de la cour d'appel de Rouen en date du **10 septembre 2020**, puis qu'il fait remarquer que les juges de fond associent les surestaries de conteneurs à celles des navires. Or, selon les dispositions de l'article **R5423-23** du code des transports, cette analogie est erronée dans la mesure où les surestaries des conteneurs se distinguent de celles des surestaries des navires car devant être considérées non pas comme un supplément de fret mais comme des frais d'immobilisation selon les termes convenus entre les parties.

37. Déjà après examen d'un autre arrêt de la Cour de cassation rendu par la chambre commerciale en date du **3 décembre 2013**<sup>52</sup>, le professeur PIETTE pointait du doigt l'emploi dans l'arrêt, de l'expression : « *la mise à disposition des conteneurs concourt à l'opération de transport de manière obligée et accessoire par rapport à l'obligation essentielle d'acheminer la marchandise* » ; selon lui, cette formulation prête à l'idée que la mise à disposition s'intègre dans l'opération de transport et que cela laisse entendre que le contrat de transport ne comporte aucune obligation secondaire. Notons que sa position reste néanmoins en faveur de la thèse maritime.

38. A la lecture de même arrêt par le professeur DELEBECQUE<sup>53</sup> conduit celui-ci à considérer que les surestaries des conteneurs sont à distinguer de celles des navires et qu'elles ne sont pas un supplément de fret mais plutôt des pénalités contractuelles. De plus, il réfute la prescription à partir de la date de livraison, il considère que c'est plutôt la date d'exigibilités des créances qui devrait constituer le point de départ de la prescription, point de vue qu'il réitère à la lecture de l'arrêt de la Cour de cassation rendu par la chambre commerciale en date du **30 juin 2015**<sup>54</sup>.

39. En résumé, il y a lieu de remarquer la prise de position des avocats en faveur de la dispense de leurs clients du paiement des surestaries des conteneurs contrairement aux universitaires partisans de la thèse maritime, en l'occurrence la prescription annale.

40. Les approches tant doctrinales que jurisprudentielles s'avèrent être divergentes sur les positions prises à l'égard de la qualification (la nature juridique) de la mise à disposition des

---

<sup>49</sup> Op.cit, DMF, n° 748, pp. 513-519.

<sup>50</sup> (P.J) BORDAHANDY, « *Les surestaries de conteneur : un pas en avant...un pas en arrière* », DMF n°714, 1<sup>er</sup> mai 2010, pp. 399-414.

<sup>51</sup> Op.cit, DMF, n° 835, pp. 439-444, CA Rouen (Ch. Prox.), 10 septembre 2020.

<sup>52</sup> Op.cit, DMF, n° 754, pp. 38-44.

<sup>53</sup> Op.cit, DMF, n° 18, pp. 69-70

<sup>54</sup> Op.cit, DMF, n° 772, pp. 700-704.

conteneurs, et de ce fait, les unes l'intégrant dans la thèse maritime et que subséquemment les surestaries qui en découlent sont soumises à la prescription abrégée, les autres la rattachant aux règles du droit commun et que donc les surestaries qui en découlent sont soumises à la prescription allongée.

41. Une analyse exhaustive des argumentaires respectifs des deux approches permettra de mettre la lumière sur les points d'achoppement à l'origine de leurs divergences. Nous noterons que ces points d'achoppement doivent être examinés notamment tant au niveau de la formulation que de la terminologie utilisée mais aussi au niveau conceptuel.

42. Notre étude nous a conduits à la conclusion suivante : le problème des surestaries des conteneurs trouve son origine dans l'absence d'un cadre juridique précis lequel cadre aurait le mérite d'anticiper ces surestaries et de contribuer grandement à la fluidité du trafic portuaire.

43. Le concept du régime juridique, à savoir celui du transport, de la mise à disposition des conteneurs n'est pas unanimement adopté par la cour de cassation et les différentes cours d'appel. C'est que la dualité conceptuelle de ce régime persiste tant sur le plan doctrinal que jurisprudentiel dans les litiges liés aux surestaries des conteneurs. Nous considérons qu'il y a donc tout lieu d'engager pleinement et non pas de façon limitée, la responsabilité des cocontractants et donner la possibilité aux parties de choisir librement en commun accord, soit deux contrats distincts permettant de dissocier les deux concepts opposés "autonome" et "accessoire au contrat de transport" et donc un contrat de location des conteneurs qui relève du droit commun et un contrat d'acheminement des marchandises qui relève du droit maritime, ou soit un contrat unique qui relève exclusivement du droit maritime.

44. Bien évidemment, à notre sens, il est du ressort du législateur seul habilité à prévoir une série des dispositions à même d'encadrer de manière appropriée l'un ou l'autre choix, et ce, à l'instar de l'ancrage juridique des surestaries des navires. Ceci étant, ces textes encadreront juridiquement les clauses de l'un ou l'autre contrat dans le titre de transport (charte-partie ou connaissance). Ce qui soulagerait considérablement les instances judiciaires et responsabiliserait entièrement les parties en cas de litige. L'incidence serait toute aussi positivement considérable sur le plan économique.

## **BIBLIOGRAPHIE**

### **I. Traités et manuels**

- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, « *Droit maritime* », LGDJ, Lextenso, 3<sup>e</sup> éd, 2016, note 801, p. 632 et ss).
- Patrick CHAUMETTE (œuvre collective sous la direction), « *Droits Maritimes* », 4<sup>ème</sup> éd., Dalloz, 2021, 1900 p.
- Gaël PIETTE, « *Droit maritime* », Gualino Droit Expert 2, éd. 2018, 158 p.

### **II. Répertoires, dictionnaires et encyclopédie**

- Raymond ACHARD, « *Exploitation du navire- affrètement au voyage- Staries et Surestaries* », Fasc.1221, 2004, JurisClasseur Transport
- Philippe DELEBECQUE, « *Régime de la réparation. – Modalités de la réparation. – Règles particulières à la responsabilité contractuelle. – Clause pénale* », –Fasc. 22, mise à jour 27 mai 2021, JurisClasseur code civil Art. 1231 à 1231-7.
- Claire HUMANN, « *Contrats divers.-Transport par conteneur* », Fasc. 975, mars 2019, JurisClasseur Transports.
- Marie Madeleine DAMIEN, « *Dictionnaire du transport et de la logistique* », 3<sup>e</sup> éd, Dunod, 2010, 596p.

### **III. Articles**

- Pierre BONASSIES, Philippe DELEBECQUE, DMF 2006, Hors-série n°10, p. 58 et n°17, p.64-78, n°18, p.69-70, n°19, p.70-85, n°24, p.75-87 présenté sous le titre : « *Le droit positif français* ».
- Jacques BONNAUD :
  - « *La restitution du conteneur mis à la disposition et la prescription* », DMF n°804 du 1<sup>er</sup> juillet 2018, p.620-624
  - « *Prescription applicable au recouvrement des créances relatives aux frais d'immobilisation du conteneur : délai de départ* », DMF n° 772, 1<sup>er</sup> juin 2015, p.705-707.
  - « *Prescription applicable au recouvrement des créances relatives aux frais d'immobilisation du conteneur* », DMF n° 772, 1<sup>er</sup> septembre 2015, p. 708-715.
  - « *Nature juridique de la mise à disposition de conteneurs par le transporteur maritime* », DMF n° 759, 1<sup>er</sup> juin 2014, p.491-498.
- Olivier CACHARD, « "Ocean's twelve" : main basse sur les surestaries de conteneurs ? », DMF, N° 738, 1<sup>er</sup> juillet 2012, p.631-632.
- Philippe DELEBECQUE :
  - « *Location de conteneurs et prescription des " surestaries" de conteneurs : suite et fin ?* », DMF, N° 772, 1<sup>er</sup> septembre 2015, p. 700-704,
  - « *Transport. Conteneur. Surestaries de conteneur. Prescription. Délai. Computation. Point de départ* », DMF, N°HS 24, 1<sup>er</sup> juin 2020, p.75-87,
  - « *Transport Location de conteneurs Surestaries de conteneurs Régime* », DMF n°HS 17, 1<sup>er</sup> juin 2013.
- Claire HUMANN, « *Qualification accessoire de la mise à disposition de conteneurs par le transporteur maritime : application de la prescription annale aux frais d'immobilisation des conteneurs* », Petites Affiches, n°86 du 30 avril 2014, p.10-15.
- Sébastien LOOTGIETER, « *de quelques problèmes récents en matière de surestaries de conteneurs* », DMF, n°829, 1<sup>er</sup> novembre 2020, p.903-909.
- Stéphane MIRIBEL, « *Prescription de l'action en remboursement de surestaries de conteneurs* », DMF n° 759, 1<sup>er</sup> juin 2014, p.547-548.
- « *Transporteur. Livraison. Conteneur. Surestaries de conteneur. Prescription* », DMF n°HS 19, 1<sup>er</sup> juin 2015, p.70-85.
- « *Prescription annale pour les surestaries de conteneur* », DMF n° 715, 1<sup>er</sup> juin 2010.
- « *Transporteur, obligations : Mise à disposition, régime juridique* », DMF n° 14, 1<sup>er</sup> juin 2010.
- Arnaud MONTAS, « *L'action en paiement des surestaries pour conteneur laissé à destination est soumise à la prescription d'un an* », DMF, n°748, 1<sup>er</sup> juin 2013, p .513-519.
- Martin NDENDÉ, « *Contrat de louage de conteneurs et régime des surestaries* », Revue de droit des transports n°1, Janvier 2010, comm. 13.
- Olivier RAISON, « *Le propriétaire de conteneurs* », DMF, n° 749, 1<sup>er</sup> juillet 2013, p.581-587.
- Gilles ROUGIER, Gazette de la Chambre n°33 – Hiver 2013 / 2014, p.2-3.
- Yves TASSEL, « *Situation juridique de la marchandise placée en dépôt d'office* » (*Navire Nedlloyd Pernambuco*), DMF, n°666, 1<sup>er</sup> janvier 2006, p
- Gaël Piette :
  - « *Une illustration de l'ambiguïté de l'expression "surestaries de conteneurs"* », DMF n°835 du 1<sup>er</sup> mai 2021, p.439-444, CA de Rouen (Ch. Prox.), du 10 septembre 2020.
  - « *Prescription d'un an pour l'action en paiement de surestaries de conteneurs* », DMF, N° 754, 1<sup>er</sup> janvier 2014, p.38-44.
- « *Maritime Surestaries des conteneurs* », BTL n° 3553, 1<sup>er</sup> juin 2015.
- « *Maritimes : "surestaries des conteneurs"* », BTL n° 3328, 26 juillet 2010.
- « *Frais de stationnement de conteneurs* », BTL n°2852 19 juin 2000.
- « *Location de conteneurs : Sort des surestaries* », BTL n° 3291, 26 octobre 2009.
- « *Prescription annale pour les surestaries de conteneur* », DMF n° 715, 1<sup>er</sup> juin 2010.
- « *Surestaries de conteneurs : Contrat de location* », BTL n°3504, 12 mai 2014.

### **IV- Les Textes Juridiques :**

#### **a- Lois**

- Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010, modifiée et complétée

- Loi n° 2008-561 du 17 juin 2008 portant réforme de la prescription en matière civile (*JO* 18 Juin 2008)

**b- Jurisprudence**

- Cour de cassation, Chambre commerciale, arrêt n° 282 du 17 mars 1987, Pourvoi n° 85-11.035.

- Cour cassation, 6 juin 2000, CMA contre Transports Aubry.

- Cour de cassation, Chambre commerciale, 3 décembre 2013, n° 12-22093, Jurisprudence, arrêt partiellement reproduit.

- Cour d'Appel de Paris, 4<sup>ème</sup> Chambre, arrêt n° 223 du 23 septembre 2009, RG n° 07/04886, Sté TARROS contre Société HEXION SPECIALITY et Sté MEBI.

- Cour d'Appel d'Aix-en-Provence, 2<sup>ème</sup> Chambre, 20 juin 2012, RG n° 10/12249.

- Cour d'Appel d'Aix-en-Provence, 2<sup>ème</sup> Chambre, 17 avril 2014, Navire Maersk Dundee, n°12.08701 Sarl Delta Logistics contre Sasu Maersk France.

- Cour d'Appel Saint-Denis de la Réunion, 18 avril 2014, RG n°13/00316 ; SA Maersk contre SILF ; jugement déferé : Tribunal mixte de commerce de Saint-Pierre, 23 octobre 2012.

- Cour d'Appel de Paris, Pôle 5, Chambre 5, 7 mai 2015, RG n° 13/16521, SA CMA CGM contre SA COCO Cie Commerciale et Industrielle et a., Navire CMA CGM.

- Tribunal Commercial Marseille, 25 juin 2010 ; Sté CMA/CGM contre Sté Extraco ; SELARL et SCP Bollet, avocats ; aimablement communiqué par Me Pestel-Debord, SCP Bollet.

**V. SITOGRAPHIE :**

[www.lexis360-fr.scd-proxy](http://www.lexis360-fr.scd-proxy).

[www.lamyline-fr.scd-proxy.uha.fr/](http://www.lamyline-fr.scd-proxy.uha.fr/)

[www.labase-lextenso.fr](http://www.labase-lextenso.fr)

[www.bu.unistra.fr](http://www.bu.unistra.fr)