

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE  
ET DE L'ÉNERGIE

*Direction générale de l'Infrastructure, des Transports et de la Mer*

Paris, le 11 mai 2015

---

*Direction des Services de Transports*

---

**Projet de mise en œuvre de la DE2010/65  
(Guichet Unique Portuaire)**

*Sous-direction des Ports et du Transport Fluvial*

**Point d'information concernant la  
responsabilité professionnelle des  
consignataires dans le cadre de leur  
activité**

---

**Nos réf. :**  
**Vos réf. :**  
**Affaire suivie par :**  
**Tél. : - Fax :**  
**Courriel : [de2010-65.ptf.dst.dgitm@developpement-durable.gouv.fr](mailto:de2010-65.ptf.dst.dgitm@developpement-durable.gouv.fr)**

**PJ :**



## Contexte

La Fédération des associations de consignataires de navires et agents maritimes de France (FACAM) a sollicité la direction de projet PTF pour disposer d'informations concernant l'engagement de la responsabilité des consignataires dans le cadre de leur activité.

Cette demande s'inscrit plus particulièrement dans le cadre de la mise en œuvre du Guichet unique portuaire (dispositif découlant de l'application de la Directive européenne 2010/65).

En effet, la mise en œuvre de cette Directive implique que les consignataires et agents maritimes auront, à partir du 1<sup>er</sup> juin 2015, la responsabilité de l'intégration dans les systèmes d'information portuaires de données relatives aux formalités déclaratives :

- Soit *via* une saisie manuelle sur des IHM (écrans de saisie) des données fournies par les déclarants
- Soit *via* l'import de fichiers

Or la manipulation de ces données est indissociable d'un risque d'intégration dans les SI portuaires de données erronées pouvant découler

- Soit d'une erreur de saisie
- Soit de l'import d'un fichier provenant d'une source non authentifiée ou d'un fichier ayant pu subir des modifications frauduleuses des données qu'il contient

En réponse à cette demande d'information, la présente note récapitule les informations que le bureau de l'organisation et de la réglementation portuaire (PTF2) peut communiquer, sur la base des textes réglementaires applicables au niveau national sur ce sujet

## Rappel du rôle des consignataires de navires

Les obligations du consignataire du navire dépendent des clauses du contrat qui le lie à l'armateur, dont les juges du fond apprécient souverainement la portée (Cass. com., 22 févr. 1972 : DMF 1972, somm. 565). En dehors du rôle particulier tenant à la représentation du transporteur en justice, ses principales attributions sont d'accomplir les formalités administratives liées à l'accès et à la présence du navire au port et de surveiller le chargement et le déchargement du navire pour le compte du transporteur.

Ils peuvent notamment être chargés par les armateurs ou les capitaines :

- d'adresser à la capitainerie du port, par écrit ou par voie électronique la demande d'attribution de poste à quai comportant les renseignements nécessaires à l'organisation de l'escale, conformément à l'article R. 5333-3 du code des transports ;
- de fournir à l'autorité investie du pouvoir de police portuaire l'attestation délivrée par le ou les prestataires de service ayant procédé à la collecte des déchets d'exploitation et des résidus de cargaison du navire, en application de l'article R. 5334-4 du code des transports.

Conformément à l'article L. 5413-1 du code des transports, « *le consignataire du navire agit comme mandataire salarié de l'armateur. Il effectue, pour les besoins et le compte du navire et de l'expédition, les opérations que le capitaine n'accomplit pas lui-même* ». Le consignataire de navire représente le transporteur exclusivement. Il répond envers lui des fautes d'un mandataire salarié.<sup>1</sup>

## Responsabilité des consignataires de navires

Leur responsabilité n'obéit à un régime spécifique que pour les pertes ou avaries subies par la marchandise<sup>2</sup> qu'ils gardent ou manutentionnent : pour ces opérations, le consignataire du navire

---

<sup>1</sup> Le « consignataire de la cargaison » quant à lui intervient comme mandataire salarié des ayants droit à la marchandise. Il en prend livraison pour leur compte et en paie le fret quand il est dû. Il représente le destinataire et répond envers lui des fautes d'un mandataire salarié (non traité dans la présente fiche).

<sup>2</sup> Non développé dans la présente fiche

n'est responsable que dans les conditions prévues par les articles L. 5422-21 à L. 5422-25 du code des transports.

Pour les autres opérations qu'il effectue en tant que « consignataire de la cargaison », au titre de l'article L. 5413-3 du code des transports, il est responsable dans les conditions du droit commun (article L. 5413-2).

En tant que mandataire, le consignataire est soumis aux dispositions du code civil (articles 1991 à 1997) relatives aux obligations du mandataire qui prévoient notamment que :

- le mandataire est tenu d'accomplir le mandat tant qu'il en demeure chargé, et répond des dommages-intérêts qui pourraient résulter de son inexécution (article 1991 du code civil) ;
- le mandataire répond non seulement du dol, mais encore des fautes qu'il commet dans sa gestion (article 1992 du code civil) ;
- le mandataire répond aussi de celui qu'il s'est substitué dans la gestion quand il n'a pas reçu le pouvoir de se substituer quelqu'un, ou quand ce pouvoir lui a été conféré sans désignation d'une personne, et que celle dont il a fait choix était notoirement incapable ou insolvable (article 1994 du code civil).

Il s'agit donc d'une responsabilité pour faute :

- sa faute est présumée lorsque la responsabilité du mandataire est recherchée en raison d'une inexécution pure et simple de son mandat, (Cass. 1re civ., 18 janv. 1989 – Cass. 1re civ., 16 mai 2006) ;
- sa faute doit être prouvée lorsque sa responsabilité est recherchée en raison d'une mauvaise exécution de ses obligations ([Cass. com., 26 nov. 1990, n° 89-11.940](#)).

Le consignataire du navire est susceptible d'engager sa responsabilité, sur un fondement délictuel, à l'égard des tiers si une faute est prouvée à son encontre et si cette faute a causé un préjudice à ce tiers. La responsabilité délictuelle du consignataire de navire a par exemple été retenue dans les cas suivants :

- le consignataire du navire a délivré une attestation mensongère suivant laquelle le navire ne ferait aucune escale avant son arrivée à destination, pour satisfaire aux exigences d'une banque qui avait subordonné à cette attestation l'ouverture d'un crédit documentaire (CA Paris, 12 nov) ;
- le consignataire de navire a délivré la marchandise au destinataire sans avoir l'original du connaissement et ainsi causé un préjudice à l'expéditeur vendeur (CA Rouen, 10 sept. 1998).

Par ailleurs, en application de la théorie de l'apparence, le consignataire de navire peut se trouver engagé à titre personnel à l'égard des tiers si, au moment de la conclusion d'un contrat par exemple, il ne fait pas état de sa qualité de représentant. Il est alors personnellement tenu d'exécuter les obligations qu'il a contractées. Cette difficulté doit en principe être évitée si le consignataire du navire signe les actes au nom de son mandant, le transporteur, avec la mention consacrée par l'usage « as agent only ». Il en est de même s'il était notoire qu'il agissait en qualité de consignataire du navire (T. com. Paris, 1er mars 1972), ou si, sans véritable notoriété, le contractant qui a traité avec le consignataire savait qu'il agissait au nom du transporteur (T. com. Paris, 12 avr. 1972).

En revanche, aucune faute ne saurait être imputée au consignataire qui a parfaitement respecté les instructions que lui a données son mandant (CA Douai, 18 janv. 1996 [Cass. com., 26 nov. 1990, n° 89-11.940](#)) ou les stipulations du contrat de transport (CA Rouen, 29 avr. 1999) ou si le préjudice allégué par le mandant est directement lié aux instructions qu'il a lui-même données au capitaine (Cass.com., 19 janv. 1999, Mathew).

Le consignataire de navire étant un simple mandataire, il ne répond pas des fautes du transporteur, même s'il a servi d'intermédiaire entre le transporteur et l'ayant droit à la marchandise pour tenter de réaliser un accord amiable (CA Rouen, 13 juill. 1967). Plus généralement, il ne répond des obligations ni du capitaine, ni du chargeur, ni de l'entrepreneur de manutention.