

TABLE DES MATIERES

REMERCIEMENTS

LISTE DES ABREVIATIONS

INTRODUCTION1

PREMIERE PARTIE :5

L'APPORT DES REGLES DE ROTTERDAM ET LES CONVENTIONS
INTERNATIONALES EXISTANTES5

Titre 1- Les Règles de Rotterdam : un nouveau cadre juridique pour l'évolution du
transport maritime de marchandises6

Chapitre 1- Rappel sur les Conventions internationales antérieures relatives au
transport maritime de marchandises6

Section 1- Le « Harter Act » Américain6

Section 2- La Convention de Bruxelles de 19247

Paragraphe 1- Le Domaine de la Convention de Bruxelles de 1924.....7

Paragraphe 2 – Obligations du chargeur et du transporteur.....9

A- Obligation du chargeur.....9

B- Obligation du transporteur.....10

Paragraphe 3 - Responsabilité et limites de responsabilité du transporteur
maritime10

A- Responsabilité du transporteur maritime dans la convention de
Bruxelles de 192410

B- Limites de responsabilité du transporteur maritime.....10

Section 3- La Convention de Bruxelles 1968 et le Protocole DTS (Bruxelles
1979)11

Paragraphe 1- Convention de Bruxelles de 196811

Paragraphe 2- Le Protocole de 1979.....	13
Section 4- La Convention de Hambourg.....	13
Paragraphe 1- Champ d'application de la Convention.....	15
Paragraphe 2- Obligations et responsabilités du chargeur dans la Convention de Hambourg.....	16
Paragraphe 3 – Responsabilités du transporteur et limites de sa responsabilité.....	16
Chapitre 2- Présentation des Règles de Rotterdam.....	19
Section1- Objectifs des Règles de Rotterdam.....	19
Section 2- Champ d'application des Règles de Rotterdam.....	19
Section 3- Obligations du transporteur et du chargeur	21
Paragraphe 1- Obligations du Chargeur	21
A- Remise des marchandises.....	22
B- Obligation d'information et obligation de remise de document nécessaire au transport.....	22
Paragraphe 2- Obligations du transporteur	23
A- Transport et livraison des marchandises.....	23
B- Obligations relatives au voyage.....	23
C- Obligation de chargement et de livraison de marchandises.....	24
1) Le chargement des marchandises.....	24
2) La livraison des marchandises.....	25
Section 4- Responsabilité du chargeur, responsabilité du transporteur et limites	26
Paragraphe 1- Responsabilité du chargeur.....	27
Paragraphe 2- Responsabilité du transporteur et limites	27
A- Fondement de la Responsabilité.....	27

1- Principe de Responsabilité.....	27
2- Durée de la Responsabilité du transporteur.....	28
3- Causes d'exonération de la Responsabilité du transporteur maritime (Cas excepté).....	28
B- Limites de Responsabilité du transporteur.....	31
Titre 2- Apport des règles de Rotterdam au transport maritime international	34
Chapitre I- Uniformisation et modernisation du contrat de transport maritime....	34
Section 1- Extension du champ d'application des Règles de Rotterdam.....	34
Paragraphe 1- La notion de « door to door »	35
A- Transport multimodal.....	35
1) Définition.....	35
2) Conditions du transport multimodal.....	35
3) Les Règles de Rotterdam et les conventions modales.....	35
4) Le transporteur multimodal.....	36
B- Document électronique de transport.....	38
1) Définition.....	38
2) Mode d'utilisation et effet de document électronique de trans- port.....	38
Paragraphe 2- Approche contractuelle et commerciale : Transport de ligne régulière	39
Section 2- Renforcement des obligations des parties.....	40
Paragraphe 1- Transporteur.....	40
A- Suppression de la faute nautique.....	40
B- Réglementation de la pontée.....	41
C- Réglementation de la livraison.....	43
Paragraphe 2- Chargeur	44

A- Identification.....	44
B- Chargeur documentaire.....	44
C- Partie contrôlante et droit de de contrôle.....	45
1) Partie contrôlante.....	45
2) Droit de contrôle.....	45
Section 3- Le système de responsabilité « Himalaya clause »	46
Paragraphe 1- Le système de renversement du fardeau de la preuve.....	46
Paragraphe 2- La partie exécutante maritime	47
1) Définition de la partie exécutante maritime.....	47
2) Obligations et rôles de la partie exécutante maritime.....	47
3) Responsabilité de la partie exécutante maritime	48
Chapitre2 - Equilibre contractuel des intérêts en cause.....	50
Section1- Situation des parties	50
Paragraphe 1- Situation du transporteur	50
Paragraphe 2- Situation du chargeur	51
Section 2- La liberté contractuelle	52
Paragraphe 1- dans des situations déterminées (art.13-2).....	53
Paragraphe 2- Dans les contrats de volume (art.80).....	54
A- Définition des contrats de volume.....	54
B- Conditions de fond et de forme.....	54
Section 3- Situation du destinataire	55
DEUXIEME PARTIE :	57
AVANTAGES ET INCONVENIENTS DES REGLES DE ROTTERDAM	57
Titre 1- Avantages et inconvénients des Règles de Rotterdam pour les parties et les intermédiaires au contrat de transport maritime	58
Chapitre I- Pour les parties au contrat de transport maritime	58

Section 1- Transporteur.....	58
Section 2- Chargeur	61
Chapitre 2- Pour les intermédiaires	63
Section 1- Transitaires.....	63
Paragraphe 1- Définition et rôle du transitaire.....	63
Paragraphe 2- Enjeux des règles de Rotterdam pour les transitaires.....	64
Section 2- Commissionnaires de transport.....	65
Paragraphe 1- Définition et rôles du commissionnaire de transport	65
Paragraphe 2- Les avantages et inconvénients des Règles de Rotterdam pour le commissionnaire	66
Section 3- Les assureurs	67
Paragraphe 1- Définition de l'assurance maritime et rôles des assureurs.....	67
Paragraphe 2- Les enjeux des règles de Rotterdam pour les assurances	68
Titre 2- Impacts des Règles de Rotterdam sur le transport maritime et les économies nationales des pays développés et en voie de développement.....	69
Chapitre 1- Pays développés	69
Section 1- Effets positifs et négatifs sur les pays chargeurs.....	69
Section 2 – Effets positifs et négatifs sur les pays transporteurs.....	72
Chapitre 2- Pays en voie de développement	75
Section 1- Le cas de Madagascar.....	75
Paragraphe 1- Importance des Règles de Rotterdam pour Madagascar ; quels avantages bénéficiera Madagascar en ratifiant ces Règles.	75
Paragraphe 2- Effets des Règles de Rotterdam sur le transport maritime et l'économie nationale de Madagascar	76
Section 2- Les autres pays africains.....	77
Paragraphe 1- Importance des Règles de Rotterdam pour les pays africains	78

Paragraphe 2- Effets des Règles de Rotterdam sur le transport maritime et l'économie nationale des pays africains	79
CONCLUSION	81
ANNEXES ET BIBLIOGRAPHIE	

LISTE DES ABREVIATIONS ET SIGLES

ABREVIATIONS/SIGLES	DEVELOPPEMENT
Art.	Article
Cass.com	Cassation commerciale
Cf	Confère
CIM	Convention relative aux transports internationaux ferroviaires
CMI	Comité Maritime International
CMR	Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route.
CNUDCI	Commission des Nations Unies sur le Droit commercial international
Com	Commerciale
DMF	Droit Maritime Français
DTS	Droit de tirages spéciaux
Egal	Également
FOB	Free On Board
HVR	Hague Visby Rules
Kg	Kilogramme
N°	numéro
Obs.	Observation
ONU	Organisation des Nations Unies
P.	page
RH	Règles de Hambourg
RR	Règles de Rotterdam
V.	voir
Voy	voyons

INTRODUCTION

Depuis les nuits du temps, le mode de transport par mer se pratiqua presque partout dans divers pays du monde. Le moyen utilisé allant de simples boutres aux bateaux à voiles bien qu'il fût rudimentaire et désuet, s'adapta au temps.

D'après Jacques Olivier MBOM, ingénieur logistique: « *Défini comme l'ensemble des règles juridiques relatives au transport par mer, le droit maritime est une discipline dont les premiers signes de codification remontent au Moyen âge avec entre autres, « les rôles d'Oléron » au 12^{ème} siècle et le « Guidon de la mer » au 14^{ème} siècle*¹ ».

Il va sans dire par conséquent que les trafics maritimes ont été déjà fort longtemps régis par diverses règles juridiques et celles-ci ne cessent de s'améliorer jusqu'à nos jours.

Quelques siècles plus tard, le moyen de transport maritime ainsi que la logistique y afférente tels que les ports se modernisent grâce au développement de la haute technologie. Des navires de gros tonnages parcourent les mers du monde. Les trafics par mer s'intensifient d'une année à l'autre dus à la mondialisation. Et selon les estimations, le transport par mer occupe plus de 90% des trafics mondiaux.

Cependant, devant cet essor si grandiose soit-il, force est malheureusement de constater que les risques inhérents aux transports maritimes se font de plus en plus nombreux et fréquents : les cyclones de grandes intensités font souvent d'énormes dégâts en mer- la résurgence de la piraterie dans le Golfe Persique- Côte Somalienne laquelle touche actuellement la zone de l'Océan Indien, menace considérablement le développement du transport maritime. Phénomène que l'on considère enrayé jadis mais réapparaît dans sa forme moderne : les pirates se sont en effet dotés des vedettes rapides et équipés des fusils d'assauts. Alors que de l'autre côté, les navires commerciaux n'ont pas droit d'être dotés en armes à feu pour se défendre. A noter que jusqu'ici la piraterie maritime n'est pas prévue dans le Droit maritime

¹Article de Jacques Olivier MBOM, Ingénieur en logistique avec la collaboration rédactionnelle de Gaston Roland NGOOH, Directeur des recherches, intitulé: « Apport des Règles de Rotterdam », dans son paragraphe « Contexte historique »

international- viennent enfin et non pas les moindres, les accidents fréquents survenus aux navires pétroliers causant des marées noires.

Les échanges commerciaux en général et le transport maritime en particulier, connaissent de différentes mutations ces derniers temps face à l'exigence du contexte de la mondialisation d'une part et d'autre part du besoin de l'actualisation et d'harmonisation de divers textes et Conventions qui existent à l'heure actuelle.

De nombreuses Conventions internationales qui régissent le transport maritime de marchandises telles que les Conventions de Bruxelles de 1924 ou règles de la HAYE (modifiée en 1968 sous la dénomination de règles de la « HAYE-VISBY » et en 1979 sous la dénomination du « protocole DTS ») et de Hambourg de 1978 semblent un peu loin de la modernisation des techniques commerciales et aussi du droit des transports internationaux. En 2001, la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) ²s'est préparée pour l'élaboration d'un projet de convention. Depuis sa création, cette commission n'a cessé de promouvoir une harmonisation et une unification du droit de commerce international. Ainsi, la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer dite « Règles de Rotterdam » a été signée le 23 Septembre 2009 à Rotterdam au Pays-Bas par une vingtaine de pays³. Depuis, cette nouvelle convention est ouverte à la ratification des pays signataires alors que jusqu'ici, bon nombre de pays ayant signé n'ont pas procédé à cette ratification. Cette nouvelle convention n'entrera toutefois en vigueur qu'à la vingtième ratification.

Les règles de Rotterdam apportent une nouveauté au transport maritime international. Elles modernisent les droits, obligations des parties au contrat de transport maritime et assurent une sécurité juridique au commerce maritime. Ces règles apportent aussi une liberté contractuelle aux parties. C'est l'un des changements importants apportés par cette nouvelle convention. Aussi, l'aspect multimodal de ces

² Résolution 2205 (XXI) du 17 décembre 1996 portant création de Commission des Nations Unies pour le droit commercial international.

³ Arménie, Cameroun, Congo, Danemark, Espagne, Etats-Unis, France, Gabon, Ghana, Grèce, Guinée Conakry, Madagascar, Mali, Niger, Nigeria, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Sénégal, Suisse, Togo

règles intéresse beaucoup les professionnels du transport. Par ailleurs, les règles de Rotterdam sont un peu longues car elles comportent 96 articles. Elles disposent plusieurs définitions dont certains termes sont anciens et d'autres sont nouveaux tels que « la partie exécutante maritime », « le chargeur documentaire », « le document électronique de transport », « le contrat de volume ». Le champ d'application de la convention est très élargi par rapport aux autres conventions internationales. La nouvelle convention traite de la responsabilité du transporteur de la réception des marchandises jusqu'à leur livraison. Elle détaille et renforce la responsabilité du transporteur en supprimant la faute nautique comme cas excepté. Aussi, renforce-t-elle les obligations du chargeur surtout pour l'obligation d'information concernant les marchandises dangereuses. Le plafond de réparation du transporteur en matière de responsabilité a été augmenté. En outre, la nouvelle convention prévoit une augmentation d'obligation du chargeur et une réduction d'obligations du transporteur. D'autant plus, elle prévoit aussi une liberté contractuelle dans les contrats de volume. Et, en cas de litige, la victime ou le demandeur dispose d'un délai de deux ans pour demander réparation.

Les Règles de Rotterdam ont suscité des débats et fait l'objet de nombreux sujets de discussions et de vives critiques. Certaines personnes pensent que ces Règles sont défavorables aux intérêts des parties et aux intérêts des tiers au contrat de transport maritime ; tandis que d'autres pensent le contraire en avançant que la nouvelle convention semble favorable aux intérêts de ces derniers.

Ainsi, quels seraient les avantages et les inconvénients de ces règles pour les parties et les intermédiaires au contrat de transport maritime ? Et quels seraient aussi les impacts de ces Règles sur le transport maritime et les économies nationales des pays en voie de développement et des pays moins avancés lorsqu'elles seraient entrées en vigueur ?

La réponse à ces questions fait l'objet du présent mémoire dont le thème s'intitule « Les Règles de Rotterdam et ses enjeux ». Pour y parvenir, deux points seront abordés successivement :

- L'Apport des Règles de Rotterdam et les conventions internationales existantes (Première partie)
- Les avantages et inconvénients des Règles de Rotterdam (Deuxième partie)

**PREMIERE PARTIE :
L'APPORT DES REGLES DE
ROTTERDAM ET LES CONVENTIONS
INTERNATIONALES EXISTANTES**

TITRE 1- LES REGLES DE ROTTERDAM : UN NOUVEAU **CADRE JURIDIQUE POUR L'EVOLUTION DU** **TRANSPORT MARITIME DE MARCHANDISES**

CHAPITRE 1- RAPPEL SUR LES CONVENTIONS **INTERNATIONALES ANTERIEURES RELATIVES** **AU TRANSPORT MARITIME DE MARCHANDISES**

Nous allons parler tout d'abord du Harter Act qui est un texte très ancien datant de 1893 (section 1), ensuite nous allons voir les Conventions de Bruxelles 1924, 1968 et le protocole DTS 1979 (section 2 et 3) et enfin la convention de Hambourg (section 4).

SECTION 1- LE « HARTER ACT » AMERICAIN

Le Parlement américain avait adopté en 1893 un texte de loi intitulé « Harter Act ». Ce texte a été adopté dans le but de protéger les chargeurs.

Ce texte joue un rôle important dans le développement international du droit de transport maritime en assurant un équilibre entre les intérêts des parties au contrat de transport.

Le Harter Act est la « *mère de tous les droits* ⁴ », elle a ouvert la voie aux autres conventions internationales sur le transport maritime. D'où certaines conventions s'inspirent de cet ancien texte qui datait de 1893.

⁴ Observation du Harter Act aux règles de Rotterdam, présentées au colloque 2010 de l'I.M.T.M. Les Règles de Rotterdam, le droit des transports maritimes au XXI^e siècle, Marseille 20-21 mai 2010.

Le Harter Act a aussi imposé en premier les règles impératives à l'exemple de l'obligation de diligence raisonnable du transporteur pour armer et équiper le navire.

SECTION 2- LA CONVENTION DE BRUXELLES DE 1924

La Convention de Bruxelles du 25 Août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance est le texte de référence en matière de transport maritime de marchandise.

Presque tous les pays du monde y compris Madagascar ont ratifié cette convention de 1924. Elle a prévu en premier le principe de la présomption de responsabilité du transporteur maritime ; ensuite, les autres conventions internationales ont prévu aussi le principe en question. Toutefois, le transporteur a la possibilité de se libérer de sa responsabilité par la preuve d'un cas exonératoire de responsabilité.

Quid du domaine de cette convention, des obligations du chargeur et du transporteur, de la responsabilité du transporteur maritime et de la limitation de cette responsabilité ?

La réponse à ces questions fait l'objet des paragraphes qui s'ensuivent.

PARAGRAPHE 1- LE DOMAINE DE LA CONVENTION DE BRUXELLES DE 1924

Cette convention de Bruxelles de 1924 est très courte par rapport à la Convention de Hambourg et aux Règles de Rotterdam, elle ne comporte que huit articles.

Cette convention a exclu de son champ d'application le transport des animaux vivants et le transport en pontée⁵. Mais elle régit les transports de marchandises sous connaissance. Cette convention précise que s'il y a un connaissance émis en vertu d'une Charte partie, elle ne s'appliquera qu'à partir du

⁵ Mettre les marchandises sur le pont du navire (conteneurs)

moment où ce texte régit les rapports du transporteur et du porteur du connaissance⁶ (Rouen, 1^{er} Avril.1954.DMF, 1954.530 ; Paris. 6 Février 1959, DMF 1959.476).

La convention ne s'applique que si un connaissance ou tout document similaire⁷ formant « titre » a été émis dans un Etat contractant⁸ (Toulouse, 13 Mai 1977, DMF, 1977.721 ; Scapel, 1977.17).

En d'autres termes, cette convention prévoit dans son champ d'application le transport maritime de sous palan à palan (tackle to tackle). Elle s'applique aussi aux transports internationaux, mais il a été bien souligné que « *la convention ne s'opère que pour les transports de marchandises entre ports relevant de deux pays différents* »

Cependant, tous les transports internationaux sous connaissance ne tombent pas sous le coup de cette convention⁹. Dans ce cas-là, on serait obligé d'appliquer la loi d'autonomie¹⁰. (Voy, ainsi comm, 14 oct.1957, D, 1958.333, note Jambu Merlu).

Le domaine d'application de la Convention de Bruxelles n'est pas élargi, elle ne prévoit pas une réglementation de la pontée. Le transporteur ne peut charger des marchandises sur le pont du navire (Paris 15 Décembre 1986, BT. 1987, 57, Paris, 13 Octobre 1986, B.T 1986, 689, DMF 1988, 101, note Achard cassé par com. 5 juillet 1988, DMF 1989, 227, Achard, Transport en pontée.). Le transport maritime s'étend de sous palan à palan, et les dispositions de cette Convention s'appliqueront seulement à tout connaissance crée dans un des Etats contractants.

⁶ René Rodière et Emmanuel de Pontavice, Droit maritime, 11^{ème} éd., Dalloz 1991, p.309

⁷ Emmanuel du Pontavice et P. Cordier, Transport et affrètement maritime

⁸ Art.10 al.1 : « Les dispositions de la présente Convention s'appliqueront à tout connaissance crée dans un des Etats contractants »

⁹ René Rodière et Emmanuel de Pontavice, Droit maritime, 11^{ème} éd. Dalloz 1991, p.311

¹⁰ Règle de droit international privé.

PARAGRAPHE 2 – OBLIGATIONS DU CHARGEUR ET DU TRANSPORTEUR***A- Obligations du chargeur***

La convention ne détaille pas les obligations du chargeur à la différence des Règles de Rotterdam. Ainsi, celle-ci prévoit pour le chargeur une obligation d'information concernant les caractéristiques des marchandises à expédier (art.3-5 et art.4-6).

Ainsi, le chargeur encourt la responsabilité pour faute prouvée en cas de manquement à ses obligations (art.4-3). Et en cas de fausse déclaration sur les caractéristiques des marchandises à expédier, le chargeur sera responsable envers le transporteur, il doit indemniser le transporteur du préjudice résultant de l'inexactitude de ces indications.

B- Obligations du transporteur

« Le transporteur sera tenu, avant et au début du voyage, d'une obligation de diligence raisonnable pour mettre le navire en bon état de navigabilité, l'armer, l'équiper et l'approvisionner et, pour mettre en état convenable les lieux ¹¹ où la marchandise sera entreposée » (art.3).

PARAGRAPHE 3 - RESPONSABILITE ET LIMITES DE RESPONSABILITE
DU TRANSPORTEUR MARITIME**A- Responsabilité du transporteur maritime dans la**
Convention de Bruxelles de 1924

S'agissant de la responsabilité du transporteur, la Convention a adopté une responsabilité de plein droit. Elle a maintenu le principe de la présomption de responsabilité¹² à la charge du transporteur.

Cette responsabilité est accompagnée par de nombreux cas exceptés, qui est au nombre de dix-sept (17) pouvant être regroupés en trois catégories : les cas exceptés tenant au navire, les cas liés à la cargaison et ceux liés à des événements extérieurs. En invoquant ces cas exceptés, la charge de la preuve incombée au transporteur serait renversée.

La Convention de Bruxelles 1924 a prévu le principe auquel le transporteur est tenu d'une obligation de diligence raisonnable avant et au début du voyage. Si le transporteur a bien accompli son obligation, il ne sera pas responsable.

B- Limites de responsabilité du transporteur maritime

En ce qui concerne la limitation de réparation, la Convention de Bruxelles de 1924 adoptait le système auquel se sont ralliés successivement la loi du 2 avril

¹¹ Cales, magasins, chambres frigorifiques

¹² Art.4-2 de la Convention de Bruxelles de 1924

1936 et la loi du 18 juin 1966¹³. Ainsi, elle prévoyait un plafond de 100 livres sterling¹⁴ par colis ou par unité.

Le délai pour émettre des réserves à la livraison est de trois jours seulement pour les dommages non apparents. Et pour les dommages apparents, on peut émettre des réserves avant ou au moment de l'enlèvement des marchandises et de leur remise sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance selon le contrat de transport.

Le délai pour agir en justice n'est que d'un an suivant la délivrance des marchandises ou la date à laquelle elles auraient dû être délivrées (art3-6).

Dans la convention de Bruxelles de 1924, on constate des inégalités au niveau du régime de la responsabilité des parties. Cette Convention est plus sévère pour les transporteurs.

La liberté contractuelle dans cette Convention est très limitée, ses dispositions sont strictement impératives et ne peuvent être écartées par une clause contraire sous peine de nullité¹⁵. Néanmoins, les dispositions de cette Convention peuvent simplement être enrichies par des clauses supplétives.

SECTION 3- LA CONVENTION DE BRUXELLES 1968 ET LE PROTOCOLE DTS (BRUXELLES 1979)

PARAGRAPHE 1- CONVENTION DE BRUXELLES DE 1968

La Convention de Bruxelles 1924 a été amendée en 1968, et en 1978. Le domaine de cette convention était le même que celui de la Convention de Bruxelles de 1924. Mais, quelques points se différencient un peu de ladite convention.

¹³ René Rodière et Emmanuel du Pontavice, Droit maritime, 11^{ème} éd. Dalloz 1991, p.313

¹⁴ Livres sterling-or (Paris 18 Avril 1974 DMF, 1974-524, Aix-en -Province 6 Décembre 1984, DMF, 1985. 731 note R. Achard)

¹⁵ Art.3-8 de la Convention de Bruxelles de 1924

La convention de Bruxelles modifiée 1968 s'applique s'il y a connaissance, ou tout autre document similaire formant titre, et émis dans un Etat contractant. Et aussi lorsque le port de chargement est situé dans un Etat contractant. Elle excluait de son champ d'application les animaux vivants et le transport de marchandises en pontée.

Cependant, la Convention de Bruxelles de 1968 a introduit dans son champ d'application une clause attribuant la compétence à la convention. Cette clause n'est autre que la clause dite « Paramount ».

Il a été bien souligné que la convention ne pouvait s'appliquer que pour « *les transports de marchandises entre ports qui relèvent de deux pays différents* » de la manière qu'un transport de Rouen à Marseille n'y est pas soumis et que le connaissance ait été émis dans un Etat contractant et que le départ ait lieu d'un port situé dans un Etat contractant¹⁶.

Notre souci est donc de savoir si le protocole peut s'appliquer dans les transports d'un Etat contractant à la Convention amendée par ledit protocole, à destination d'un Etat contractant à la Convention de 1924¹⁷. Pour ce faire, l'article 10 de la Convention de Bruxelles de 1968 peut répondre à ce souci.

Pour ce qui est de la Responsabilité du transporteur maritime dans la Convention de Bruxelles de 1968, le principe est le même que celui de la convention de Bruxelles de 1924. Le principe de la présomption de responsabilité est à la charge du transporteur. Et de même aussi pour les causes d'exonération de la responsabilité du transporteur. Les dix-sept (17) cas exceptés ont été encore maintenus et regroupés en 3 catégories.

Toutefois, la technique de la limitation de réparation a été modifiée. Ainsi, au lieu de 100 livres sterling par colis ou par unité, le plafond est de 10000 francs Poincaré par kg de poids brut de marchandises perdues ou endommagées, sauf en cas de déclaration de valeur dans le connaissance (Art.4-5 des Règles de la Haye Visby).

Le délai de prescription d'un an « *peut toutefois être prolongé par un accord conclu entre les parties postérieurement à l'événement qui a donné lieu à*

¹⁶ René Rodière et Emmanuel de Pontavice, Droit maritime, 11^{ème} éd. Dalloz 1991, p.309

¹⁷ René Rodière et Emmanuel de Pontavice, Droit maritime, 11^{ème} éd. Dalloz 1991, p.310

*l'action*¹⁸ ». Le protocole de 1968 a ajouté un alinéa 6 bis concernant les actions récursoires. La Convention de 1924 n'avait pas prévu un délai supplémentaire pour l'exercice des actions récursoires ; cette lacune est comblée par le Protocole de 1968, dans son article 1-3.

PARAGRAPHE 2- LE PROTOCOLE DE 1979

Il s'avère difficile de calculer la valeur du franc Poincaré ; ainsi, on a adopté le 21 Décembre 1979 un protocole¹⁹ à Bruxelles. Ce nouveau texte modifiait les dispositions relatives à l'unité de compte. Désormais, le DTS (Droits de Tirage Spéciaux) remplace le franc Poincaré.

Ce protocole qui a modifié la convention de Bruxelles du 25 Aout de 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance prévoit que la limite de réparation sera de 666,67 DTS par colis ou unité, et la limite par poids brut est estimé de 2 DTS sauf en cas de déclaration de valeur.

SECTION 4- LA CONVENTION DE HAMBOURG

Cette convention a été élaborée par la Commission des Nations Unies pour le Développement du Droit Commercial International (CNUDCI). Par la suite, elle a été adoptée à Hambourg le 31 mars 1978 lors d'une conférence internationale diplomatique. Cette convention établit un régime juridique uniforme applicable aux droits et obligations des chargeurs, transporteurs et destinataires.

Cette convention aura attendu à peu près de 14 ans avant d'être ratifiée par vingt Etats²⁰ seulement. En fait, elle n'est entrée en vigueur que le 1^{er} novembre 1992.

¹⁸ Article 1-2 du protocole modifiant l'article 3-6 de la Convention de Bruxelles de 1924.

¹⁹ Préparé par le CMI

²⁰ 20 pays ont ratifié la convention de Hambourg ; Barbade, Botswana, Burkina Faso, Chili, Egypte, Guinée, Hongrie, Kenya, Liban, Lesotho, Malawi, Maroc, Nigeria, Ouganda, Tanzanie, Roumanie, Sénégal, Sierra Léone, Tunisie, Zambie.

En fait, cette convention est aussi moins longue car elle ne comporte que vingt six (26) articles.

Les Règles de Hambourg prévoient un net progrès par rapport à la Convention de Bruxelles de 1924.

Dans ce qui suit, nous essayons de définir son champ d'application (paragraphe 1), de retracer les obligations et responsabilités du chargeur (paragraphe 2), et enfin de mettre en exergue la responsabilité du transporteur et les limites de cette responsabilité (paragraphe 3).

PARAGRAPHE 1- CHAMP D'APPLICATION DE LA CONVENTION

La Convention de Hambourg a apporté quelques changements en matière de transport de marchandises par mer. Ladite convention régit le transport maritime de la réception au port à la livraison : « Port to port ».

Le champ d'application de la Convention de Hambourg est très vaste. Elle couvre tous les contrats de transport par mer sans distinction suivant le document émis. Elle s'applique donc :

- à tout type de document de transport²¹, surtout lorsque le connaissance est établi dans un pays signataire
- lorsque le port de chargement ou de déchargement est situé dans un Etat contractant.
- lorsqu'il y a une Clause « Paramount »
- aux animaux vivants et aux marchandises en pontée.
- Lorsque le document prévoit l'application des Règles de Hambourg.

Néanmoins, la Convention de Hambourg exclut dans son champ d'application les affrètements. (art.2 et 4)

Le champ d'application des Règles de Hambourg est un peu élargi par rapport à la Convention de Bruxelles : elles s'appliquent à tout document de transport sans distinction, les transports internationaux qu'elles régissent sont plus nombreux, elles n'excluent plus les pontées, ni les animaux vivants sauf à adopter pour les uns et les autres des régimes de responsabilités particuliers (art.9 pour la pontée et art.5 pour les animaux vivants).

²¹ A l'exemple de connaissance

PARAGRAPHE 2- OBLIGATIONS ET RESPONSABILITES DU CHARGEUR
DANS LA CONVENTION DE HAMBOURG

La convention vise de manière globale l'obligation d'information du chargeur sur les caractéristiques des marchandises à expédier (art.17 des Règles de Hambourg). Et elle envisage de manière spéciale le cas des marchandises dangereuses (art.13 des Règles de Hambourg).

Pour ce qui est de la responsabilité du chargeur, celui-ci encourt une responsabilité pour faute prouvée (art.12). Et en cas de manquements aux obligations d'information sur la nature des marchandises à expédier, le chargeur sera responsable envers le transporteur et envers tout transporteur substitué. Le chargeur est réputé avoir garanti au transporteur l'exactitude des indications relatives à la nature générale des marchandises, donc il doit indemniser le transporteur du préjudice résultant de l'inexactitude de ces indications. Le chargeur reste tenu de cette garantie même si le connaissance a été transmis à un tiers.

PARAGRAPHE 3 – RESPONSABILITES DU TRANSPORTEUR ET LIMITES
DE SA RESPONSABILITE

Concernant la responsabilité du transporteur, elle est établie de « port à port » et non pas seulement de bastingage à bastingage. Autrement dit, elle étend la période de responsabilité du transporteur de la prise en charge à la livraison au destinataire. La convention prévoit la présomption de faute ou de négligence(Art.5) en cas d'avarie, de perte, ou de retard, à moins que le transporteur apporte la preuve.

La quasi-totalité des cas exceptés des règles de la HAYE-VISBY a été supprimée dans la convention de Hambourg. Deux de ces cas exceptés restent maintenus : l'assistance²², et l'incendie non fautif²³.

En ce qui concerne les limites de responsabilité, elles sont fixées à 835 DTS par colis et 2,5 DTS par kg de poids brut de marchandises en cas de perte ou d'avaries ; et 2,5 fois le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard mais n'excédant pas le montant total du fret payable en vertu du contrat de transport (Art.6). La majoration du plafond de réparation du dommage dans cette Convention constitue également un plus pour les pays chargeurs vu le plafond dérisoire établi par la Convention de Bruxelles. Le retard est également réglementé.

Cette Convention est moins sévère pour les transporteurs au niveau du régime de la responsabilité par rapport à la Convention de Bruxelles, mais on peut constater encore des inégalités entre les parties au niveau de ce régime.

Le délai pour émettre des réserves est prévu dans les quinze jours suivants la livraison pour les dommages non apparents. Et pour les dommages apparents, les réserves peuvent être émises le jour de la livraison ou le premier jour ouvrable suivant ce jour.

Le délai pour agir en justice a été porté à deux ans suivant la délivrance des marchandises ou la date à laquelle elles auraient dues être délivrées. Ce délai a été augmenté par rapport au délai prévu dans les Conventions de Bruxelles qui est d'un an suivant la délivrance des marchandises.

Comme les Conventions de Bruxelles, les Règles de Hambourg prévoient aussi une liberté contractuelle très limitée. Par conséquent les dispositions de la Convention de Hambourg sont strictement impératives et ne peuvent être écartées par une clause contraire sous peine de nullité²⁴. Néanmoins, seules les Règles de compétences juridictionnelles et arbitrales peuvent faire l'objet d'une clause contraire après la naissance d'un litige²⁵.

²² Art.6-5 des Règles de Hambourg

²³ Art.5-4a) des Règles de Hambourg

²⁴ Art.23 Règles de Hambourg

²⁵ Compromis d'arbitrage ou de juridiction

Les Conventions de Bruxelles (Bruxelles 1924, 1968 et le protocole DTS) et les Règles de Hambourg n'ont pas bien défini les obligations des parties et ne préservent pas les intérêts de ces dernières. On constate qu'il n'y a pas d'équilibre contractuel entre les intérêts en présence. Ces Conventions ont été élaborées en faveur du chargeur et non du transporteur. Les parties sont privées de liberté contractuelle. Elles n'établissent pas un régime juridique uniforme et moderne régissant les droits et obligations des transporteurs, chargeurs, et destinataire. Les défaillances de ces Conventions ont conduit la CNUDCI à élaborer un nouveau cadre juridique pour l'évolution du transport maritime de marchandises. D'où l'élaboration des Règles de Rotterdam qui tiennent compte de nombreuses nouveautés technologiques et commerciales.

La connaissance de ces conventions internationales antérieures relatives au transport maritime de marchandises s'avère importante pour pouvoir situer les innovations apportées par le nouveau cadre juridique pour l'évolution du transport maritime de marchandises que sont les règles de Rotterdam. C'est donc il est question par la suite.

CHAPITRE 2- PRESENTATION DES REGLES DE ROTTERDAM

Dans le présent chapitre, comme dans le précédent, il est important de signaler les objectifs desdites Règles (section 1), son champ d'application (section 2). Nous ne manquerons pas de parler des obligations du transporteur et du chargeur (section 3) ainsi que de leur responsabilité respective.

SECTION1- OBJECTIFS DES REGLES DE ROTTERDAM

Les Règles de Rotterdam ont pour finalité d'assurer une évolution technologique et commerciale du transport maritime en procédant aux différents changements tels que l'introduction d'une approche commerciale, le développement de la conteneurisation, la consécration du commerce électronique, l'admission de la liberté contractuelle et l'équilibre contractuel entre les parties, la consécration du droit de contrôle et du transfert des droits, l'augmentation de la limitation de responsabilité, la suppression de la faute nautique en tant que cas excepté, et le développement du transport multimodal.

SECTION 2- CHAMP D'APPLICATION DES REGLES DE ROTTERDAM

Le Champ d'application des Règles de Rotterdam, malgré le faible nombre de pays les ayant ratifiés, est très élargi par rapport aux autres conventions internationales déjà en vigueur. Nous ne sommes pas sans savoir que le Champ d'application des conventions de Bruxelles et celui de Hambourg sont quasi-exclusivement maritime, tandis que les Règles de Rotterdam introduisent la notion de « door to door »²⁶ dans son champ d'application.

Le contenu de cette convention sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer est très enrichissant car elle apporte beaucoup d'innovations en la matière.

²⁶ Transport maritime et transport multimodal ayant une phase maritime

Ce texte baptisé « Règles de Rotterdam » sont applicables :

- Tout d'abord à tous types de document de transport y compris les documents électroniques de transport. Dans les autres Conventions, le document de transport utilisé est seulement le document papier qui est le connaissance. On constate une nouveauté technologique apportée par les Règles de Rotterdam car désormais elles admettent le document électronique de transport comme support de contrat de transport. Le terme connaissance disparaît et se remplace par le document de transport ;
- Ensuite, lorsqu'il y a contrat de transport dans lesquels le lieu de réception ou le port de chargement et le lieu de livraison ou le port de déchargement sont situés dans des Etats différents et que l'un de ces lieux suscités se trouve dans un Etat contractant (Art.5 des Règles de Rotterdam) ;
- Aux transports internationaux et aux contrats de transport de ligne régulière²⁷ en excluant les chartes parties et les autres contrats d'utilisation de navire. Dans le transport autre que de ligne régulière, la convention ne s'applique pas, sauf lorsqu'il y a absence de charte partie entre les parties ou absence de contrat d'utilisation de tout ou partie d'un navire ;
- Lorsqu'un document de transport ou un document électronique de transport a été émis ;
- Dans les relations entre le transporteur et le destinataire, la partie contrôlante ou le porteur (art.7 RR). La nouvelle convention se distingue des Règles de la Haye Visby, dans le cas où le critère du port de chargement est maintenu, et ceux du port de déchargement, du lieu de réception et du lieu de livraison sont ajoutés.

Cependant, cette Convention couvre les connaissances de charte partie mais dans la relation transporteur/porteur de connaissance.

²⁷ Transports qui comportent une partie maritime internationale et qui peuvent également comprendre un segment terrestre, fluvial ou aérien

Comme la Convention de Hambourg, la nouvelle Convention n'a pas exclu dans son champ d'application les marchandises en pontée²⁸. La pontée est dorénavant réglementée dans les Règles de Rotterdam et soumise au régime de droit commun du transport, tandis que les Conventions de Bruxelles n'ont pas prévu cette réglementation.

La nouvelle convention introduit dans son champ d'application la notion de « door to door » ou transport maritime plus, cela suppose que ladite convention veut étendre le transport à une phase autre que maritime qui est multimodale transmaritime. Ce transport multimodal comporte un trajet terrestre et puis un voyage maritime. Mais, il faudra que les parties soient convenues dans le contrat de transport afin que la nouvelle convention puisse s'appliquer à ces différents types de voyage. On peut donc s'attendre à un conflit entre les Règles de Rotterdam et les Conventions multimodales.²⁹ Cependant, les Règles de Rotterdam prévoient une solution dans son article 82 qui dispose « *qu'elles n'affectent pas l'application des conventions internationales qui régissent le transport de marchandises par route et autres modes de transport* ». Autrement dit, les conventions multimodales priment les Règles de Rotterdam.

Les Conventions de Bruxelles s'appliquent seulement au transport maritime de sous palan à palan et les Règles de Hambourg s'appliquent au transport maritime de la réception au port à la livraison.

On a vu ainsi que le domaine d'application de la nouvelle convention est plus étendue à la différence des autres conventions internationales.

SECTION 3- OBLIGATIONS DU TRANSPORTEUR ET DU CHARGEUR

PARAGRAPHE 1- OBLIGATIONS DU CHARGEUR

²⁸ Transport maritime de conteneurs

²⁹ Convention régissant le transport de marchandises par route ou autres modes de transport comme les CMR et CIM

Dans les autres Conventions, les obligations des parties ne sont pas bien définies. Les Conventions de Bruxelles et de Hambourg ne prévoient pas de dispositions détaillées sur les obligations du chargeur. Par contre, les obligations du chargeur sont effectivement bien définies dans la nouvelle convention. La convention détaille et renforce les obligations du chargeur (Chapitre 7 des Règles de Rotterdam).

A- Remise des marchandises

Le Chargeur a l'obligation de remettre les marchandises au transporteur maritime selon le contrat de transport maritime. « *Il remet les marchandises dans un bon état afin qu'elles résisteront aux opérations de chargement, de manutention, d'arrimage et de déchargement* » (art.27-1).

Le chargeur peut procéder à l'arrimage, au saisissage et à la fixation du contenu lorsqu'il empote un conteneur ou charge un véhicule (art.27-3).

B- Obligation d'information et obligation de remise de document nécessaire au transport

Le Chargeur doit fournir au transporteur les informations, instruction et documents nécessaires pour l'établissement des données du contrat de transport maritime et l'émission des documents de transport ou des documents électroniques de transport.

Ces informations fournies par le chargeur devraient être exactes sinon il indemniserait le transporteur de la perte ou du dommage résultant de l'inexactitude de ces informations.

En ce qui concerne les marchandises dangereuses, le chargeur a l'obligation d'informer le transporteur de la nature ou des caractères dangereux des marchandises avant qu'elles ne soient remises à ce dernier ou à une partie exécutante. A défaut d'information, le chargeur sera responsable envers le transporteur de la perte ou de dommage résultant de ce manquement. En plus, le chargeur doit apposer des marques ou une étiquette sur les marchandises dangereuses (art.32).

Cependant, dans certaines situations, le transporteur pourrait transférer ses obligations au chargeur en vertu d'un accord entre les deux parties. Ainsi, la nouvelle convention prévoit dans son article 13-2 que le chargeur peut supporter l'obligation de chargement et de déchargement des marchandises : « *le transporteur et le chargeur peuvent convenir que le chargement, la manutention, l'arrimage ou le déchargement des marchandises sera exécuté par le chargeur, le chargeur documentaire ou le destinataire.* ³⁰ ». Dans les autres Conventions, le transfert d'obligations entre les parties sont interdites car les dispositions de ces Conventions sont strictement impératives et ne peuvent être écartées par une clause contraire, une telle clause sera considérée comme nulle.

Telles sont les obligations du chargeur mais qu'en est-il alors de celles du transporteur ?

PARAGRAPHE 2- OBLIGATIONS DU TRANSPORTEUR

Les obligations du transporteur sont également bien définies dans les Règles de Rotterdam par rapport aux Convention de Bruxelles et de Hambourg.

Le transporteur a plusieurs obligations :

A- Transport et livraison des marchandises

Le transporteur maritime a pour obligation de déplacer les marchandises qu'on lui a confiées jusqu'au lieu de destination. Et lorsque les marchandises arriveront au lieu de destination, il doit les faire livrer au destinataire.

B- Obligations relatives au voyage

Le transporteur maritime est titulaire d'une obligation de moyen. En fait, il est tenu avant, au début et pendant le voyage par mer d'exercer une diligence raisonnable. Ainsi, l'obligation du transporteur est donc de mettre et de maintenir le

³⁰ Liberté contractuelle apportée par les Règles de Rotterdam,, ainsi le transporteur peut déroger à certaines dispositions impératives de la Convention et imposer des clauses contractuelles au chargeur(art.13-2 Règles de Rotterdam).

navire en état de navigabilité ³¹(Art.14 Règles de Rotterdam). Il doit aussi assurer l'armement, l'équipement et l'approvisionnement du navire tout au long du voyage.

C- Obligations de chargement et de livraison de marchandises

En effet, le transporteur maritime s'occupe du chargement des marchandises (1). Il doit veiller à ce que les marchandises ne soient pas endommagées tout au long du voyage et préserve l'état initial des marchandises jusqu'à la livraison(2).

1) Le chargement des marchandises

En principe, c'est l'obligation du transporteur d'assurer le chargement des marchandises ; mais parfois cette obligation peut y avoir des limites. Ceci étant, comme souligne le professeur Philippe DELEBECQUE : *« la responsabilité du transporteur pourrait être écartée dans certains cas (en raison d'avaries survenues au chargement d'un hélicoptère empoté sur un conteneur feat de 40 pieds, en faisant état de ce qui, par accord des parties, l'empotage a été effectué par le chargeur lui-même) »*.

Ainsi, comme le souligne la Cour de Rouen, *« cette obligation du transporteur est impérative et s'applique à la phase de saisissage »* (Cour d'Appel de Rouen 9 Avril 2009, DMF 2009, 991, obs. Cet Bertin, RD transports 2009, n°245, obs. M. Ndendé).

Ce que l'arrêt rapporté relève, *« c'est qu'on doit admettre que le chargeur puisse accomplir lui-même l'empotage dès que sa marchandise requiert des soins spécifiques »*.³²

Dans le cas où les obligations du transporteur sont effectuées par le chargeur, il faudra que l'accord des parties soit bien établi (V. encore CA Papeete 2 Avril. 2009, précit n°60, 64, observant *que l'empotage peut être confié au chargeur, mais que le transporteur reste responsable même s'il s'est adressé pour cela à un manutentionnaire*, DMF 2010.518) »³³.

³¹ Le navire est en bon état pour le voyage

³² Philippe DELEBECQUE, DMF hors série n°14 juin 2010, n°82, p.74

³³ Philippe DELEBECQUE, DMF hors série n°14 juin 2010, n°82, p.74

2) La livraison des marchandises

Il est prévu par l'article 12-1 des Règles de Rotterdam que « le transporteur est responsable des marchandises jusqu'à leur livraison », pourtant le même texte dispose dans son article 43 que « *le transporteur a une obligation principale de livraison et non fondamentale*³⁴ », et aussi dans son article 45 que « le destinataire a une obligation d'en prendre livraison ».

Il est donc important de savoir à quel moment la livraison des marchandises doit être effectuée ?

Et le transporteur est-il obligé de remettre les marchandises transportées au destinataire ?

La nouvelle convention prévoit des conditions distinctes selon le type de document ³⁵pour déterminer les droits des parties de retirer les marchandises. En outre, les autres Conventions ne prévoient pas de conditions pour déterminer les droits des parties de retirer les marchandises.

D'après le texte, lorsqu'il n'y a pas de document de transport négociable et de document électronique de transport négociable, c'est le droit du transporteur de livrer les marchandises au destinataire au moment et au lieu convenus dans le contrat de transport. Il peut refuser de les livrer si la personne qui se prétend destinataire ne s'identifie pas (art.45 des Règles de Rotterdam).

Le transporteur a encore le droit de livrer les marchandises au destinataire et il peut refuser de les livrer si le destinataire ne s'identifie pas lorsqu'un document de transport non négociable a été émis mais à condition que le document en question soit remis pour l'obtention de la livraison (art.46 des Règles de Rotterdam).

Pourtant, l'article 47-2 du même texte réglemente la situation des marchandises qui ne peuvent être livrées et permet au transporteur, sous certaines conditions, de se libérer de son obligation de livraison.

³⁴ Philippe DELEBECQUE, DMF, 2009, Hors série n°13, n°82

³⁵ Document négociable ou non négociable

Par ailleurs, le transporteur est donc obligé de remettre les marchandises au destinataire. Il peut remettre la marchandise à son représentant si le destinataire n'est pas présent pour prendre livraison. Le transport maritime prend fin lorsque le destinataire ou son représentant vient prendre livraison.

En d'autres termes, la nouvelle convention se soucie du sort des marchandises en souffrance³⁶ tandis que les Conventions de Bruxelles et de Hambourg ne se soucient guère du sort de ces marchandises. Ainsi, lorsque les marchandises sont en souffrance, « *le transporteur peut les entreposer en tout lieu approprié, les décharger et les faire vendre ou détruire* » (Art.48-2) : v.Cass.com.17 nov.2009, navire « Monte Rosa », DMF 2010.219, rapp.A. Potocki et obs. Y. Tassel, BTL, 2009, 723, RD transports 2010, obs. M. Ndendé : « *Le destinataire ayant refusé de prendre livraison de la marchandise malgré l'invitation expresse de le faire, c'était donc à lui de supporter l'ensemble des frais exposés postérieurement aux opérations de déchargement, frais considérés, dans ces conditions, comme étrangers au fret maritime. L'arrêt souligne aussi que le destinataire a l'obligation de prendre livraison, plus précisément l'obligation de retirer la marchandise et que cette obligation postulée par l'économie même du transport pèse sur lui en qualité de destinataire, qualité qu'il prend en accomplissant le connaissance. Dans ces conditions, le destinataire a l'obligation de supporter le coût de l'immobilisation et de la destruction de la marchandise engendré par son refus injustifié.*³⁷ »

Si telles sont les obligations du transporteur et du chargeur, quid de leur responsabilité respective? La réponse à cette question fera l'objet de la section suivante.

SECTION 4- RESPONSABILITE DU CHARGEUR, RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR ET LIMITES

Les Conventions de Bruxelles et de Hambourg ne détaillent pas la responsabilité des parties. Pourtant, les Règles de Rotterdam détaillent et renforcent la responsabilité des parties et ont apporté un changement sur ce régime juridique, elles

³⁶ Art.48-1 des Règles de Rotterdam

³⁷ Philippe DELBECQUE, DMF hors série n°14, juin 2010, n°84, p.76

suppriment la faute nautique comme cas excepté et ont rehaussé le plafond de réparation du transporteur.

PARAGRAPHE 1- RESPONSABILITE DU CHARGEUR

« Le chargeur encourt une responsabilité pour faute prouvée pour les obligations de remises conforme des marchandises au transporteur et de transmission des informations et documents nécessaires pour le transport. » (art.27 et 29 des Règles de Rotterdam).

En revanche, la responsabilité du chargeur est plus sévère pour le manquement à son obligation d'information concernant les marchandises dangereuses. Il sera responsable envers le transporteur de la perte ou du dommage résultant de ce manquement (art.32).

Le chargeur répond du manquement aux obligations résultant des actes ou omissions de ses préposés sauf le transporteur ou la partie exécutante qui a agit pour le compte de ce dernier. Le chargeur peut être alors dans ce cas responsable pour fait d'autrui. (art.34).

PARAGRAPHE 2- RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR ET LIMITES

A- Fondement de la Responsabilité

Les Règles de Rotterdam prévoient trois principes de responsabilité : la présomption de faute, la présomption de responsabilité, et faute prouvée (Art.17). Ces Règles ont combiné les principes de la responsabilité prévus dans les Conventions de Bruxelles et de Hambourg.

1-Principe de Responsabilité

Le principe suppose que la responsabilité du transporteur maritime ne peut être engagée que si la perte, dommage ou retard a été constaté, et que le préjudice a été prouvé que cela a eu lieu pendant le transport (art.17).

En conséquence, il faut apporter la preuve qu'il existe bel et bien un préjudice pour engager la responsabilité du transporteur. Néanmoins, le transporteur

peut se dégager de sa responsabilité en invoquant que la cause ou l'une des causes de la perte ou du dommage, du retard n'est pas imputable à sa faute ou à la faute de l'une des personnes³⁸ suivantes : la partie exécutante maritime, le capitaine ou l'équipage du navire, les préposés ou les préposés d'une partie exécutante maritime (Art.18.d).

2 - Durée de la Responsabilité du transporteur

Dans les Règles de Rotterdam la période de responsabilité commence dès la réception de la marchandise par le transporteur jusqu'au moment de la livraison. Ainsi, selon l'article 12 de la présente Convention : « *Le transporteur est responsable des marchandises depuis leur réception par une partie exécutante ou lui-même en vue de leur transport jusqu'à leur livraison* ». Dans les Règles de Hambourg, « *la responsabilité du transporteur en ce qui concerne les marchandises couvre la période pendant laquelle les marchandises sont sous sa garde au port de chargement, durant le transport et au port de déchargement.* » (art.4 des Règles de Hambourg).

L'étendue de la responsabilité du transporteur est similaire à celle des Règles de Hambourg c'est-à-dire de la prise en charge à la livraison.

3-Causes d'exonération de la Responsabilité du transporteur maritime (Cas excepté)

Le transporteur maritime peut dans certains cas se dégager de sa Responsabilité. Mais il faudrait que le transporteur prouve qu'il y ait des événements imprévisibles et insurmontables c'est-à-dire, des cas de force majeure, qui ont causé la perte, le dommage, ou le retard de la marchandise.

Le système de la nouvelle convention en matière de cas excepté est très proche de celui de la convention de Bruxelles. Elle prévoit au moins 15 cas exceptés³⁹ qui sont regroupés en 3 catégories : Les cas exceptés tenant au navire, les cas liés à la cargaison, et les cas liés à des événements extérieurs.

En effet, ces cas exceptés sont prévus par l'art.17-3 des de la nouvelle convention qui sont « les suivants :

- « *Acte de Dieu* » ;

³⁸ Responsabilité du transporteur pour fait d'autrui

³⁹ Article 17-3 des Règles de Rotterdam

- *Périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables* : v.Cass.com. 1^{er} déc.2009, navire « Carima », DMF 2010, 19 juin 2008, RD transports 2010, n°37, obs. M. Ndendé : « *lorsque les conditions météorologiques n'ont pas été exceptionnelles, le transporteur maritime ne peut être déchargé* » ; v.CA Aix 19 juin 2008, BTL 2009, 579 : « *.....la compagnie ne fait pas la preuve que les très mauvaises conditions météorologiques rencontrées entre le Havre et New York qui n'ont pas été d'une violence exceptionnelle et impossibles à surmonter sont à l'origine de l'avarie subie par la marchandise, l'endommagement du conteneur devenu non étanche n'étant pas à rattacher à la force des paquets de mer* ». ⁴⁰
- *Guerre, hostilités, conflit armé, piraterie, terrorisme, émeutes et troubles civils*;
- *Restriction de quarantaine ; intervention ou obstacles de la part d'Etats, d'autorités publiques, de dirigeants ou du peuple, y compris une immobilisation, un arrêt ou une saisie non imputable au transporteur ou à l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 18 ;*
- *Grèves, lock-out, arrêts ou entraves apportés au travail* (v.CA Paris 18 sept, 2008, BTL2008, 683, DMF hors série 13, n° 89) ;
- *Incendie à bord du navire ;*
- *Vices cachés échappant à une diligence raisonnable ;*
- *Acte ou omission du chargeur, du chargeur documentaire, de la partie contrôlante ou tout autre personne dont les actes engagent la responsabilité du chargeur ou du chargeur documentaire en vertu de l'article 33 ou 34 ;*
- *Chargement, manutention, arrimage ou déchargement des marchandises réalisés en vertu d'une convention conclue conformément au paragraphe 2 du l'article 13, sauf si le transporteur ou une partie exécutante réalise cette opération au nom du chargeur, du chargeur documentaire ou du destinataire ;*

⁴⁰ Philippe DELEBECQUE, DMF hors série n°14, juin 2010, n°85 p.77

- *Freinte en volume ou en poids ou toute autre perte ou dommage résultant d'un vice caché, de la nature spéciale ou d'un vice propre de marchandises ;*
- *Insuffisance ou défectuosité de l'emballage ou du marquage non réalisé par le transporteur ou en son nom ;*
- *Sauvetage ou tentative de sauvetage de vie en mer ;*
- *Mesures raisonnables visant à sauver ou tenter de sauver des biens en mer ;*
- *Mesures raisonnables visant à éviter ou tenter d'éviter un dommage à l'environnement, ou*
- *Actes accomplis par le transporteur dans l'exercice des pouvoirs conférés par les articles 15 et 16. »*

Désormais, la faute nautique est supprimée dans la liste des cas exceptés. D'autant plus, les Règles de Rotterdam écartent le cas excepté de faute du préposé dans la navigation ou l'Admission du navire.

Par ailleurs, c'est au chargeur d'écarter la cause du cas excepté invoqué par le transporteur en établissant la preuve qu'il y a vraiment eu une faute de la part du transporteur, ou de la part des personnes dont il répond⁴¹ qui ont contribué à la réalisation de la perte ou du dommage ; et une cause autre que les causes exonératoires de responsabilités prévues par la liste des cas exceptés qui aura contribué à cette perte ou ce dommage⁴². Et enfin, le chargeur peut aussi prouver que la perte, dommage ou retard était causé par : l'innavigabilité du navire, le manquement aux obligations d'armement ou d'équipement du navire, et le chargement non approprié des marchandises⁴³.

B -Limites de Responsabilité du transporteur

⁴¹ C'est-à-dire les préposés du transporteur

⁴² Art.17-4 des Règles de Rotterdam

⁴³ Art.17-5 des Règles de Rotterdam

Les limites de Responsabilité du transporteur dans les Règles de Rotterdam ont subi quelques changements par rapport aux conventions antérieures. Elles sont désormais fixées à 875 DTS par colis ou autre unité de chargement et 3 DTS par kg de poids brut des marchandises (Art.59) et 2.5 fois le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard mais n'excédant pas la limite fixée pour la perte totale des marchandises concernées (Art.60).

Cependant, le transporteur ne bénéficie pas de cette limitation de responsabilité lorsqu'il y a une faute inexcusable de sa part. Voici des exemples de Jurisprudence : « CA Paris 8 janv.2009, navire « KM Lautan Windu », BTL 2009, 113, *la faible stabilité du navire, le transport de passagers en contradiction avec le certificat de navigabilité, l'arrimage insuffisant de la cargaison et la méconnaissance des circonstances météorologiques sont à l'origine du naufrage et de la perte de la cargaison de crevettes congelées et constituent une faute inexcusable du transporteur*. V. égal. CA Aix 3 juillet.2008, BTL.2009,564, *dans une hypothèse de manquant à la suite du déchargement dans un port autre que celui qui était convenu ; ayant écarté la clause autorisant le transbordement les juges ont retenu la témérité du transporteur qui n'avait rien fait pour récupérer la marchandise et n'avait pris aucune mesure efficace pour obvier aux conséquences de son erreur initiale, invitant même le destinataire à œuvrer auprès de son agent pour se voir délivrer les marchandises ; CA Rouen 7 mai 2009, navire « Rosa Delmas ».DMF 2010, 139, obs. Y. Tassel cité supra, n° 85 : *le transporteur commet une faute inexcusable en tenant pas compte des conditions météorologiques défavorables dans l'élaboration du plan de chargement et notamment en plaçant la marchandise (un hélicoptère) à proximité immédiate de bolsters supportant des fardeaux de candélabres (tiges métalliques)*. ».⁴⁴*

Mais dans certains cas, la faute inexcusable ne pourrait être retenue par les juges, citons quelques exemples de jurisprudence en la matière : « Cass.com.3 juin 2009, DMF 2010, 57 ; BTL 2009, 436, cité égal. Supra, n°73 : « *le défaut de diligence et de surveillance du transporteur qui n'a pas justifié précisément et rapidement les raisons pour lesquelles le conteneur était resté plusieurs semaines au port (de transbordement) n'est pas constitutif d'une faute inexcusable commise téméairement avec conscience qu'un dommage en résulterait nécessairement ;*

⁴⁴Philippe DELEBECQUE, DMF hors série n°14, juin 2010 n°87 p. 80

l'arrêt en déduit que la clause limitative de responsabilité pour retard, clause au demeurant non prohibée par les textes doit s'appliquer. Ainsi, on notera sur ce point, l'évolution se confirme ; l'incapacité du transporteur d'expliquer l'origine du dommage qui traduit une certaine désorganisation n'est plus considérée comme une faute inexcusable (rappr.Cass.com. 7 févr.2006, DMF 2006, 516 ; comp.Cass. com.4 janv.2000, DMF 2000, 466 et les obs.). v. égal. CA Rouen 22 oct.2009, Groupama Transport c. Léon Vincent : la seule constatation lors de la livraison des marchandises de l'existence d'un joint de porte défectueux et des traces de rouille sur le conteneur, fussent-elles importantes, ne permet pas de retenir que le transporteur a, en connaissance de l'état de ce conteneur, remis celui-ci à la société chargée de l'emportage des colis, alors que celle-ci, qui y avait intérêt, n'a émis aucune réserve sur l'état du conteneur : il s'ensuit qu'il n'est pas établi que le transporteur ait agi de manière consciente et téméraire en livrant un conteneur défectueux pour réaliser le transport des marchandises. CA Rouen 9 avril 2009, DMF 2009.991, obs. C. De Cet Bertin, cité supra, n°82, pas d'erreur inexcusable dès lors que s'agissant non pas d'une insuffisance manifeste de saisissage, mais plutôt d'une mauvaise réalisation (erreur de point d'amarrage sur le conteneur), il n'est pas établi que le transporteur via son capitaine ne pouvait pas ne pas se rendre compte de ce défaut. ».⁴⁵

Les plafonds de limitation de responsabilité vont couvrir la réparation lorsqu'il y a perte et dommage causé aux marchandises. Et ces plafonds sont valables aussi lorsqu'il y a dommage consécutif à un manquement aux obligations du transporteur prévus par la nouvelle convention.

Par rapport à la Convention de Hambourg qui prévoit un délai de 15 jours pour émettre des réserves à la livraison, les Règles de Rotterdam prévoient un délai de sept jours pour émettre des réserves lorsqu'il s'agit de dommages non apparents. Et pour les dommages apparents, les réserves peuvent être émises avant ou au moment de la livraison. On constate qu'il y a une réduction au niveau du délai pour émettre des réserves à la livraison.

Comme dans la Convention de Hambourg, le délai pour agir en justice est de deux ans suivant la délivrance des marchandises ou la date à laquelle elles auraient dues être délivrées.

⁴⁵ Philippe DELEBECQUE, DMF hors série n°14, juin 2010, n°87 p.79 à 80

Concernant les dispositions sur la compétence et l'arbitrage, elles ne s'appliquent pas de plein droit, il faudra une déclaration expresse des Etats signataires lors de leur adhésion à la nouvelle Convention.

D'après ce qu'on a vu, il y a une différence de régimes juridiques dans les autres Conventions internationales relatives au transport maritime de marchandises et les Règles de Rotterdam. Cette différence se situe au niveau de leur champ d'application, de la responsabilité du transporteur et de la limitation de responsabilité de ce dernier, du délai pour agir contre le transporteur, et enfin au niveau de la liberté contractuelle des parties.

Il est incontestable que les règles de Rotterdam dont les dispositions se chiffrent à quatre vingt seize (96) articles apportent des innovations au transport maritime international par rapport aux précédentes conventions. D'où l'objet du titre suivant intitulé « Apport des règles de Rotterdam au transport maritime international ».

TITRE 2- APPORT DES REGLES DE ROTTERDAM AU TRANSPORT MARITIME INTERNATIONAL

La juxtaposition de nombreuses Conventions sur le transport maritime telles que la Convention de Bruxelles, les Règles de la Haye Visby, le Protocole DTS et les Règles de Hambourg a dé-uniformisé le droit des transports maritimes internationaux. Aux conflits de lois engendrés par la cohabitation de ces Conventions se sont greffées les difficultés à convenir d'une interprétation uniforme de ces instruments. D'où l'idée d'élaborer un nouveau texte qui tend à uniformiser et moderniser le contrat de transport maritime (chapitre I), et à équilibrer les intérêts des parties audit contrat (chapitre II). L'entrée en vigueur des Règles de Rotterdam va donc apporter plusieurs changements au transport maritime international.

CHAPITRE I- UNIFORMISATION ET MODERNISATION DU CONTRAT DE TRANSPORT MARITIME

Actuellement, le monde maritime a essentiellement besoin d'un renouveau juridique pour moderniser les techniques de commerce et de transport. Les règles de Rotterdam ont pour finalité d'assurer l'unité du droit de transport international.

Parmi cette uniformisation et modernisation figurent l'extension du champ d'application desdites règles, le renforcement des obligations des parties et le système de responsabilité « Himalaya Clause », lesquels feront l'objet des sections ci-après.

SECTION 1- EXTENSION DU CHAMP D'APPLICATION DES REGLES DE ROTTERDAM

Par rapport aux textes antérieurs, les Règles de Rotterdam appliquent le transport multimodal ayant une phase maritime multimodale. D'où la notion de « door to door » transport.

PARAGRAPHE 1- LA NOTION DE « DOOR TO DOOR »**A- Transport multimodal****1) Définition**

Le transport multimodal, dit également intermodal ou combiné est un transport qui consiste à acheminer des marchandises en vertu d'un titre unique et en utilisant au moins deux modes de transport soumis à des régimes différents (terrestre, fluvial, maritime, aérien)⁴⁶.

2) Conditions du transport multimodal

Le transport multimodal est un transport combiné comportant un transport de marchandise par mer mais aussi un transport terrestre.

En effet, il faut que les lieux de prise en charge et de livraison des marchandises se situent dans deux Etats différents. C'est le « *transport multimodal international* »⁴⁷

Le transport multimodal tient une place importante dans le domaine de transport. Actuellement, de nombreux professionnels utilisent ce type de transport en combinant les voies maritime, aériennes ou terrestres.

3) Les Règles de Rotterdam et les Conventions modales

Les Règles de Rotterdam ne prévoient aucune disposition qui affecte l'application des Conventions internationales régissant le transport de marchandises par d'autres modes (art.82 des Règles de Rotterdam) dans le cadre du transport multimodal. La nouvelle Convention ne fait pas concurrence aux autres Conventions internationales régissant le transport de marchandises par route, par air ou par voie

⁴⁶ René Rodière et Emmanuel du Pontavice, Droit maritime, 11^{ème} éd. Dalloz 1991, p.319

⁴⁷ Dictionnaire permanent droit des affaires, voir transport maritime n°242 sur la distinction proposée par le Doyen Rodière entre transport mixte et transport combiné, v. Précis Dalloz Droit des transports terrestres et aériens de Rodière et Mercadal, 4^e éd, n°321 ; Perrin, Transport multimodal.

ferroviaire. En cas de conflit entre ces Conventions et les Règles de Rotterdam, Ce sont toujours les Conventions modales qui priment.

Citons un exemple, un transport comporte un trajet terrestre et puis un voyage maritime. Le transporteur routier émet une lettre de voiture couvrant l'ensemble du voyage. Selon l'article 2 de la CMR, lorsqu'il n'y a pas rupture de charge, la responsabilité du transporteur par route sera déterminée par la présente Convention (CMR). Cependant, en cas de rupture de charge, la CMR ne s'applique pas au transporteur routier, ce dernier sera soumis aux Règles de Rotterdam (V. CA Versailles 24 Septembre 2009, BTL 2009, 662).⁴⁸

4) Le transporteur multimodal

L'application du transport multimodal par les Règles de Rotterdam va poser des problèmes au transporteur routier international. Ces Règles vont s'appliquer aux transporteurs maritimes et aux transporteurs terrestres de marchandises avant ou après un transport maritime.

Par conséquent, l'entrepreneur de transport multimodal a une responsabilité de plein droit de la marchandise qu'on lui a confiée. Celui-ci ne pourra se libérer de sa responsabilité, à moins qu'il apporte la preuve qu'il a fait tous les nécessaires pour éviter le dommage.

Dans le cadre d'un transport multimodal, le problème est de savoir : quel est le régime applicable lorsque le transport comporte un trajet terrestre et ensuite un voyage maritime ?

On applique les règles du droit maritime lorsqu'on a constaté un dommage pendant le transport terrestre. Pourtant, cela peut porter atteinte aux règles du droit de transport terrestre et en particulièrement au contrat de transport de marchandises par route.

Dans le droit du transport terrestre, le transporteur routier est tenu d'une obligation de résultat et sa responsabilité est présumée en cas de perte, dommage ou

⁴⁸ Philippe DELEBECQUE, DMF hors-série n°14, juin 2010, n°92, p.85

retard de marchandises ; tandis que dans les Règles de Rotterdam, celui-ci (le transporteur routier) est tenu d'une obligation de moyen car il devra apporter la preuve qu'il a pris toutes les mesures nécessaires pour éviter un dommage.

En d'autres termes, lorsqu'on a constaté un dommage pendant le trajet maritime, le transporteur routier sera soumis aux règles de Rotterdam. Ainsi, la CMR ne s'appliquera pas sur lui.

Cependant le régime de limitation de responsabilité sera différent pour le transporteur routier. Les Règles de Rotterdam prévoient un système « réseau » pour la limitation de réparation mais à condition : que le dommage soit localisé pendant un contrat séparé et qu'il a été conclu par le transporteur multimodal et l'expéditeur de la marchandise.

Par ailleurs lorsqu'on a constaté un dommage pendant le voyage terrestre, le transporteur multimodal sera soumis aux Conventions modales régissant le transport routier (art.82).

En effet, l'article 2 de la CMR, qui prévoit l'absence d'une rupture de charge, une localisation de dommages, et l'absence de faute du transporteur routier, va s'appliquer au transporteur routier.

Sur ces points, les Règles de Rotterdam seraient dans la mesure d'éclaircir le problème. Par conséquent, lorsqu'il s'agit de transport de porte à porte, les Règles de Rotterdam réservent l'application de l'article 2 de la CMR⁴⁹. Et lorsqu'un dommage survient pendant la phase terrestre, elles prévoient l'application de la CMR.

Ines Tchoungué Mbakop et Kushlubaeva soulignent que : *«La situation du transport multimodal actuelle a besoin de systèmes séparés régissant la responsabilité du transporteur multimodal.»*⁵⁰

En conséquence, l'application des Règles de Rotterdam au transporteur routier pourrait entraîner un changement du droit régissant le transport routier. Il faudra séparer les systèmes régissant la responsabilité du transporteur multimodal afin de préserver les intérêts des transporteurs routiers et leur donner une liberté.

⁴⁹ Cf. art.82

⁵⁰ Article d'Inès tchoungué Mbakop et Kushlubaeva Liliya : « Les transporteurs Routiers contre les Règles de Rotterdam : contestations fondées ? ».

B- Document électronique de transport

1) Définition

Selon l'article 1-18 de la nouvelle Convention :

« le terme document électronique de transport désigne l'information dans un ou plusieurs message émis au moyen d'un connaissance électronique par un transporteur en vertu d'un contrat de transport, y compris l'information qui est logiquement associés au document sous la forme de données jointes ou y est autrement liée au moment de son émission par le transporteur ou ultérieurement de manière à en faire partie intégrante, qui :

a) constate la réception par le transporteur ou une partie exécutante, des marchandises en vertu du contrat de transport ; et

b) Constate ou contient le contrat de transport».

Le Document électronique de transport joue vraiment un rôle important dans le cadre du transport maritime. Ceci étant, la nouvelle convention détaille le régime des contrats de transport qui sont constatés par document électronique de transport.

Ce document électronique de transport est l'une des innovations apportées par les règles de Rotterdam.

2) Mode d'utilisation et effet de document électronique de transport

Le document électronique de transport est émis et utilisé avec le consentement du transporteur et du chargeur.

L'utilisation du document électronique de transport facilite et accélère les échanges commerciaux par rapport au connaissance. L'utilisation de ce type de document nous montre que les Règles de Rotterdam ont apporté des nouveautés technologiques et commerciales par rapport autres Conventions qui n'utilisent que des

documents papiers (connaissance par exemple). Le document électronique de transport a la même force que les documents papiers.

Ce document électronique de transport a le même effet que l'émission, la possession et le transfert d'un document de transport. C'est un support de contrat de transport selon la nouvelle convention mais il faut avant tout que le chargeur et le transporteur donnent leur consentement.

Le document électronique de transport doit comporter la signature du transporteur, ou la signature d'une autre personne qui agit en son nom. Cette signature électronique est indispensable car c'est un moyen d'identifier le signataire du document électronique de transport. Aussi, cette signature démontre que le transporteur autorise le document en question.

Les documents électroniques de transport peuvent être émis sous forme négociable (Art. 9). La nouvelle Convention prévoit que l'utilisation d'un document électronique de transport négociable est soumise à des procédures.

Les Règles de Rotterdam prévoient en outre un renforcement de la force probante du document électronique de transport. Le document en question fait foi jusqu'à preuve du contraire (Art.41).

PARAGRAPHE 2- APPROCHE CONTRACTUELLE ET COMMERCIALE :

TRANSPORT DE LIGNE REGULIERE

Les Règles de Rotterdam abandonnent l'approche documentaire des règles de la Haye-Visby mais elles retiennent l'approche contractuelle des Règles de Hambourg tout en faisant adopter une approche commerciale. D'où le transport de ligne régulière.

D'après l'article 1-3 de la nouvelle convention :

« Le terme transport de ligne régulière désigne le service de transport qui est proposé par voie de publicité ou par des moyens similaires et qui est effectué par des navires assurant une liaison régulière entre des ports déterminés suivant un calendrier de départ accessible au public. »

La nouvelle convention prévoit dans son champ d'application les opérations de ligne régulière en excluant particulièrement les chartes parties,⁵¹ et les autres contrats d'utilisation de tout ou partie d'un navire (Art.6-1).

Pourtant, les Règles de Rotterdam ne s'applique pas aux contrats de transport dans le transport autre que de ligne régulière à condition que les parties n'ont conclu de charte partie ou autre contrat d'utilisation de tout ou partie d'un navire ou aussi à condition qu'un document de transport ou un document électronique de transport ait été émis (Art.6-2).

SECTION 2- RENFORCEMENT DES OBLIGATIONS DES PARTIES

Les Règles de Rotterdam ont renforcé les obligations des parties par rapport aux textes antérieurs. Ainsi, elles prévoient la suppression de la faute nautique dans la liste des cas exceptés. Elles prévoient aussi une réglementation de la pontée et une réglementation de la livraison.

PARAGRAPHE1- TRANSPORTEUR

A- Suppression de la faute nautique

La suppression de la faute nautique en tant que cas excepté est l'une des changements apportés par les règles de Rotterdam.

Cette suppression de la faute nautique comme cas excepté sera un avantage pour les chargeurs lorsque la nouvelle convention sera entrée en vigueur.

Dorénavant, les transporteurs ne pourraient plus invoquer la faute nautique pour pouvoir s'exonérer de sa responsabilité une fois que le nouveau texte entrera en vigueur.

La responsabilité du transporteur maritime sera engagée même s'il y aurait une faute nautique. Ainsi, le capitaine du navire pourrait agir librement sans contrainte de la part de l'armateur ou du transporteur. Le capitaine serait responsable

⁵¹ Affrètement au voyage et affrètement à temps

personnellement de ses actes. Et surtout, celui-ci doit réparer ses fautes commises pendant l'exercice de ses fonctions.

Cependant, en vertu de la règle de droit commun de la responsabilité, le transporteur peut être responsable du fait d'autrui, c'est-à-dire il peut être responsable des fautes commises par ses préposés.

L'application de la faute nautique en tant que cas excepté est en contradiction avec le droit commun de la responsabilité car le transporteur pourra se dégager de sa responsabilité envers le chargeur (son cocontractant) s'il apporte la preuve que son préposé (le capitaine) a commis une faute et que cette faute a causé un dommage à celui-ci.

La faute nautique est contraire à la jurisprudence actuelle du droit commun (arrêt COSTEDOAT 2000). Le capitaine du navire doit être considéré comme un préposé de l'armateur (arrêt Lamoricière de 1951), ce dernier doit alors répondre de la faute commise par ses préposés y compris le capitaine.

L'entrée en vigueur des Règles de Rotterdam va permettre au chargeur de ne plus se voir opposé à la faute nautique du capitaine.

Dans la Convention de Bruxelles, cette faute nautique peut être invoquée comme cas excepté par le transporteur. Mais les rédacteurs de la nouvelle Convention ont supprimé la faute nautique dans la liste des cas exceptés et désormais elle ne peut plus être invoquée par le transporteur pour pouvoir s'exonérer de sa responsabilité.

B- Réglementation de la pontée

A l'instar de la convention de Bruxelles de 1924 et Bruxelles modifiée 1968 et 1979, le transport de marchandises en pontée était interdit. Pourtant, dans la convention de Hambourg de 1978, le transporteur n'est autorisé à transporter les marchandises en pontée que si ce transport est effectué conformément à un accord avec le chargeur. Si les deux parties sont convenues que les marchandises seront transportées en pontée, le transporteur en fera mention au connaissement ou sur tout autre document. De même, dans les Règles de Rotterdam, le transporteur peut transporter les marchandises en pontée et aussi incorporer le transport par conteneur.

Le transporteur reste responsable, sauf lorsque le dommage, la perte ou le retard à la livraison est la conséquence d'un risque particulier spécifique à la pontée.

L'application du transport de marchandises en pontée a soulevé des problèmes pour les transporteurs maritimes et aussi pour les chargeurs. Ceci étant, lorsque le transporteur charge en pontée un conteneur sans le consentement du chargeur.⁵² Ainsi, comme le souligne Pierre Bonassies : *« le problème le plus important aujourd'hui en débat dans le droit du conteneur est celui de la licéité du transport d'un conteneur en pontée sur un navire porte-conteneur »* (Le droit du transport maritime de conteneurs à l'orée du 21^{ème} siècle, DMF 2009.7, spéc. p.9)⁵³.

Le transporteur qui utilise un porte conteneur commet-il une faute en chargeant en pontée un conteneur sans l'accord du chargeur ?

En effet, le transport de marchandises en pontée est autorisé s'il est prévu par la loi. Il est donc nécessaire pour le transporteur d'informer le chargeur et d'avoir son autorisation en cas de chargement en pontée. (Cass. com, 18 mars 2008, « Ville de Tanya », DMF hors série 13, n°76).

Pour admettre la licéité du transport en pontée, le transporteur sera donc tenu d'une obligation d'information. Il doit apporter la preuve de cette information en cas de litige, sinon à défaut c'est le droit des transports et la loi internationale qui vont s'appliquer. (CA Rennes 29 janv. 2008, DMF 2010.521 ; RD transports, 2009, n°197, obs. M. Ndendé 2009, à propos d'un chargement de 186 ballots de bois blanc (602) mis en pontée, 131 d'entre eux étant tombés à la mer, l'arrêt retenant la responsabilité pleine et entière du transporteur, les dommages étant survenus lors du chargement et à la suite d'un vidange brutale des ballasts, sans qu'il ait été possible d'identifier une faute du chargeur dans le calage transversal des marchandises) ».⁵⁴

La pontée est dorénavant soumise au régime du droit commun du transport. Et le transporteur pourrait utiliser un porte conteneur pour transporter les marchandises. L'utilisation du porte conteneur met les marchandises en sécurité contre les périls de la mer et les autres événements imprévisible et insurmontables.

⁵² Cf.cass.com 18 mars 2008, « Ville de Tanya » DMF hors série 13, n°76

⁵³ Philippe DELEBECQUE, DMF Hors Série n°14, juin 2010, n°76, p..70,

⁵⁴ Philippe DELEBECQUE, DMF Hors Série n°14, juin 2010, n°76, p..70 à 71

C – Réglementation de la livraison

Cette réglementation de la livraison fait partie aussi du changement apporté par les Règles de Rotterdam. Elle tend à faire évoluer le droit de transport maritime. Dans les autres Conventions, la livraison n'est pas bien réglementée.

En fait, le problème en matière de livraison c'est de savoir à quel moment peut-on l'effectuer ? Et qui va livrer les marchandises ?

Les textes antérieurs ne prévoyaient pas de dispositions sur les droits et obligations du transporteur à l'arrivée des marchandises ou le lieu de sa destination. Cependant la nouvelle convention a consacré une réglementation de livraison dans son Chapitre 9.

Concernant le moment de la livraison, l'article 12 de la nouvelle convention dispose que « *les parties au contrat de transport maritime peuvent convenir du moment et du lieu de la livraison* ». Ainsi, il y a une manifestation de la liberté contractuelle dans l'énoncé de cet article, mais en même temps cette liberté semble être limitée car l'alinéa 3b) dispose « *qu'aucune clause ne peut, sous peine d'être réputée non écrite, faire intervenir la livraison avant le déchargement final prévu par le contrat* ». Autrement dit, nulle clause ne peut changer la durée de responsabilité du transporteur en matière de livraison.

Toutefois, l'article 13-2 de la nouvelle convention prévoit un changement et précise que « *le transporteur et le chargeur peuvent convenir que le chargement ou le déchargement de la marchandise sera exécuté par le chargeur, le chargeur documentaire ou le destinataire* ». Il y aura donc transfert de responsabilité pour les opérations de chargement et de déchargement des marchandises.

Par ailleurs, « *la livraison ne doit être effectuée que lorsque le déchargement final soit achevé* » d'après l'article 12-3 des Règles de Rotterdam.

Sur ces points, le nouveau texte manque un peu de clarification.

Quant à la personne qui va effectuer la livraison, la nouvelle convention précise que lorsqu'un document de transport négociable et un document électronique de transport négociable n'ont pas été émis, c'est au transporteur de livrer les marchandises au destinataire au moment et au lieu convenu dans le contrat de

transport. Et il peut refuser la livraison des marchandises si le destinataire ne s'identifie pas.

Lorsqu'un document de transport négociable a été émis, ce document doit être remis pour l'obtention de la livraison des marchandises (art.46). Le transporteur est toujours obligé de livrer les marchandises au destinataire au moment et au lieu convenu dans le contrat de transport.

En outre, dans le cas où un document de transport négociable ou un document électronique de transport négociable a été émis, le porteur⁵⁵ du document en question a le droit de réclamer la livraison des marchandises au transporteur en contre partie de la remise du document de transport négociable (art.47-1a et suivant).

PARAGRAPHE 2- CHARGEUR

A- Identification

Le terme « chargeur » désigne la personne qui conclut un contrat de transport avec le transporteur. (art.1-8)

Le chargeur est celui qui remet les marchandises pour le transport maritime. Le chargeur doit procéder à l'arrimage, au saisissage et à la fixation du conteneur. Le chargeur est tenu d'une obligation de fournir au transporteur des informations, instruction et document.

B- Chargeur documentaire

D'après l'article 1-9 des Règles de Rotterdam : « *Le terme chargeur documentaire désigne une personne, autre que le chargeur, qui accepte d'être désignée comme chargeur dans le document de transport ou le document électronique de transport.* »

La nouvelle convention prévoit dans son article 33 les droits et obligations des chargeurs documentaires.

⁵⁵ Cf.art.1-10 des Règles de Rotterdam

Ces droits et obligations ne sont autres que la reprise de ceux du chargeur. Le chargeur documentaire bénéficie aussi des moyens de défense comme ceux reconnus au chargeur.

Le chargeur documentaire n'existe pas dans les Conventions de Bruxelles et de Hambourg, pourtant la nouvelle Convention prévoit l'existence de cette autre personne et elle prévoit aussi les droits et obligations de cette dernière. L'apparition de cette nouvelle personne dans le contrat de transport suppose que les Règles de Rotterdam voudraient apporter un changement au transport maritime et apporter un équilibre contractuel aux intérêts en cause.

C- Partie contrôlante et droit de contrôle

1) Partie contrôlante

« La partie contrôlante est la personne qui est autorisée à exercer le droit de contrôle » (art.51).

La partie contrôlante n'est autre que le chargeur et elle peut transférer le droit de contrôle à une autre personne.

L'exercice du droit de contrôle par la partie contrôlante exige avant tout la production du document de transport par ce dernier, sinon à défaut de la production, le contrôle n'aura pas lieu.

2) Droit de contrôle

« Le droit de contrôle est le droit de donner au transporteur des instructions concernant les marchandises conformément au chapitre 10 de la nouvelle convention ».

Le droit de contrôle est un droit exercé uniquement par la partie contrôlante. Ce droit se limite au droit prévu par l'art.50-1 de la convention de Rotterdam.

La partie contrôlante doit s'identifier lorsqu'elle exerce le droit de contrôle.

Le texte souligne aussi que ce droit de contrôle peut être transféré à une autre personne (art.51-1a).

Lorsqu'un document de transport non négociable a été émis et qui doit être remis en contre partie de la livraison des marchandises : le chargeur serait la partie contrôlante et il pourrait transférer le droit de contrôle au destinataire désigné dans le document de transport en transférant le document à cette personne sans endossement ; aussi la partie contrôlante doit produire le document et doit s'identifier pour pouvoir exercer son droit de contrôle (art.51-2).

Néanmoins, lorsqu'un document de transport négociable a été émis, ainsi le porteur ou, si plusieurs originaux du document sont émis, le porteur de tous les originaux serait la partie contrôlante ; le porteur peut transférer le droit de contrôle en transférant le document à une autre personne, et afin d'exercer le droit de contrôle le porteur doit présenter le document au transporteur. Autrement dit, le droit de contrôle ne peut être exercé si plusieurs originaux du document ont été émis. (art.51-3).

Lorsqu'un document électronique de transport négociable a été émis, la partie contrôlante sera donc le porteur et ce dernier peut transférer le droit de contrôle à une autre personne, et enfin celui-ci peut démontrer sa qualité de porteur afin de pouvoir exercer le droit de contrôle (art.51-4).

Les Règles de Rotterdam ont organisé le droit de contrôle du chargeur tandis que les autres Conventions n'ont pas prévu l'organisation de son droit de contrôle.

SECTION 3- LE SYSTEME DE RESPONSABILITE « HIMALAYA CLAUSE »

PARAGRAPHE 1- LE SYSTEME DE RENVERSEMENT DU FARDEAU DE LA PREUVE

Ce système de renversement du fardeau de la preuve n'est autre que le cas excepté. En invoquant l'un des cas exceptés, le transporteur maritime pourrait se dégager de sa responsabilité. En effet, l'article 17 de la nouvelle convention prévoit que « *le transporteur est responsable de la perte, du dommage ou du retard de livraison subi par les marchandises si l'ayant droit prouve que cette perte, ce*

dommage ou ce retard, ou l'événement ou la circonstance qui l'a causé ou y a contribué, s'est produit pendant la durée de sa responsabilité ».

En outre, la nouvelle convention prévoit que « *le transporteur sera déchargé de toute ou sa partie de responsabilité s'il prouve la cause ou la perte du dommage ou du retard et aussi l'existence des causes exonératoires* ». ⁵⁶

PARAGRAPHE 2- LA PARTIE EXECUTANTE MARITIME

1) Définition de la partie exécutante maritime

« La partie exécutante maritime désigne une partie exécutante dans la mesure où elle s'acquitte ou s'engage à s'acquitter de l'une quelconque obligation du transporteur pendant la période comprise entre l'arrivée des marchandises au port de chargement d'un navire et leur départ du port de déchargement d'un navire ».
(art.1-7)

Ainsi, de cette définition de l'article 1-7 des Règles de Rotterdam, la partie exécutante doit accepter l'exécution des obligations du transporteur et cela entre dans le champ contractuel de la nouvelle convention.

2) Obligations et rôles de la partie exécutante maritime

Selon les Règles de Rotterdam, la partie exécutante maritime est une partie exécutante. Elle exécute une obligation du transporteur.

La qualité de partie exécutante maritime ne peut être reconnue à un transporteur antérieur que si celui-ci fournit ou s'engage à fournir ses services exclusivement dans une zone portuaire.

La partie exécutante maritime doit accepter d'exécuter les obligations du transporteur prévues par les Règles de Rotterdam : le déplacement des marchandises jusqu'au lieu de sa destination, le chargement, la manutention, l'arrimage, le déchargement et la livraison des marchandises (art.11 et art.13-1).

⁵⁶ Art.17 al.3 et 4 des Règles de Rotterdam

Le rôle de cette partie exécutante maritime est donc d'accomplir à la lettre les obligations qui pèsent sur le transporteur⁵⁷ et qui sont prévues dans la nouvelle convention. En plus, cette partie pourra aussi exécuter certaines obligations qui n'appartiennent pas au transporteur⁵⁸. Mais sa première priorité serait d'assumer les obligations du transporteur maritime.

3) Responsabilité de la partie exécutante maritime

La partie exécutante maritime est donc un préposé du transporteur car il est sous son contrôle. Elle est soumise aux mêmes obligations et responsabilités que le transporteur maritime. Elle pourrait aussi invoquer les cas exceptés reconnus au transporteur et pourrait bénéficier aussi de la limitation de responsabilité prévue par l'article 19-1 de la nouvelle convention.

Le manquement aux obligations de la partie exécutante maritime pourrait engager la responsabilité du transporteur contractuel. Ainsi, dans ce cas, le transporteur serait responsable pour faute d'autrui⁵⁹.

Le transporteur et la partie exécutante maritime peuvent assumer une responsabilité solidaire s'ils sont responsables de la perte, du dommage ou du retard de livraison subi par les marchandises (art.20-1).

La nouvelle convention prévoit aussi que le cumul des réparations dues par le transporteur et la partie exécutante maritime ne dépasserait pas les limites globales de responsabilité prévues par la Convention. (art.20-2)

Autrement dit, si la responsabilité de la partie exécutante maritime se trouve engagée, elle pourrait bénéficier des limitations de responsabilité prévues par les art.59 et 60 des Règles de Rotterdam, sauf en cas de faute personnelle ou faute inexcusable⁶⁰.

⁵⁷ Obligations fondamentales du transporteur (art.11 des Règles de Rotterdam)

⁵⁸ Obligations accessoires du transporteur, ex : gestion de stocks (art.13 des Règles de Rotterdam)

⁵⁹ Art.18 des Règles de Rotterdam

⁶⁰ Elle sera privée de la limitation de responsabilité (art.61 des Règles de Rotterdam)

La partie exécutante maritime peut être aussi responsable pour fait d'autrui comme le transporteur maritime⁶¹.

Cependant, il n'est pas prévu dans la nouvelle convention d'imposer une responsabilité directe à un préposé du transporteur ou d'une partie exécutante maritime.

L'introduction de la partie exécutante maritime dans le champ d'application des règles de Rotterdam prouve que ces règles tendent vraiment à apporter un changement au droit des contrats de transport maritime. Les Règles de la Haye Visby n'ont pas intégré de concept telle que la partie exécutante maritime. Les Règles de Hambourg ont pourtant intégré le concept du « transporteur substitué ». Mais la nouvelle convention n'a pas repris ce concept car elle voudra apporter des concepts plus modernes.

Toujours à propos de ce changement, il est important de mettre en relief l'équilibre contractuel des intérêts en cause que nous tenons à développer dans le chapitre qui s'ensuit.

⁶¹Philippe DELEBECQUE, Colloque de Madrid sept 2009, « la partie exécutante maritime : obligations et responsabilité »

CHAPITRE2 - EQUILIBRE CONTRACTUEL DES INTERETS EN CAUSE

Dans le présent chapitre, nous allons voir successivement la situation des parties (section 1), la liberté contractuelle (section 2) et la situation du destinataire (section3).

SECTION1- SITUATION DES PARTIES

PARAGRAPHE 1- SITUATION DU TRANSPORTEUR

La responsabilité du transporteur est toujours maintenue en cas de dommage aux marchandises, perte de marchandises et retard à la livraison. Mais il peut se dégager de sa responsabilité en invoquant les causes exonératoires de responsabilité prévue par le texte.

Il peut aussi être dans certains cas responsable pour fait d'autrui.

En d'autres termes, les règles de Rotterdam n'ont pas changé les règles de procédure en matière de responsabilité, mais elles ont combiné seulement les principes de responsabilité⁶² prévus dans les conventions de Bruxelles, les Règles de la Haye Visby et les Règles de Hambourg.

Le plafond de réparation de la responsabilité du transporteur a été augmenté jusqu'à 875 DTS par colis et 3 DTS par kg.

En matière de réserves, la nouvelle convention prévoit qu'on pourrait émettre des réserves à la livraison. D'abord, pour les dommages apparents, ce sera avant ou au moment de la livraison. Ensuite, pour les dommages non apparents, le texte a prévu un délai de sept jours suivant la livraison pour pouvoir émettre des réserves.

⁶² Présomption de responsabilité, Présomption de faute ou de négligence, Faute prouvée

En outre, le délai pour agir sera fixé pour deux ans suivant la délivrance des marchandises ou la date à laquelle elles auraient dû être délivrées.

Les parties peuvent dans certains cas appliquer des clauses privées et exclure l'application des dispositions de la nouvelle convention

Cette liberté est un changement apporté par la nouvelle convention pour les parties au contrat de transport maritime. Certes, dans les autres conventions, la liberté contractuelle est limitée, et les parties sont obligées de suivre à la lettre les dispositions de ces textes. En fait, les dispositions de ces textes sont strictement impératives et ne peuvent être écartées par une clause contraire sous peine de nullité.

PARAGRAPHE 2- SITUATION DU CHARGEUR

La nouvelle convention prévoit l'apparition d'une autre personne qui a les mêmes droits et obligations que le chargeur. Cette personne n'est autre que le chargeur documentaire.

On a vu que le chargeur documentaire est soumis au même régime juridique que le chargeur contractuel.⁶³ Le même régime juridique s'impose aussi par contre au transporteur et la partie exécutante.

Ce qui différencie le chargeur du chargeur documentaire, c'est que ce dernier est une personne qui accepte d'être désignée comme chargeur dans le document de transport. Le chargeur documentaire n'est pas un mandataire qui agit au nom d'un client, il peut être le vendeur FOB.

Ainsi, le chargeur répond du manquement aux obligations de ses préposés y compris le chargeur documentaire⁶⁴. Pourtant, il ne répond pas des actes ou omissions du transporteur, ou d'une partie exécutante agissant pour le compte de ce dernier.⁶⁵

⁶³ Art.33 des Règles de Rotterdam

⁶⁴ Responsabilité du chargeur pour fait d'autrui

⁶⁵ Art.34 des Règles de Rotterdam

La nouvelle convention détaille et renforce aussi les obligations du chargeur (chapitre 7). Ainsi, son obligation d'information est vraiment renforcée puisqu'il est tenu de remettre les documents nécessaires au transport⁶⁶, ensuite il se peut que le chargeur procède aux opérations de chargement et de déchargement des marchandises (art.13-2).

La responsabilité du chargeur peut être engagée en cas de perte ou dommage subi par le transporteur, et si ce dernier prouve que la perte ou dommage résulte d'un manquement aux obligations du chargeur. Autrement dit, la responsabilité du chargeur sera une responsabilité pour faute prouvée.

Cependant, la responsabilité du chargeur est très stricte lorsqu'il s'agit de l'obligation d'information concernant les marchandises dangereuses⁶⁷.

En effet, la nouvelle convention a bien identifié les obligations du chargeur. Et pour sa responsabilité, on a pu voir que la responsabilité du chargeur est moins plafonnée que celle du transporteur.

SECTION 2- LA LIBERTE CONTRACTUELLE

Le fond de la nouvelle Convention est dominé par le principe de la liberté contractuelle. Cette liberté contractuelle est très étendue dans les Règles de Rotterdam par rapport à celle des autres Conventions. Les parties peuvent dans certaines situations écarter l'application des dispositions de la convention au profit des clauses privées⁶⁸.

Le transporteur maritime peut imposer des clauses contractuelles au chargeur (art.13-2) et conclure des contrats de volume (art.80)

⁶⁶ Art.29 des Règles de Rotterdam

⁶⁷ Art.32 des Règles de Rotterdam

⁶⁸ Clauses FIO et FOIS (T)

PARAGRAPHE 1- DANS DES SITUATIONS DETERMINEES (ART. 13-2)

La nouvelle convention prévoit que le transporteur peut se libérer de ses obligations à l'aide d'un accord passé avec le chargeur. Ainsi, la nouvelle convention permet « *au transporteur et au chargeur de convenir que le chargement, la manutention, l'arrimage ou le déchargement des marchandises seront exécutés par le chargeur, le chargeur documentaire ou le destinataire* ».

Cet accord doit être mentionné dans le contrat de transport maritime.

Cette liberté contractuelle prévue par la nouvelle Convention permettrait au transporteur de transférer ses obligations au chargeur. Il y aurait donc réduction de la responsabilité du transporteur et augmentation de celle du chargeur.

Depuis la Convention de Bruxelles, le droit des transports maritimes est un droit impératif ; or avec la nouvelle Convention il est permis aux parties d'y déroger. Son caractère impératif n'est pas absolu. Citons un exemple : le retard n'est pas obligatoirement réparé ou sanctionné, il dépend de ce que les parties ont convenu dans le contrat de transport.

En effet, dans les conventions de Bruxelles et Hambourg, la liberté contractuelle est très limitée. Les dispositions de ces conventions sont strictement impératives et ne peuvent être écartées par une clause contraire sous peine de nullité⁶⁹.

Dans les conventions de Bruxelles, les dispositions de la convention peuvent être simplement enrichies par des clauses supplétives (art.7) ; tandis que dans la convention de Hambourg, seules les règles de compétence juridictionnelles et arbitrales peuvent faire l'objet d'une clause contraire à la suite d'un litige⁷⁰.

En d'autres termes, elles prévoient l'apparition de plusieurs intervenants dont les droits et obligations sont les mêmes que ceux du transporteur et du chargeur. Ces intervenants s'agissent de la partie contrôlante, ou la partie exécutante et aussi du chargeur documentaire.

⁶⁹ Art.7 Convention de Bruxelles et art.23 Règles de Hambourg.

⁷⁰ Compromis d'arbitrage ou de juridiction, art.21-5 et art.22-6

PARAGRAPHE 2- DANS LES CONTRATS DE VOLUME (ART. 80)**A- Définition des contrats de volume**

D'après l'art.1-2 de la nouvelle convention : *« le contrat de volume désigne le contrat de transport qui prévoit le déplacement d'une quantité déterminée de marchandises en plusieurs expéditions pendant une durée convenue. La quantité peut être exprimée sous la forme d'un minimum, d'un maximum ou d'une fourchette ».*

Les contrats de volume (art.80) font parties de la modernisation du droit des contrats de transport maritime.

Pourtant cette définition des contrats de volume a fait l'objet de nombreuses critiques et ce particulièrement de la part des chargeurs. Les chargeurs se sentent menacés par l'application de l'article 80 de la nouvelle Convention. Ainsi, les associations des chargeurs, telle que l'AUTF dénoncent : *« l'institution d'une trop grande liberté contractuelle quasi illimitée. »*

B- Conditions de fond et de forme

La liberté contractuelle apparait aussi dans les contrats de volume dans la mesure où ces contrats prévoient dans les relations entre le transporteur et le chargeur, des droits, obligations et responsabilités plus ou moins étendus que ceux énoncés dans la convention.

Les contrats de volume vont permettre au transporteur d'alléger sa responsabilité et de faire le choix sur la juridiction la plus favorable pour lui. Ainsi, cela va mettre le destinataire dans une position instable.

Le Professeur Philippe DELEBECQUE souligne que : *« Quant à l'article 80, il ne faudrait pas oublier qu'il y a désormais de solides conditions de forme et de fond qui l'encadrent. »*

Les contrats de volume n'ont force obligatoire que si ; ils énoncent de manière apparente qu'il déroge à la nouvelle convention, ils doivent faire l'objet d'une négociation individuelle ; et le chargeur peut conclure un contrat de transport qui est conforme aux dispositions de ladite convention sans aucune exception. Enfin,

il faut que la dérogation ne soit pas incorporée par référence et ne soit pas contenue dans un contrat d'adhésion, non soumis à négociation (art.80-2).

Par conséquent, l'autorisation de dérogation dans le contrat de volume est soumise à des conditions de forme qui ont pour but de protéger l'information des parties au contrat de transport maritime.

Le contrat de volume joue un rôle essentiel dans le commerce international et le transport maritime. Ainsi, ce type de contrat est plus utilisé par les acheteurs FOB qui veulent une meilleure garantie pour le tonnage et pour le fret⁷¹.

SECTION 3- SITUATION DU DESTINATAIRE

Le destinataire peut être un tiers au contrat, mais parfois il peut être aussi une partie au contrat. La nouvelle convention prévoit que le destinataire a le droit de recevoir la livraison de la marchandise. Et il a aussi l'obligation de prendre livraison et l'obligation d'accuser réception.

Ainsi, selon les dispositions de l'article 43 de la présente Convention : « *lorsque les marchandises sont arrivées à leur lieu de destination, le destinataire qui les réclame en vertu du contrat de transport en prend livraison au moment ou dans le délai et au lieu convenus dans le contrat de transport ou, à défaut d'une telle Convention, au moment et au lieu auxquels, eu égard aux clauses du contrat, aux coutumes, aux usages ou pratiques du commerce et aux circonstances du transport, on pourrait s'attendre qu'elles soient livrées.* »

Aussi, le destinataire doit accuser réception des marchandises livrées par le transporteur ou la partie exécutante à la demande de ces derniers. Par ailleurs, le transporteur peut refuser de livrer les marchandises si le destinataire refuse d'en accuser réception. (art.44).

⁷¹ En vertu d'un contrat de vente à long terme

L'étude des Conventions internationales existantes et l'apport des Règles de Rotterdam nous a permis de cerner les convergences et divergences de ces dernières avec les autres Conventions (Règles de la Haye, Règles de la Haye Visby et Règles de Hambourg). Néanmoins, cette convention du 23 septembre 2009 communément appelée « Règles de Rotterdam » présente des avantages et inconvénients à toutes les parties prenantes. La deuxième partie de ce travail est consacrée à ces rubriques.

**DEUXIEME PARTIE :
AVANTAGES ET INCONVENIENTS
DES REGLES DE ROTTERDAM**

TITRE 1- AVANTAGES ET INCONVENIENTS DES REGLES **DE ROTTERDAM POUR LES PARTIES ET LES** **INTERMEDIAIRES AU CONTRAT DE** **TRANSPORT MARITIME**

D'autres entités peuvent tirer profit des avantages desdites règles. Ce sont les intermédiaires au contrat de transport maritime. Raison pour laquelle, dans cette partie, il est important de bien distinguer les avantages et inconvénients de tous les acteurs au contrat de transport à savoir :

- les parties au contrat de transport maritime
- Les intermédiaires audit contrat

CHAPITRE I- POUR LES PARTIES AU CONTRAT DE **TRANSPORT MARITIME**

Dans le présent chapitre, nous essayons de présenter les avantages et inconvénients des règles de Rotterdam tant du côté du transporteur (section 1) que du chargeur (section 2).

SECTION 1- TRANSPORTEUR

La nouvelle convention apporte des avantages très importants pour le transporteur maritime. Mais elle présente aussi quelques inconvénients qui vont porter atteinte aux intérêts de ce dernier.

Concernant les avantages, nous avons donc vu que depuis la convention de Bruxelles, la liberté contractuelle des parties était très limitée ⁷²mais la mise en application de la nouvelle convention leur permettrait d'avoir une liberté plus étendue.⁷³

Dans la nouvelle convention, le transporteur peut se libérer de ses obligations en vertu d'un accord passé avec le chargeur. Le transporteur aurait la possibilité de déroger à telle ou telle disposition de la Convention (Art.13-2) et pourrait conclure des contrats de volume qui vont lui permettre une totale liberté (art.80). Cette liberté contractuelle permet au transporteur de se libérer de ses obligations qui sont un peu renforcé, mais tout cela ne signifie pas que le transporteur sera déchargé totalement de sa responsabilité. En outre, le transporteur répond toujours de ses préposés même en cas de transfert d'obligations. Cette nouvelle convention va accorder au transporteur des prérogatives en lui autorisant de détruire, de décharger ou de neutraliser les marchandises présentant un danger réel pour les personnes, les biens ou l'environnement (art.15). Elle va accorder aussi des prérogatives au transporteur en lui permettant de se dérouter (art.24). Enfin, Le transporteur a la possibilité de limiter la période de sa responsabilité à sous palan par sous palan. Et celui-ci pourra se décharger de sa responsabilité en invoquant les quinze cas exceptés ⁷⁴prévus par la nouvelle convention.

En ce qui concerne les inconvénients de ces Règles à l'endroit du transporteur, la responsabilité de ce dernier a été relativement augmentée par rapport à celle des Règles de la Haye Visby et de Hambourg. Il peut être responsable sur la base de trois principes : la présomption de faute, la présomption de responsabilité et faute prouvée (art.17). Pourtant, le transporteur peut se dégager de sa responsabilité en prouvant que ni lui, ni ses préposés n'en sont la cause. Il peut y avoir un

⁷² Dans les Conventions de Bruxelles et Hambourg : les dispositions de ces conventions sont strictement impératives et ne peuvent être écartées par une clause contraire sous peine de nullité (art.3-8 des Règles de la Haye Visby et art.23 des Règles de Hambourg)

⁷³ Dans les Règles de Rotterdam, les parties peuvent dans certaines circonstances écarter l'application des dispositions de la Convention au profit des clauses privées

⁷⁴ Cf. art.17-3 des Règles de Rotterdam

renversement du fardeau de la preuve et à ce moment là, le transporteur sera déchargé de sa responsabilité.

La nouvelle convention prévoit non seulement un renforcement d'obligation du transporteur mais aussi un renforcement de sa responsabilité. En effet, la responsabilité du transporteur s'étend depuis la réception des marchandises par le transporteur jusqu'à la livraison de ces marchandises au destinataire. Le transporteur doit déplacer les marchandises jusqu'au lieu de destination et doit les livrer au destinataire.

L'obligation de diligence raisonnable du transporteur est toujours maintenue et renforcée.

En d'autres termes, le transporteur est responsable dans les mêmes conditions, des actes ou d'omissions du capitaine et des membres de l'équipage, de ses propres préposés ou de ceux d'une partie exécutante. Le fait de répondre du manquement aux obligations qui lui incombent présente un inconvénient pour le transporteur maritime car il sera responsable pour fait d'autrui. L'exemple concret est la faute nautique, l'armateur doit répondre des dommages causés par son capitaine préposé.

Nous savons que désormais, la faute nautique ne serait plus considérée comme un cas excepté dans les Règles de Rotterdam. Le transporteur ne pourra plus prétendre son irresponsabilité en cas de faute nautique. La nouvelle convention a réellement supprimé la faute nautique dans la liste des cas exceptés et ce sera un avantage pour le chargeur. L'armateur va donc répondre de ses préposés en cas de faute nautique.

Une autre manifestation de cette responsabilité du transporteur du fait d'autrui aussi, dans le cas où la partie exécutante maritime a manqué à ses obligations. Ainsi, le transporteur va être responsable à sa place. Il répond de la partie exécutante.

Pour ce qui est du plafond de l'indemnisation, l'augmentation du plafond de l'indemnisation serait défavorable aux intérêts du transporteur

SECTION 2- CHARGEUR

Concernant les avantages pour le chargeur, on remarque que la suppression de la faute nautique en tant que cas excepté profiterait au chargeur dès que le texte entrera en vigueur.

L'abolition de cette faute nautique pourrait octroyer un avantage pour les chargeurs. Les transporteurs n'auront plus la possibilité d'invoquer cette exception pour pouvoir s'exonérer de leur responsabilité. Dans une telle situation, ils seront déclarés responsables. Comme le souligne Evan Leuret : « *L'abolition de la faute nautique comme cas excepté exonératoire de responsabilité pour le transporteur maritime, disposition prévue par les Règles de Rotterdam est un des plus grands espoirs des chargeurs dans l'entrée en vigueur de ce texte*⁷⁵.

La liberté contractuelle dans les règles de Rotterdam apporterait aussi certains avantages au chargeur.

Les obligations et responsabilités du chargeur sont aussi moins strictes par rapport à celles du transporteur. Le chargeur encourt seulement une responsabilité pour faute prouvée (art.27 et 30). La nouvelle Convention ne prévoit pas de plafond de réparation pour le chargeur. La rehausse du plafond de limitation de responsabilité du transporteur profiterait aux chargeurs.

Le chargeur aurait aussi l'avantage d'écarter la cause du cas excepté invoqué par le transporteur en alléguant l'existence d'une faute de la part du transporteur ou de la part des personnes dont il répond qui a contribué à la réalisation de la perte ou dommage. Il peut alléguer aussi, l'existence d'une cause autre que celles prévues par la liste des cas exceptés qui aura contribué à cette perte ou ce dommage⁷⁶. Et, il peut établir que la perte, dommage ou retard était dû ou était probablement causé par : soit par l'innavigabilité du navire ; soit par un équipement et un armement impropre du navire et par un état des cales ou conteneurs ou parties où les marchandises sont chargées de façon inappropriées dans l'une des phases

⁷⁵ Article d'Evan LEURET sur : « La suppression de la faute nautique, atout majeur pour les chargeurs en cas d'entrée en vigueur des Règles de Rotterdam. »

⁷⁶ Cf. art.17-4 des Règles de Rotterdam

suivantes : réception , transport ou conservation.⁷⁷ Sur ces points, les Règles de Rotterdam apportent une certaine clarification.

Le régime de la responsabilité prévu par cette nouvelle Convention est favorable au chargeur. Les Règles de Rotterdam ont évité les inégalités au niveau du régime de la responsabilité en essayant de mettre en place un équilibre entre les intérêts des parties.

Le chargeur pourrait aussi agir contre la partie exécutante (art.19 des Règles de Rotterdam).

Quant aux inconvénients, la nouvelle convention renforce les obligations du chargeur en intégrant l'obligation de remise de documents nécessaires au transport (art.29). D'un côté, l'introduction de la liberté contractuelle dans la nouvelle convention est plus favorable aux intérêts du transporteur que ceux du chargeur car il sera possible que le chargeur va supporter l'obligation de chargement et de déchargement des marchandises. En plus, la nouvelle convention prévoit que dans certaines situations, la responsabilité du chargeur va augmenter et celle du transporteur va diminuer lorsque les deux parties se sont convenues d'un commun accord dans le contrat de transport.

Certes, l'article 80 met en place une grande liberté contractuelle, mais cette liberté sera limitée pour le chargeur. Le fait d'accroître la responsabilité du chargeur pourrait lui causer des problèmes. Il pourrait se voir appliquer le taux de fret et encourt des risques sur l'étendue de sa responsabilité.

Et enfin, les Règles de Rotterdam prévoient une responsabilité plus ou moins stricte pour le chargeur pour l'obligation d'information concernant les marchandises dangereuses.

⁷⁷ Cf.art.17-5 des Règles de Rotterdam

CHAPITRE 2- POUR LES INTERMEDIAIRES

Les intermédiaires au contrat de transport maritime sont nombreux. De ce fait, nous allons limiter seulement notre étude sur les inconvénients et avantages de la nouvelle convention pour les transitaires (section 1), les commissionnaires de transport (section 2) et les assureurs (section3).

SECTION 1- TRANSITAIRES

PARAGRAPHE 1- DEFINITION ET ROLE DU TRANSITAIRE

Le transitaire ⁷⁸est un intermédiaire chargé de recevoir les marchandises des mains du transporteur maritime et d'assurer la réexpédition par les soins d'un autre transporteur maritime, fluvial, ferroviaire, ou aérien.⁷⁹

Le transitaire a pour rôle d'assurer des opérations juridiques, il prend livraison pour le compte de son client, contracte pour lui le second contrat de transport. Il peut également souscrire une assurance suivant les circonstances et accomplir entre temps les opérations de douane et entreposé la marchandise pendant l'intervalle des deux opérations de transport⁸⁰.

Ainsi, le transitaire n'est pas une partie au contrat, il n'est pas un transporteur aussi parce que son obligation est de prendre livraison pour le compte de son client et non d'assurer le transport de marchandises.

Il n'est pas aussi un commissionnaire de transport car ses obligations et responsabilité prendront fin au moment même où il remettra les marchandises au transporteur maritime.

⁷⁸ Transport maritime- Procédures et documents sous la direction d'Emmanuel du Pontavice ; op.cit, p.127 et s. - « Transitaires et commissionnaires de transport : une profession qui se sent menacée JMM 1985, p.1832.

⁷⁹René Rodière et Emmanuel du Pontavice, Droit maritime, 11^e éd, Dalloz 1991, p.212

⁸⁰ René Rodière et Emmanuel du Pontavice, Droit maritime 11^e.me éd. Dalloz 1991, p.212

Par conséquent, le transitaire est responsable de ses propres fautes, c'est-à-dire, il est responsable personnellement et ne répond pas des faits d'autrui.

PARAGRAPHE 2- ENJEUX DES REGLES DE ROTTERDAM POUR LES TRANSITAIRES

Nous savons très bien que le transitaire est tenu d'une obligation de moyen, ainsi il obéit au Code civil. Néanmoins le transitaire peut intervenir non seulement au début du Contrat de transport pour remettre les marchandises au transporteur maritime mais aussi il sera forcé d'intervenir à la fin des opérations de transport lorsqu'il prendra livraison pour le compte de son client.

En d'autres termes, lorsque celui-ci intervient au début du contrat de transport, il sera soumis aux dispositions de l'article 27 de la nouvelle Convention qui prévoit les obligations du chargeur envers le transporteur : « *Le chargeur remet les marchandises prêtes pour le transport, il les remet dans un état tel qu'elles résisteront au transport.* »

En effet, lorsque le transitaire intervient à la fin des opérations de transport pour prendre livraison, il sera soumis aux dispositions de l'article 43 et l'article 44 de la nouvelle Convention. Le transitaire prendra alors la qualité du destinataire et il aura « *le droit de réclamer les marchandises en vertu du contrat de transport au moment ou dans le délai et au lieu convenus dans le contrat de transport.* ». Ensuite, il a également l'obligation d'accuser réception. Pourtant, le transporteur peut refuser de livrer les marchandises si celui-ci refuse d'en accuser réception.

Le transitaire peut bénéficier des mêmes avantages que celui du chargeur dans les Règles de Rotterdam, mais ces règles peuvent présenter aussi des inconvénients pour lui.

SECTION 2- COMMISSIONNAIRES DE TRANSPORT

PARAGRAPHE 1- DEFINITION ET ROLES DU COMMISSIONNAIRE DE TRANSPORT

Le commissionnaire du transport est un intermédiaire qui agit en son propre nom mais pour le compte d'un commettant qui est généralement un expéditeur.

81

Celui-ci a pour rôle de faire parvenir la marchandise à son point de destination. Il a le choix de faire parvenir la marchandise soit par transport maritime, soit par transport terrestre ou bien par transport aérien.

Le commissionnaire de transport est tenu d'une obligation de résultat⁸². Cet intermédiaire joue un rôle important dans le domaine du transport, et son intervention est indispensable pour le transporteur et le chargeur.

Cet intermédiaire peut être responsable personnellement et aussi du fait d'autrui. Autrement dit, Il peut être responsable des dommages causés par le transporteur. De plus, il peut être responsable personnellement. D'où la faute personnelle du commissionnaire de transport : « CA Rouen 7 mai 2009, DMF2010.138, obs. Y. Tassel, Transidit n°60, 2009, n°105 : *la responsabilité personnelle du commissionnaire qui découlerait du choix de faire transporter un hélicoptère sur une remorque de type MAFI au lieu de le placer dans un conteneur « open top » muni de parois latérales, ne peut être retenue, dès lors qu'aucun des experts n'a remis en cause ni le mode d'emballage de l'hélicoptère, ni le choix de l'arrimage sur une telle remorque, que le chargeur ne justifie pas avoir fait quelque recommandation que ce soit auprès du commissionnaire quant au choix du conteneur, qu'il ne fait la démonstration ni que le conteneur choisi était inadapté ni qu'il existe*

⁸¹ René Rodière et Emmanuel du Pontavice, Droit maritime 11^{è.me} éd. Dalloz 1991, p.213

⁸² Paris, 13 juin 1974, DMF 1975, p.13 ; Chao, Commissionnaire de transport, variations sur une définition, BT 1988, 477 ; Bonassies, le droit positif français en 1988, DMF 1989, p.86, n°43. Com.16 Février 1988, DMF 1990, 311.

*un lien de causalité entre le choix du conteneur et plus généralement le saisissage de l'hélicoptère et les avaries*⁸³».

Par ailleurs, dans certains cas le commissionnaire peut commettre une faute lourde (CA Aix 2 Avril 2009, Revue Scapel 2009, 25, «Il n'est pas contesté que la violation des instructions contractuelles- transbordement strictement interdit- constitue une faute lourde qui fait échec aux limitations de responsabilité»).

PARAGRAPHE 2- LES AVANTAGES ET INCONVENIENTS DES REGLES DE ROTTERDAM POUR LE COMMISSIONNAIRE

Dans la nouvelle convention, le commissionnaire peut se trouver dans des situations différentes. D'abord, il peut être transporteur, tel est le cas s'il accepte de transporter les marchandises de l'un de ses clients. Ensuite, il peut prendre la qualité du chargeur, c'est le cas lorsqu'il conclut en son nom un contrat de transport ou encore un sous-contrat de transport. Dans ce cas, en vertu de l'article 27 des Règles de Rotterdam, le Commissionnaire aura les mêmes obligations que le chargeur : « *le chargeur remet les marchandises prêtes pour le transport* » et « *les remet dans un état tel qu'elles résisteront au transport* ». Par conséquent, le commissionnaire n'est qu'un simple mandataire, il n'encourt aucune responsabilité au sens des Règles de Rotterdam. Donc, cela lui procure un avantage lorsqu'il conclut un contrat de transport au nom et pour le compte de l'un de ses clients.

En d'autres termes, le commissionnaire de transport ne deviendra une partie exécutante que s'il s'acquitte ou s'engage à s'acquitter de l'une des obligations pesant sur le transporteur contractuel ; alors que les marchandises se trouvent dans la phase maritime de leur voyage.

En outre, le commissionnaire de transport peut prendre la forme d'entrepreneur de transport multimodal⁸⁴. Il peut être alors responsable de plein droit

⁸³ Philippe Delebecque, DMF, Hors série n°14, juin 2010, p.67

⁸⁴ Jan Ramberg « Multimodal transport. A new dimension of the law of carriage of goods ? » In Etudes offertes à René Rodière, p.481. Sur le commissionnaire de transport et l'entrepreneur de transport multimodal, V. ouvrage précité Transport maritime Procédures et

de la marchandise qu'on lui confie, et ne peut se libérer de sa responsabilité à moins qu'il prouve que toutes les mesures nécessaires afin d'éviter le dommage aient été prises.

SECTION 3- LES ASSUREURS

Nous savons très bien que les assurances sont indispensables pour le transport maritime. La souscription des assurances est une obligation formelle à l'endroit du transporteur pour le compte de son navire. Il en est de même à celui du chargeur pour les marchandises à transporter. Ceci étant une réglementation que chaque partie prenante doit respecter.

PARAGRAPHE 1- DEFINITION DE L'ASSURANCE MARITIME ET ROLES DES ASSUREURS

L'assurance maritime est un contrat par lequel l'assureur s'engage, moyennant le paiement d'une prime, à indemniser l'assuré du préjudice subi par des valeurs définies et exposées aux dangers d'une expédition maritime du fait de la survenance de certains risques.

L'assureur doit payer l'indemnité d'assurance calculée comme il sera lorsque la valeur assurée a subi un dommage du fait d'un risque garanti par la police et survenu dans les conditions de lieu et de temps définies par la police⁸⁵.

documents, sous la direction d'E. du Pontavice, Simprofrance et Librairie du commerce international, Paris, p.10 et s. et 123 et s. Ian C. Holloway, « Troubled Waters ; The liability of a freight forwarder as a principal under Anglo- Canadian Law » ; in journal of Maritime. Law and commerce, vol.17, n°2, avril 1986.

⁸⁵ René Rodière et Emmanuel du Pontavice, Droit maritime 11^{ème} éd, Dalloz, n°602, p.463

**PARAGRAPHE 2- LES ENJEUX DES REGLES DE ROTTERDAM POUR
LES ASSURANCES**

Ces règles auront surtout des enjeux pour les assureurs. La nouvelle convention a inclu dans son champ d'application le transport multimodal, il pourrait donc y avoir un voyage maritime et un trajet terrestre. Ce transport multimodal peut présenter des difficultés aux assureurs surtout lorsqu'il s'agit de déterminer la période de responsabilité du transporteur maritime. En effet, nous venons de voir au précédent chapitre, la définition du transport multimodal lequel est basé sur le couplage voie maritime/terrestre ou aérien. Il faudrait par conséquent de bien situer la responsabilité au niveau de chaque mode de transport pour que l'assurance y intervienne.

Les assureurs maritimes sont porteurs de risques pour les marchandises transportées. Donc, l'assureur maritime estime la valeur de son risque et calcule la prime d'assurance y afférente en cas de sinistre.

Tels sont les avantages et inconvénients que nous pouvons tirer des règles de Rotterdam aussi bien pour les parties directes au contrat de transport international de marchandises que pour les intermédiaires à ce contrat. Il est important de revenir sur les pays signataires. Même si, la plupart des pays signataires sont des pays développés, force est de constater que des dizaines de pays en voie de développement et de pays moins avancés ont apposé leurs signatures dans cette convention dite « règles de Rotterdam ». Cela marque leur intéressement à cette convention, ceci, au bénéfice de leurs opérateurs économiques et maritimes respectifs.

Le titre suivant retrace les impacts de ces Règles à l'économie nationale en général et aux transactions maritimes de ces pays en particulier.

TITRE 2- IMPACTS DES REGLES DE ROTTERDAM SUR LE TRANSPORT MARITIME ET LES ECONOMIES NATIONALES DES PAYS DEVELOPPES ET EN VOIE DE DEVELOPPEMENT

Il est important d'étudier les impacts des Règles de Rotterdam sur le transport maritime et les économies des pays développés et en voie de développement afin que nous puissions constater leur importance vis-à-vis des Conventions antérieures.

CHAPITRE 1- PAYS DEVELOPPES

Nous allons voir d'abord les effets positifs et négatifs de la nouvelle convention sur les pays chargeurs (section 1), après nous parlerons des effets positifs et négatifs sur les pays transporteurs (section 2).

SECTION 1- EFFETS POSITIFS ET NEGATIFS SUR LES PAYS CHARGEURS

Les règles de Rotterdam vont apporter une grande évolution sur le transport maritime des pays chargeurs. Ces règles introduisent une évolution technologique sur le commerce international et facilitent les opérations liées aux transports maritimes et terrestres. Ces règles apportent également une sécurité aux relations entre chargeur et transporteur. Le chargeur trouverait donc des avantages par rapport au transporteur en ce qui concerne l'augmentation du plafond de la limitation de responsabilité du transporteur, laquelle a été rehaussée à 875 DTS par colis ou unité, ou 3 DTS par kg (à la différence de la convention de Hambourg : 835 DTS par colis ou unité, ou 3 DTS par kg), et aussi par la suppression de la faute nautique en tant que cas excepté.

En d'autres termes, ces règles auront sûrement des impacts sur le transport maritime et l'économie nationale des pays chargeurs. Les effets de ces règles pourront être négatifs ou positifs. Par exemple, le Maroc qui est un pays chargeur a donné ses avis sur les enjeux de ces règles. Les marocains pensent que : «

*la nouvelle Convention présente des défauts et elle ne protège que les intérêts des pays armateurs».*⁸⁶

En fait, pour ces marocains, les pays transporteurs sont plus avantageux que les pays chargeurs dans les Règles de Rotterdam. L'introduction de la liberté contractuelle profiterait plutôt aux transporteurs. Il y a aussi des inégalités dans le régime de la responsabilité des parties. Dans cette nouvelle Convention, le transporteur pourra échapper à son devoir permanent de maintenir la navigabilité du navire.

Les marocains voudraient par conséquent, analyser les Règles de Rotterdam en étudiant ses enjeux et ses effets sur leur pays avant de les ratifier. Vu que le Maroc est un pays chargeur, il a toute sa raison de défendre les intérêts de ses chargeurs.

D'autres pays chargeurs aussi ont critiqué ces Règles car ils pensent que celles-ci sont défavorables aux intérêts de leurs chargeurs. Certains de ces pays ont même incité les Etats à ne pas ratifier cette nouvelle Convention. C'est la déclaration de Montevideo du 15 juillet 2010⁸⁷. Cette déclaration a été faite dans le but de critiquer les Règles de Rotterdam. Les personnes signataires de cette déclaration soutiennent que la nouvelle Convention ne présente que des défauts. Ainsi, ils pensent que ladite Convention porterait atteinte aux intérêts des importateurs et des exportateurs de certains pays. Elle serait complexe et incompatible avec la jurisprudence contemporaine. Cette nouvelle Convention apporterait trop de liberté aux parties (art.13-2 et art.80). Elle introduit de nouveaux concepts qui vont modifier l'objet du contrat de transport maritime. Cette nouvelle convention a aussi remplacé le connaissement par le document électronique de transport. Les fonctions des documents de transport ne sont pas bien distinguées dans cette Convention. Les Règles de Rotterdam ont été élaborées en faveur des transporteurs car elles leur accordent de trop grandes prérogatives (art.15 et art.24). De plus, l'inflation du

⁸⁶ Association Marocaine pour la Logistique (AMLOG) , Colloque sur « les Règles de Rotterdam » tenu à Casablanca, au Maroc, 2010

⁸⁷ Signée par des personnes de nationalité différente : Argentine, Australie, Brésil, Canada, Chili, Colombie, Equateur, Espagne, Mexique, Nicaragua, Panama, Pérou, Portugal, Royaume-Uni, Suède, Uruguay.

plafond de réparation du transporteur porterait atteinte aux intérêts cargaison et aux intérêts économiques de certains pays. Enfin, la dernière critique porte sur la nouvelle technique juridique adoptée par les Règles de Rotterdam qui est très différente de celle de la Convention de Bruxelles de 1924 et de celle de la Convention de Hambourg.

Pourtant les études faites au sujet de ces Règles nous montrent que les Règles de Rotterdam apporteraient un équilibre contractuel entre les parties, et aussi beaucoup de changement par rapport aux autres conventions. Les Conventions antérieures n'ont apporté que très peu de changement et un déséquilibre contractuel entre les parties. La nouvelle Convention va réglementer dorénavant la pontée, la livraison des marchandises. Elle donnerait des précisions sur la responsabilité des parties. Elle va mettre en valeur les documents électroniques de transport qui auraient la même force que les documents papiers. Le connaissance ne va pas disparaître car il a encore son utilité dans les opérations de transport maritime de marchandises.

On reconnaît la complexité des Règles de Rotterdam mais elles prévoient dans la plupart de ses dispositions des solutions aux problèmes qui n'ont pas pu être résolus par les Conventions de Bruxelles et de Hambourg.

Le Conseil des chargeurs européens (ESC), le Commissionnaire de transport et les agréés en douane Européens et l'Union internationale des transports routiers (IRU) soutiennent aussi que les Règles de Rotterdam sont défavorables aux intérêts des chargeurs.

Cependant, certains pays chargeurs pensent que ces Règles sont favorables aux intérêts de leurs chargeurs comme aux USA⁸⁸.

⁸⁸M. Bonnevie, colloque de l'IMTM des 20 et 21 mai 2010

SECTION 2 – EFFETS POSITIFS ET NEGATIFS SUR LES PAYS

TRANSPORTEURS

Les innovations apportées par les règles de Rotterdam auraient des incidences sur les pays transporteurs. Comme les pays chargeurs, ils étudient encore les enjeux de ces Règles avant de pouvoir procéder à la ratification. D'ailleurs, nombreuses sont les critiques portées au sujet desdites Règles. En conséquence, ils hésitent à passer à la ratification. Ils constatent que la nouvelle Convention va apporter non seulement des effets positifs mais aussi des effets négatifs

Visiblement, ces règles ont voulu apporter une modernité au droit de transport maritime. L'utilisation des documents électroniques de transport comme support au contrat de transport va donc faciliter les opérations de transport maritime. Certaines innovations de ces Règles auront des effets positifs sur le commerce international de la plupart des pays transporteurs. Il y aurait une amélioration au niveau de l'exportation qui va contribuer au développement de l'économie..

La nouvelle Convention, de par son champ d'application qui est très élargi va plutôt donner une nouveauté aux parties (transporteur, chargeur). Ces règles mettraient aussi en équilibre les relations entre chargeur et transporteur.

En conséquence, la liberté contractuelle pourrait inciter les pays transporteurs à ratifier cette nouvelle convention.

Autrement dit, la majorité des innovations des Règles de Rotterdam seraient favorables aux intérêts des pays transporteurs. Certains de ces pays transporteurs sont des pays riches comme la Chine, les USA, etc... Leurs commerces vont de nouveau s'épanouir.

Si ces Règles seraient favorables aux intérêts de leurs opérateurs économiques parties prenantes, donc leur économie va également se développer. De même au niveau du transport maritime international, ces Règles vont permettre à l'augmentation des flottes maritimes. Ils auront alors un succès non seulement au niveau du transport maritime international mais aussi en matière de commerce international.

Cependant, ces Règles pourraient apporter en même temps des effets négatifs aux pays transporteurs si bien que ces derniers ont leur bonne raison d'hésiter à les ratifier. Ils doutent notamment de la liberté contractuelle prévue par ces Règles. Ils pensent aussi que le renforcement de la responsabilité du transporteur dans la nouvelle Convention aurait des impacts sur le transport maritime. L'augmentation du plafond de l'indemnisation qui a été rehaussé à 875 DTS par colis ou unité, ou 3 DTS par kg serait défavorable aux intérêts du transporteur.

La suppression de la faute nautique comme cas excepté va aussi mettre le transporteur dans une position instable par rapport au chargeur.

Néanmoins, le transporteur peut limiter la période de sa responsabilité à sous palan par sous palan.

Par ailleurs, l'augmentation du plafond de la réparation de limitation de responsabilité ne fait pas des heureux surtout pour les pays transporteurs. Pour la Chine, qui est un pays transporteur et aussi le premier pays exportateur dans le monde, les Règles de Rotterdam ont beaucoup d'importance pour elle. Mais ce pays hésite encore à ratifier la nouvelle Convention, du fait paraît-il que l'augmentation du plafond de l'indemnisation est défavorable à son intérêt. En effet, Shan CHUNXUE souligne dans son article que : « *L'hésitation de la part du gouvernement chinois reste tout à fait compréhensible : la chine étant l'un des plus grands pays transporteur, l'alourdissement de la responsabilité du transporteur imposée par les Règles de Rotterdam ne demeure pas sans incident*⁸⁹ ».

L'hésitation de la chine vient du fait que la responsabilité du transporteur a été alourdie. Cet alourdissement pourrait entraîner des impacts négatifs à ce pays. Mais en même temps, Les Règles de Rotterdam pourraient apporter des impacts positifs sur le plan du commerce international de ce pays. D'ailleurs, la Chine se trouve au premier rang en matière d'exportation dans le monde.

L'économie des pays développés ne serait en aucun cas affectée par l'apport des Règles de Rotterdam compte tenu de leur position confortable sur les échanges commerciaux internationaux.

⁸⁹ Article de Shan CHUNXUE : « la Chine face à l'arrivée de l'époque Rotterdamienne »

Mais, certains pays transporteurs demeurent sceptiques quant aux résultats positifs engendrés par ces nouvelles Règles. Alors, ils sont à présent dans l'expectative.

CHAPITRE 2- PAYS EN VOIE DE DEVELOPPEMENT

Le présent chapitre est consacré au cas de Madagascar (section 1), et ensuite au cas des autres pays africains (section 2).

SECTION 1- LE CAS DE MADAGASCAR

Le cas de Madagascar a été traité séparément des autres pays africains pour deux grandes raisons. D'une part, la grande île fait partie des pays signataires de cette nouvelle Convention. D'autre part, ladite convention arrive à point nommé, laquelle a incité les juristes maritimes malgaches de concevoir un nouveau projet de texte en la matière. Raison pour laquelle, dans les paragraphes suivants, nous essayons de mettre en exergue l'importance des Règles de Rotterdam pour Madagascar y compris les avantages que ce pays pourra bénéficier en les ratifiant (paragraphe 1), ainsi que les effets de ces Règles sur le transport maritime et l'économie nationale (paragraphe 2).

PARAGRAPHE 1- IMPORTANCE DES REGLES DE ROTTERDAM POUR MADAGASCAR ; QUELS AVANTAGES BENEFICIERA MADAGASCAR EN RATIFIANT CES REGLES ?

Les Règles de Rotterdam vont sûrement apporter une importante évolution au droit du transport maritime malgache. D'ailleurs, le nouveau projet de texte sur le droit maritime malgache s'inspire de cette nouvelle Convention. En fait, les apports de ces règles intéressent beaucoup les opérateurs du droit maritime malgache et les opérateurs du droit de transport maritime malgache. Jusqu'à ce jour, Madagascar n'a pas encore manifesté sa volonté de s'engager dans un processus de ratification. Vu la situation actuelle de Madagascar, le pays est loin de penser à la ratification de ces Règles. Espérons que ces Règles soient favorables aux intérêts des chargeurs malgaches, car on peut déjà imaginer les avantages que Madagascar bénéficiera en les ratifiant.

Madagascar pourra bénéficier un véritable changement au niveau du transport maritime. Les droits et intérêts des chargeurs malgaches seront protégés et préservés. Ces règles vont promouvoir le développement du transport maritime malgache et aussi le développement du commerce malgache à l'extérieur du pays.

En d'autres termes, nous pouvons constater que ces Règles ont vraiment de l'importance sur le transport maritime malgache. Et aussi, elles apporteraient un équilibre contractuel entre les intérêts des parties.

**PARAGRAPHE 2- EFFETS DES REGLES DE ROTTERDAM SUR LE
TRANSPORT MARITIME ET L'ECONOMIE NATIONALE DE
MADAGASCAR**

En général, ces Règles de Rotterdam auront notamment des effets positifs sur le transport maritime malgache. De même, la plupart de dispositions de ces Règles ont été reprises dans le projet de Code maritime malgache (art.714 et suivant). Les dispositions de la nouvelle Convention vont sûrement aider les opérateurs du droit de transport maritime malgache à mieux clarifier les problèmes pratiques soulevés au niveau du transport maritime.

Autrement dit, ces Règles vont apporter un développement du transport maritime malgache. Actuellement, le domaine du transport maritime malgache rencontre certaines difficultés, ces Règles vont pouvoir servir de solution à ces difficultés.

Le transport maritime malgache a besoin d'un renouveau juridique pour pouvoir aller de l'avant. Ainsi, les innovations apportées par ces Règles y compris le droit de contrôle, la réglementation du régime de la pontée, la réglementation de la livraison, le transport multimodal et la liberté contractuelle dans les situations déterminées ⁹⁰ et dans les contrats de volume⁹¹ vont permettre au transport maritime malgache d'évoluer.

⁹⁰ Art.13-2 des Règles de Rotterdam

⁹¹ Art.80 des Règles de Rotterdam

Par conséquent, ces Règles pourront résoudre le problème de fret maritime et le problème de surcharges portuaires dans le pays.

Quant aux impacts de ces Règles sur l'économie nationale de Madagascar, il est dommage que l'ouverture à la signature de cette nouvelle Convention se coïncide fortuitement avec la crise politique qui secoue le pays depuis plus de deux ans. Bien que tout à fait conscient des enjeux nés de ces nouvelles Règles, le pays se trouve dans l'impuissance de réagir. En notre connaissance aucun colloque ou séminaire n'a été organisé jusqu'ici, auprès des autorités concernées, alors qu'entre l'acte de signature et celui de la ratification, des opérations de sensibilisation auraient dû se faire après étude faite sur cette Convention. Il en est de même à l'endroit de la commission de l'Océan Indien (COI), intégration économique régionale de proximité où se trouve Madagascar. La COI doit se manifester par le biais de ses membres en son sein en vue d'étudier les impacts sur l'économie des pays en général.

En tant que pays « chargeur », notre pays ne serait pas épargné du revers de la médaille lors de l'application des Règles de Rotterdam. Nous ne disposons pas des atouts essentiels ne serait-ce qu'en parlant de l'insuffisance des moyens matériels et logistiques, de la balance commerciale laquelle étant déficitaire (rapport exportation-importation).

Les opérateurs de transport maritime à Madagascar sont en grande majorité « Consignataires de navires » et non pas des armateurs. Compte tenu de l'éloignement du lieu de l'armateur et les ports touchés par ses navires, celui-ci se fait représenter par des Consignataires de navires. Et ces derniers vont assurer l'exploitation de ses navires et suivre les opérations du navire dans un port donné (à l'exemple du port de Tamatave).

SECTION 2- LES AUTRES PAYS AFRICAINS

Il est à rappeler que onze (11) pays africains y compris Madagascar ont apposé leur signature dans cette nouvelle convention. Bon nombre de colloques ont été jusqu'ici organisés en vue d'analyser les enjeux de ces nouvelles Règles. Ainsi, il s'avère nécessaire de parler de l'importance et des effets desdites Règles sur les pays africains, lesquels feront l'objet des paragraphes ci-après.

**PARAGRAPHE 1- IMPORTANCE DES REGLES DE ROTTERDAM POUR LES
PAYS AFRICAINS**

Les Règles de Rotterdam ont suscité des débats et discussions dans les pays africains. En effet, cette nouvelle Convention va apporter aussi une grande évolution au transport maritime des pays africains.

Les pays africains ont besoin d'un renouveau juridique pour régir leur transport maritime. Cette nouvelle Convention va donc leur apporter des changements dans le domaine du transport maritime.

Ils pourront bénéficier certains avantages si la nouvelle Convention serait ratifiée. Les pays africains sont des pays chargeurs. Cette nouvelle Convention intéresse les pays africains car tout d'abord son champ d'application est très élargi ; et elle introduit une nouvelle approche qui est l'approche commerciale⁹². Ensuite, elle admet l'utilité du document électronique de transport comme support de contrat de transport.

L'augmentation de la limitation de responsabilité des transporteurs apportera des avantages aux chargeurs africains. Ainsi, en ratifiant ces Règles, ils pourraient bénéficier d'un aménagement et d'un développement de leur transport maritime.

Les Chargeurs africains ne seront plus menacés par le déséquilibre contractuel apporté par les anciens textes. Ils ne seront plus lésés en cas de faute nautique car le transporteur va devoir réparer sa responsabilité et ne pourrait plus utiliser ce procédé pour pouvoir échapper à sa responsabilité.

Par ailleurs, un séminaire international a été même organisé à Yaoundé en Cameroun en 2010 afin d'analyser « *l'apport des Règles de Rotterdam pour l'Afrique* ». Ainsi, les africains constatent que les Règles de Rotterdam constituent vraiment un cadre juridique moderne et présentent des avantages certains (commerce électronique, transport multimodal, liberté contractuelle). Dans les Conventions de Bruxelles et de Hambourg, les parties sont victimes d'inégalités dans le régime de

⁹² Art.6 des Règles de Rotterdam, transport de ligne régulière

responsabilité et les chargeurs se sentent lésés vis-à-vis du transporteur. Mais l'entrée en vigueur de la nouvelle Convention va apporter beaucoup de changement au transport maritime des pays africains. Ils vont pouvoir bénéficier de l'utilisation du document électronique de transport. Les droits des chargeurs des pays africains seraient préservés et protégés lorsque cette nouvelle Convention entrera en vigueur.

Les Règles de Rotterdam sont d'importance capitale pour les pays africains car ils soulignent que « *ces règles introduisent beaucoup de nouveautés afin de mettre les chargeurs africains au même niveau d'information et d'appréhension sur les nouvelles obligations*⁹³ ».

PARAGRAPHE 2- EFFETS DES REGLES DE ROTTERDAM SUR LE TRANSPORT MARITIME ET L'ECONOMIE NATIONALE DES PAYS AFRICAINS

Les innovations apportées par ces Règles auraient des effets positifs et négatifs sur le transport maritime et l'économie nationale des pays africains. Les pays africains qui sont des pays chargeurs vont pouvoir profiter de l'augmentation du plafond de responsabilité du transporteur et de la suppression de la faute nautique en tant que cas excepté. Les chargeurs de ces pays vont pouvoir bénéficier aussi du droit de contrôle. Ce droit de contrôle va permettre au chargeur de donner ou de modifier des instructions concernant les marchandises sans pouvoir modifier le contrat de transport, et d'obtenir la livraison des marchandises dans un port d'escale. De plus, ce droit de contrôle va lui permettre de remplacer le destinataire par toute autre personne.

Ces innovations pourraient apporter un développement du transport maritime et un développement de l'économie nationale des pays africains. Les litiges maritimes dans ces pays pourraient être résolus par ces Règles. L'économie nationale de ces pays va aussi progresser quand cette nouvelle Convention sera entrée

⁹³ Débat organisé par le centre Trainman de Dakar afin de permettre aux acteurs de transport maritime de marchandises de mieux appréhender les nouveautés des instruments de cette convention

en vigueur. Le développement du commerce international dépend étroitement du transport maritime.

En revanche, le caractère multimodal de ces Règles pourrait entraîner certaines difficultés aux pays Africains et pourrait avoir un impact négatif sur leur transport maritime et qui affecterait par la suite une instabilité de leur économie.

CONCLUSION

D'ores et déjà, le droit n'est pas figé, il s'évolue dans le temps et c'est le cas, justement, du droit du commerce international en général et du droit maritime en particulier. Allant de « Harter Act » Américain de 1893 passant de la Convention de Bruxelles de 1924 faisant l'objet de deux amendements en 1968 et 1979, puis de la Convention de Hambourg adoptée en 1978, des innovations de Convention à Convention ont été constatées. Faut-il toujours rappeler que l'ultime objectif c'est de faciliter les transactions et de promouvoir ainsi les échanges commerciaux entre les pays par l'instauration d'une sécurité juridique afin de gagner une confiance mutuelle entre les parties prenantes.

Compte tenu de cet objectif, ces conventions tentent toujours d'étendre pas à pas leurs champs d'application et de définir d'une manière stricte la responsabilité des parties prenantes.

Il est important de souligner que la connaissance de l'historique desdites conventions nous a permis de situer où l'on est actuellement en droit de transport maritime. Force est de reconnaître qu'une nette évolution voire brusque est à observer. C'est le moins qu'on puisse dire si on ne fait qu'une comparaison entre la convention de Hambourg de 1978 et celle de Rotterdam qui a été signée en 2009 par une vingtaine de pays. A ce propos, une remarque est à faire si l'on ne parle que du nombre de dispositions qui passe de trente quatre (34) à quatre vingt seize (96) articles.

La question qui s'est posée et a conduit notre recherche est celle de savoir quels sont les apports et limites desdites nouvelles règles par rapport à ses précédentes autrement dit quels sont les intérêts que procure la ratification de ces règles pour les pays signataires en général et pour les parties prenantes au contrat de transport maritime en particulier ?

Sous un autre angle, l'on peut se poser la question : Les nouvelles règles de transport maritime dites « Règles de Rotterdam » peuvent-elles répondre aux attentes des opérateurs maritimes ?

D'où notre thème, « les Règles de Rotterdam et ses enjeux ».

Les Règles de Rotterdam ont pour but avoué de constituer un nouveau cadre juridique tenant compte des évolutions technologiques et commerciales du transport maritime. Ce nouveau cadre juridique est de mise surtout sur le développement de la conteneurisation, l'utilisation des documents électroniques de transport, l'aspiration à un transport de porte à porte en vertu d'un contrat unique.

Autrement dit, lesdites règles se voient étendre son champ d'application à des marchandises en pontée et à tous types de documents de transport si les Conventions antérieures connaissent certaines restrictions sur ces points et ont prévu comme document de base le connaissance. Son champ d'application ne se limite pas seulement au Transport Maritime comme il est prévu dans les précédentes Conventions mais accorde une importance particulière au Transport Multimodal ayant une phase maritime : multimodal transmaritime (door to door).

Les règles de Rotterdam se voient maintenir les dispositions de celles d'Hambourg en ce qui concerne les sources de responsabilité du transporteur axées principalement à la perte de marchandises, aux dommages liés aux marchandises et au retard à la livraison. De surcroît, la présomption de faute et la faute prouvée constituent les fondement et principes de la responsabilité de ce dernier. Il est à signaler que ce système est très proche de celui de la convention de Bruxelles traduisant ainsi par le fait qu'au moins quinze (15) cas exceptés retenus peuvent également être regroupés en trois (3) catégories. Toujours à propos de ces cas exceptés, ces règles se voient la suppression de la faute nautique et ont repris les trois causes d'exonération de la responsabilité du transporteur dans les précédentes Conventions qui sont les cas exceptés tenant au navire, les cas liés à la cargaison, les cas liés à des événements extérieurs.

Les amendes liées aux dédommagements connaissent également une hausse. Le délai pour agir contre le transporteur a été convenu à 7 jours suivant la livraison si ces délais pour les précédentes règles de Hambourg et de Bruxelles ont été fixés respectivement de quinze (15) et trois (3) jours.

Quant au chargeur, les limitations à sa responsabilité n'ont pas été prévue par ces deux règles, si et seulement si les règles de Rotterdam ont envisagé une

obligation d'information concernant les marchandises dangereuses, sa responsabilité est plus stricte, automatique (cf. art.32 des Règles de Rotterdam).

Parmi les innovations les plus évidentes figurent également la liberté contractuelle des parties. A ce sujet, l'on note que cette liberté contractuelle est très étendue dans les règles de Rotterdam si celle-ci semble très limitée dans les précédentes Conventions. En effet, les parties peuvent dans certaines circonstances écarter l'application des dispositions de la Convention au profit de clauses privées contrairement à ceux prévus par l'article 23 de la Convention de Hambourg qui stipule que « *les dispositions de la Convention sont strictement impératives et ne peuvent être écartées par une clause contraire sous peine de nullité* ».

Dans les règles de Rotterdam, le transporteur peut donc déroger à certaines dispositions impératives de la Convention et imposer des clauses contractuelles au chargeur art.13-2 et art.80 appelées contrats de volume.

Tout cela constitue des enjeux aux règles de Rotterdam lesquels ont fait l'objet de nombreuses discussions et de débats. Des idées sont controversées et des discussions tournent autour du transport multimodal, de la liberté contractuelle des parties et des documents électroniques. Nous pouvons faire allusion au cas des commissionnaires de transports européens ainsi que l'ESC (le syndicat professionnel des chargeurs européens) qui estiment que l'article 80 apporte une plus grande liberté de contrat pour les contrats de volume ; mais, les transporteurs maritimes vont probablement tenter de signer un contrat de volume qui leur permettra d'échapper à de nombreuses obligations alors que les commissionnaires ne pourront pas faire de même vis-à-vis de leurs clients chargeurs. De plus, les petits chargeurs ne pourront pas obligatoirement signer eux même des contrats de volume. Le concept de « door to door » traduit la volonté manifeste des concepteurs de trancher avec les traditions des conventions précédentes pour intégrer les avancées technologiques. La notion de « door to door » élargit l'application de la Convention au transport multimodal ayant une phase maritime alors que la Convention Bruxelles et les règles de Hambourg se limitaient à un champ de compétence quasi-exclusivement maritime. Cependant la commission européenne, qui n'était que simple observatrice lors de l'adoption des règles, était préoccupée par les conséquences négatives que les règles pourraient avoir sur le transport multimodal en Europe. Elle a donc proposé aux Etats membres de prévoir « une clause de découplage » permettant de ne pas appliquer ces nouvelles

règles lors d'un transport multimodal. Cette position est confirmée par le rapport 2008-2009 de l'ECSA (le syndicat professionnel des armateurs) qui souligne qu'en dépit de l'adoption des Règles de Rotterdam et malgré une « *forte positions de certains Etats membres* », la Commission européenne cherche encore la possibilité d'établir un régime européen de responsabilité dans le transport multimodal. Les chargeurs asiatiques ne semblent pas non plus convaincus par les règles de Rotterdam. Ils déclarent que « dans leur forme actuelle, les Règles de Rotterdam n'offrent pas aux propriétaires des cargaisons une protection adéquate.

Cependant, bon nombre de pays pensent que ces Règles pourraient tout de même apporter des solutions adéquates aux problèmes soulevés par la pratique.

De ce fait, une autre question mérite d'être posée :

Si les règles de Hambourg ont attendu 14 ans après leurs signatures pour être applicable, qu'en est-il des Règles de Rotterdam dont la signature a été effectuée le 23 septembre 2009 ?

Avec la signature des Règles de Rotterdam, ces dernières n'entrent pas encore en vigueur. Elles doivent également être ratifiées par au moins vingt Etats. C'est seulement après le dépôt des documents de ratification auprès de l'ONU que la convention pourra, un an plus tard, entrer en vigueur à l'échelle internationale selon l'article 94 des Règles de Rotterdam.

Il est incontestable que l'économie mondiale est dictée par les pays de grande puissance mondiale et les pays émergents dont la Chine, les Etats-Unis, les pays membres de l'Union Européenne, le Japon, la Thaïlande, Brésil. La mise en vigueur de ces nouvelles règles dépendra de ce fait du veto de ces derniers.

Chaque pays signataire défend les intérêts de ses opérateurs.

L'on reste optimiste en gardant toujours à l'esprit les deux points suivants :

- les règles de Rotterdam ont été conçues de façon plus explicite afin de faciliter l'interprétation des dispositions ;
- les règles de Rotterdam ont été conçues afin de promouvoir des échanges commerciaux.

En bout de course, les Règles de Rotterdam devraient profiter à l'économie mondiale plutôt qu'à la politique.

De tout ce qui précède, après mûres réflexions, nous optons pour la ratification de cette nouvelle convention dite « Règles de Rotterdam ». Ces Règles méritent d'avoir un avenir sous réserve de quelques améliorations dans certaines dispositions qui concernent notamment le transport multimodal.

Et, l'on souhaite vivement que chaque pays signataire puisse en tirer profit et qu'il n'hésite plus à procéder à sa ratification. Ainsi, le monde bénéficiera d'un nouvel ordre maritime international.

ANNEXES

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE I : La Commission des Nations Unies pour le Droit Commercial international (CNUDCI)

ANNEXE II : Résolution adoptée par l'Assemblée générale de la CNUDCI

ANNEXE III : Extrait de la Convention de Rotterdam

ANNEXE IV : Liste des pays signataires des Règles de Rotterdam en 2010

ANNEXE V : Extrait de la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR)

ANNEXE VI : Déclaration de Montevideo du 15 juillet 2010

ANNEXE VII : Convention de Bruxelles du 25 août 1924 Pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, modifiée par les Protocoles du 23 février 1968 et du 21 décembre 1979

ANNEXE VIII : Convention des nations unies sur le transport des marchandises par mer, conclue à Hambourg le 31 mars 1978

ANNEXE I : La Commission des Nations Unies pour le Droit Commercial international (CNUDCI)

Origine de la CNUDCI

La Commission des Nations Unies pour le Droit Commercial international (CNUDCI) a été créée par l'Assemblée générale en 1966 (résolution 2205 (XXI) du 17 décembre 1966). Celle-ci a estimé en effet que les disparités entre les diverses lois nationales régissant le commerce international constituaient des obstacles au déroulement des échanges et elle a considéré la Commission comme le moyen par lequel l'Organisation des Nations Unies pourrait contribuer plus activement à réduire ou aplanir ces obstacles.

Mandat de la CNUDCI

L'Assemblée générale a donné pour mandat général à la Commission d'encourager l'harmonisation et l'unification progressives du droit commercial international. La Commission est depuis devenue l'organe juridique principal du système des Nations Unies dans le domaine du droit commercial international.

Composition

La Commission comprend 60 Etats membres élus par l'Assemblée générale. Les membres sont choisis de manière que les diverses régions géographiques et les principaux systèmes économiques et juridiques du monde soient représentés. Ils sont élus pour un mandat de six ans, la Commission étant renouvelée par moitié tous les trois ans.

Créée en 1966, la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) est un organe subsidiaire de l'Assemblée générale des Nations Unies chargé d'encourager l'harmonisation et l'unification progressive du droit commercial international. Depuis sa création, elle a élaboré nombre de conventions de loi types et d'autres instruments ayant pour objet le droit matériel applicable aux opérations commerciales ou d'autres aspects du droit des affaires qui ont une incidence sur le commerce international. Elle se réunit une fois par an, normalement l'été, en alternance à New York et à Vienne.

Qu'entend la CNUDCI par « harmonisation » et « unification » du droit commercial international ?

L'« harmonisation » et l'« unification » du droit commercial international désignent le processus d'élaboration et d'adoption d'un droit facilitant le commerce international. Certains facteurs, comme l'absence de législation prévisible ou l'existence de lois obsolètes difficilement applicables à la pratique commerciale peuvent entraver le commerce

international. La Commission des Nations Unies pour le Droit commercial international recense ces problèmes puis élabore soigneusement des solutions acceptables pour des Etats ayant des systèmes juridiques et des niveaux de développement économique et social différents.

L' « harmonisation » peut être considérée comme un processus permettant de modifier les législations internes pour accroître la prévisibilité dans les opérations commerciales internationales. L' « unification peut être définie comme l'adoption par les Etats d'une règle juridique commune régissant certains aspects de ces opérations. Par exemple, une loi type ou un guide législatif sont des textes destinés à harmoniser les législations internes ; tandis qu'une convention est un instrument international adopté par les Etats pour unifier le droit au niveau international. La CNUDCI élabore, entre autres textes, des conventions, des lois types, des guides juridiques, des guides législatifs, des règlements et des aide-mémoire. En pratique, les notions d'harmonisation et d'uniformisation sont très proches.

Qui participe à l'élaboration des textes de la CNUDCI ?

Les textes sont mis en chantier, rédigés et adoptés par la CNUDCI elle-même, c'est-à-dire par les Etats qui en ont été élus membres en tant que représentants de différents régions géographiques. Outre les 60 Etats membres peuvent participer activement à l'élaboration des textes d'autres Etats (appelés « Etats observateurs ») ainsi que les organisations intergouvernementales et les organisations non gouvernementales internationales intéressées.

Site de référence : CNUDCI

ANNEXE 2 : Résolution adoptée par l'Assemblée générale de la CNUDCI

63 / 122, Conventions des Nations Unies sur le Contrat e transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer

L'assemblée générale,

Rappelant la résolution 2205 (XXI) du 17 décembre 1966 portant création de la Commission des Nations Unies pour le Droit commercial international en donnant pour mandat à celle-ci d'encourager l'harmonisation et l'unification progressive du droit commercial international et, ce faisant, de prendre en considération l'intérêt qu'ont tous les peuples, particulièrement ceux des pays en développement, à voir se développer largement le commerce international.

Constatant avec préoccupation que le régime juridique actuel du transport international de marchandises par mer manque d'homogénéité et ne prend pas suffisamment en compte les pratiques de transport modernes, notamment la conteneurisation, le transport de porte à porte et l'utilisation de documents de transport électroniques,

Notant que le développement du commerce international sur la base de l'égalité et des avantages mutuels est très favorable aux relations amicales entre les Etats,

Convaincue que l'adoption de règles uniformes de modernisation et d'harmonisation des textes qui régissent le transport international de marchandises effectué partiellement par mer renforcerait la certitude juridique, améliorerait l'efficacité et la prévisibilité commerciale du transport international de marchandises en réduirait les obstacles juridiques aux échanges internationaux entre tous les Etats,

Estimant que l'adoption de normes uniformes pour régir les contrats de transport international effectué entièrement ou partiellement par mer renforcerait la certitude juridique, améliorerait l'efficacité du transport international de marchandises, offrirait de nouveaux débouchés à des acteurs et des marchés auparavant isolés et serait donc d'une importance décisive pour la promotion du commerce et du développement économique aux niveaux national et international,

Notant que les chargeurs et les transporteurs ne bénéficient pas d'un régime universel contraignant et équilibré à l'appui de l'exécution de contrats de transport multimodal,

Rappelant que, à ses trente-quatrième et trente-cinquième sessions, en 2001 et 2002, la Commission a décidé d'élaborer un instrument de droit international applicable aux opérations de transport de porte à porte comportant une partie maritime⁹⁴.

Considérant que tous les Etats et les institutions internationales intéressées ont été invités à concourir à l'élaboration du projet de Convention sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer et à participer à la quarante et unième session de la Commission en qualité de membres ou d'observateurs, et qu'ils ont eu l'occasion de faire des déclarations et des propositions,

Notant avec satisfaction que le texte du projet de Convention a été distribué, pour observations, à tous les Etats Membres de l'Organisation des Nations Unies et aux organisations intergouvernementales invitées à participer aux travaux de la Commission en qualité d'observateurs, et que la Commission a été saisie des observations reçues avant sa quarante et unième session⁹⁵,

Notant également avec satisfaction que la Commission a décidé à sa quarante et unième session de lui présenter le projet de Convention pour examen⁹⁶,

Prenant note du projet de Convention adopté par la Commission⁹⁷,

Remerciant le Gouvernement néerlandais d'avoir proposé d'organiser une cérémonie de signature de la Convention à Rotterdam,

⁹⁴ Documents officiels de l'assemblée générale, cinquante-sixième session. Supplément n°17 et rectificatifs (A/56/17 et Corr.1 et 3), par. 319 à 345 ; et *ibid.*, cinquante-septième session, Supplément n°17 (A/57/17), par. 210 à 224

⁹⁵ A/CN. 9/658 et Add.1 à 14 et Add.14/Corr.1.

⁹⁶ Documents officiels de l'Assemblée générale, soixante-troisième session, Supplément n°17 et rectificatifs (A/63 :17 et Corr.1 et 2). Par.298.

⁹⁷ *Ibid.*, annexe I.

1. Félicite la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international d'avoir établi le projet de Convention sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer ;
2. Adopte la Convention des Nations Unies sur le Contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer qui figure en annexe à la présente résolution ;
3. Autorise la tenue d'une cérémonie d'ouverture à la signature le 23 septembre 2009 à Rotterdam (Pays-Bas) et recommande que les règles fixées dans la Convention soient connues sous le nom de « Règles e Rotterdam » ;
4. Invite tous les gouvernements à envisager de devenir partie à la Convention.

67^{ème} séance plénière

11 décembre 2008

ANNEXE 3 : Extrait de la Convention de Rotterdam

Chapitre premier

Dispositions générales

Article premier

Définitions

Aux fins de la présente Convention:

1. Le terme “contrat de transport” désigne le contrat par lequel un transporteur s’engage, moyennant paiement d’un fret, à déplacer des marchandises d’un lieu à un autre. Le contrat prévoit le transport par mer et peut prévoir, en outre, le transport par d’autres modes.

2. Le terme “contrat de volume” désigne le contrat de transport qui prévoit le déplacement d’une quantité déterminée de marchandises en plusieurs expéditions pendant une durée convenue. La quantité peut être exprimée sous la forme d’un minimum, d’un maximum ou d’une fourchette.

3. Le terme “transport de ligne régulière” désigne le service de transport qui est proposé par voie de publicité ou par des moyens similaires et qui est effectué par des navires assurant une liaison régulière entre des ports déterminés suivant un calendrier de départs accessible au public.

4. Le terme “transport autre que de ligne régulière” désigne tout transport qui n’est pas un transport de ligne régulière.

5. Le terme “transporteur” désigne la personne qui conclut un contrat de transport avec le chargeur.

6. a) Le terme “partie exécutante” désigne une personne, autre que le transporteur, qui s’acquitte ou s’engage à s’acquitter de l’une quelconque des obligations incombant à ce dernier en vertu d’un contrat de transport concernant la réception, le chargement, la manutention, l’arrimage, le transport, les soins, le déchargement ou la livraison des marchandises, dans la mesure où elle agit, directement ou indirectement, à la demande du transporteur ou sous son contrôle.

b) Une personne aux services de laquelle a recours, directement ou indirectement, un chargeur, un chargeur documentaire, la partie contrôlante ou le destinataire, et non le transporteur, n’est pas une “partie exécutante”.

7. Le terme “partie exécutante maritime” désigne une partie exécutante dans la mesure où elle s’acquitte ou s’engage à s’acquitter de l’une quelconque des obligations du transporteur pendant la période comprise entre l’arrivée des marchandises au port de chargement d’un navire et leur départ du port de déchargement d’un navire. La qualité de “partie exécutante maritime” ne peut être reconnue à un transporteur intérieur que si celui-ci fournit ou s’engage à fournir ses services exclusivement dans une zone portuaire.

8. Le terme “chargeur” désigne la personne qui conclut un contrat de transport avec le transporteur.

9. Le terme “chargeur documentaire” désigne une personne, autre que le chargeur, qui accepte d’être désignée comme “chargeur” dans le document de transport ou le document électronique de transport.

10. Le terme “porteur” désigne:

a) La personne qui est en possession d’un document de transport négociable; et i) s’il s’agit d’un document à ordre, y est identifiée comme le chargeur ou le destinataire, ou est la personne au profit de laquelle le document est dûment endossé; ou ii) s’il s’agit d’un document à ordre endossé en blanc ou d’un document au porteur, est le détenteur dudit document; ou

b) La personne en faveur de laquelle a été émis ou à laquelle a été transféré un document électronique de transport négociable conformément aux procédures visées au paragraphe 1 de l’article 9.

11. Le terme “destinataire” désigne la personne ayant droit à la livraison des marchandises en vertu d’un contrat de transport, d’un document de transport ou d’un document électronique de transport.

12. Le terme “droit de contrôle” des marchandises désigne le droit, en vertu du contrat de transport, de donner au transporteur des instructions concernant les marchandises conformément au chapitre 10.

13. Le terme “partie contrôlante” désigne la personne qui, en vertu de l’article 51, est autorisée à exercer le droit de contrôle.

14. Le terme “document de transport” désigne un document émis en vertu d’un contrat de transport par le transporteur qui:

a) Constate la réception, par le transporteur ou une partie exécutante, des marchandises en vertu du contrat de transport; et

b) Constate ou contient le contrat de transport.

15. Le terme “document de transport négociable” désigne un document de transport qui indique, par une mention telle que “à ordre” ou “négociable”, ou toute autre mention appropriée reconnue comme ayant le même effet par la loi applicable au document, que les marchandises ont été expédiées à l’ordre du chargeur, à l’ordre du destinataire ou au porteur, et qui ne porte pas la mention “non négociable”.

16. Le terme “document de transport non négociable” désigne un document de transport qui n’est pas négociable.

17. Le terme “communication électronique” désigne l’information créée, transmise, reçue ou conservée par des moyens électroniques, optiques, numériques ou des moyens analogues de sorte que l’information communiquée soit accessible pour être consultée ultérieurement.

18. Le terme “document électronique de transport” désigne l’information contenue dans un ou plusieurs messages émis au moyen d’une communication électronique par un transporteur en vertu d’un contrat de transport, y compris l’information qui est logiquement associée au document sous la forme de données jointes ou y est autrement liée au moment de son émission par le transporteur ou ultérieurement de manière à en faire partie intégrante, qui:

a) Constate la réception, par le transporteur ou une partie exécutante, des marchandises en vertu du contrat de transport; et

b) Constate ou contient le contrat de transport.

19. Le terme “document électronique de transport négociable” désigne un document électronique de transport:

a) Qui indique, par une mention telle que “à ordre” ou “négociable”, ou toute autre mention appropriée reconnue comme ayant le même effet par la loi applicable au document, que les marchandises ont été expédiées à l’ordre du chargeur ou du destinataire, et qui ne porte pas la mention “non négociable”; et

b) Dont l’utilisation répond aux exigences du paragraphe 1 de l’article 9.

20. Le terme “document électronique de transport non négociable” désigne un document électronique de transport qui n’est pas négociable.

21. L’“émission” d’un document électronique de transport négociable désigne l’émission du document conformément à des procédures qui en garantissent le contrôle exclusif depuis sa création jusqu’au moment où il cesse d’être valable ou de produire effet.

22. Le “transfert” d’un document électronique de transport négociable désigne le transfert de son contrôle exclusif.

23. Le terme “données du contrat” désigne toute information concernant le contrat de transport ou les marchandises (y compris des conditions, des mentions, des signatures et des endossements) qui figurent dans un document de transport ou un document électronique de transport.

24. Le terme “marchandises” désigne les biens de nature quelconque qu’un transporteur s’engage à déplacer en vertu d’un contrat de transport et s’entend également de l’emballage et de tout équipement et conteneur qui ne sont pas fournis par le transporteur ou pour son compte.

25. Le terme “navire” désigne tout bâtiment utilisé pour transporter des marchandises par mer.

26. Le terme “conteneur” désigne tout type de conteneur, de citerne ou de plateforme transportable, de caisse mobile ou toute unité de charge similaire utilisée pour grouper des marchandises et tout équipement accessoire à cette unité de charge.

27. Le terme “véhicule” désigne un véhicule routier ou ferroviaire.

28. Le terme “fret” désigne la rémunération due au transporteur en contrepartie du déplacement de marchandises en vertu d’un contrat de transport.

29. Le terme “domicile” désigne: *a)* dans le cas d’une société ou autre personne morale ou d’une association de personnes physiques ou morales i) son siège statutaire, son lieu de constitution (*place of incorporation*) ou son siège central inscrit (*central registered office*), selon le cas, ii) son administration centrale, ou iii) son établissement principal; et *b)* dans le cas d’une personne physique, sa résidence habituelle.

30. Le terme “tribunal compétent” désigne un tribunal d’un État contractant qui, selon les règles relatives à la répartition interne des compétences entre les tribunaux de cet État, peut connaître du litige.

ANNEXE 4 : Liste des pays signataires des Règles de Rotterdam en 2010

PAYS	Date de signature	Lieu de signature
Arménie	29 /09/2009	Siège des Nations Unies à New York (USA)
Cameroun	29 /09/2009	Siège des Nations Unies à New York (USA)
Congo	23/09/2009	Rotterdam (Pays bas)
Danemark	23/09/2009	Rotterdam (Pays bas)
Espagne	23/09/2009	Rotterdam (Pays bas)
Etat unis	23/09/2009	Rotterdam (Pays bas)
France	23/09/2009	Rotterdam (Pays bas)
Gabon	23/09/2009	Rotterdam (Pays bas)
Ghana	23/09/2009	Rotterdam (Pays bas)
Grèce	23/09/2009	Rotterdam (Pays bas)
Guinée Conakry	23/09/2009	Rotterdam (Pays bas)
Madagascar	25/09/2009	Siège des Nations Unies à New York (USA)
Mali	26/10/2009	Siège des Nations Unies à New York (USA)
Niger	22/10/2009	Siège des Nations Unies à New York (USA)
Nigeria	23/09/2009	Rotterdam (Pays bas)
Norvège	23/09/2009	Rotterdam (Pays bas)
Pays bas	23/09/2009	Rotterdam (Pays bas)
Pologne	23/09/2009	Rotterdam (Pays bas)
Sénégal	23/09/2009	Rotterdam (Pays bas)
Suisse	23/09/2009	Rotterdam (Pays bas)
Togo	23/09/2009	Rotterdam (Pays bas)

Source : CNCC (Synthèse du Séminaire sur les règles de ROTTERDAM du 18 au 19 mars 2010 à Yaoundé)

ANNEXE 5 : Extrait de la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR)

Article 2 :

- 1- Si le véhicule contenant les marchandises est transporté par mer, chemin de fer, voie navigable intérieure ou air sur une partie du parcours, sans rupture de charge sauf, éventuellement, pour l'application des dispositions de l'article 14, la présente Convention s'applique néanmoins, pour l'ensemble du transport. Cependant, dans la mesure où il est prouvé qu'une perte, une avarie ou un retard à la livraison de la marchandise qui est survenu au cours du transport par l'un des modes de transport autre que la route n'a pas été causé par un acte ou une omission du transporteur routier et qu'il provient d'un fait qui n'a pu se produire qu'au cours et en raison du transport non routier, la responsabilité du transporteur routier est déterminée non par la présente Convention, mais de la façon dont la responsabilité du transporteur non routier eût été déterminée si un contrat de transport avait été conclu entre l'expéditeur et le transporteur non routier pour le seul transport de la marchandise conformément aux dispositions impératives de la loi concernant le transport de marchandises par le mode de transport autre que la route. Toutefois, en l'absence de telles dispositions, la responsabilité du transporteur par route sera déterminée par la présente Convention.
- 2- Si le transporteur routier est en même temps le transporteur non routier, sa responsabilité est également déterminée par le paragraphe premier comme si sa fonction de transporteur routier et sa fonction de transporteur non routier étaient exercées par deux personnes différentes.

ANNEXE 6 : Déclaration de Montevideo du 15 juillet 2010

« Cette déclaration s'ordonne autour de 16 points :

1- La nouvelle Convention serait totalement défavorable aux intérêts des importateurs et des exportateurs des pays d'Amérique du Sud et en tout cas des usagers du transport maritime international.

2- Le nouvel instrument serait particulièrement complexe et se perdrait dans les détails et dans des nouveautés difficiles à articuler avec la jurisprudence contemporaine (dégagée sur le fondement de la Convention de Bruxelles de 1924).

3- Le nouvel instrument international manquerait d'unité en laissant trop de liberté aux uns et aux autres : aux parties, en leur donnant la possibilité de s'en tenir à un transport port à port ou à un système de porte à porte et en autorisant la liberté contractuelle dans les contrats de volume, aux Etats, et en leur permettant de ne pas ratifier les Règles sur la compétence et sur l'arbitrage.

4- L'introduction de concepts tels le contrat de volume, le transport de ligne régulière ou non, la partie exécutante maritime altérerait la notion et l'objet du contrat de transport.

5- Le chargeur documentaire n'aurait pas sa place dans la Convention, il faudrait en tout cas s'assurer qu'il n'élimine pas le transitaire.

6- Les auteurs de la déclaration de Montevideo s'étonnent de la disparition dans le vocabulaire des Règles de Rotterdam des notions de consignataires et endossataire, pourtant dûment consacrés.

7- On peut par ailleurs regretter la disparition du terme connaissance et son remplacement par celui de document de transport.

8- Il est également prétendu que les Règles de Rotterdam confondraient les différentes fonctions des documents de transport, en les

présentant tantôt sous l'angle contractuel et ignoreraient leur fonction de reçu et de titre de crédit.

9- Les Règles de Rotterdam, en dehors des contrats de volume, réserveraient trop souvent la volonté contraire des parties.

10- Une critique tout à fait pertinente de la déclaration de Montevideo porte sur les clauses de compétence dont les Règles reconnaîtraient la validité.

11- La déclaration de Montevideo souhaite que la nouvelle Convention ne s'applique pas aux documents de transports émis dans le cadre d'une Charte partie où les solutions sont bien admises et ne soulèvent pas de réelles difficultés. Cette exclusion serait contraire à la tradition maritime.

12- La nouvelle convention aurait accordé au transporteur de trop grandes prérogatives en lui permettant notamment de détruire la marchandise présentant un danger (art.15 RR) et de se dérouter (art.24 RR).

13- Le système de responsabilité aurait été modifié et ce au détriment du chargeur (cf. art.17 RR).

14- Il est une nouvelle fois prétendu que le principe de la limitation de responsabilité du transporteur ne serait acceptable que si le chargeur en bénéficiait lui-même dans des conditions équivalentes.

15- Les limites de responsabilité du transporteur seraient très défavorables aux intérêts cargaison et pourraient avoir un impact défavorable sur la balance des paiements de certains pays, notamment de ceux qui, comme le Brésil ou l'Uruguay ignorent les limitations ou qui, comme en Argentine connaissent des plafonds beaucoup plus élevés.

16- Quant à la dernière critique tirée du regret de s'être écarté de la technique juridique adoptée par les Règles de la Haye e surtout par les Règles de Hambourg, elle n'est pas infondée, mais manque singulièrement de réalisme. »⁹⁸

⁹⁸Philippe DELEBECQUE, Professeur à l'Université de Paris I (Panthéon- Sorbonne), « Les Règles de Rotterdam ont-elles un avenir ? »

Cette déclaration a été signée à ce jour par 34 personnes de nationalité différente (Argentine, Australie, Brésil, Canada, Chili, Colombie, Equateur, Espagne, Mexique, Nicaragua, Panama, Pérou, Portugal, Royaume- Uni, Suède, Uruguay).

ANNEXE VII :

Convention de Bruxelles du 25 août 1924 Pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, modifiée par les Protocoles du 23 février 1968 et du 21 décembre 1979.

Règles de La Haye-Visby

ARTICLE PREMIER

Dans la présente convention, les mots suivants sont employés dans le sens précis indiqué ci-dessous :

- a) "Transporteur" comprend le propriétaire du navire ou l'affréteur, partie à un contrat de transport avec un chargeur.
- b) "Contrat de transport" s'applique uniquement au contrat de transport constaté par un connaissance ou par tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer; il s'applique également au connaissance ou document similaire émis en vertu, d'une charte-partie à partir du moment où ce titre régit les rapports du transporteur et du porteur du connaissance.
- c) "Marchandises" comprend : biens, objets, marchandises et articles de nature quelconque, à l'exception des animaux vivants et de la cargaison qui, par le contrat de transport, est déclarée comme mise sur le pont et, en fait, est ainsi transportée.
- d) "Navire" signifie tout bâtiment employé pour le transport des marchandises par mer.
- e) "Transport de marchandises" couvre le temps écoulé depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire.

ARTICLE 2

Sous réserve des dispositions de l'article 6, le transporteur, dans tous les contrats de transport des marchandises par mer, sera quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde/aux soins et au déchargement des dites marchandises, soumis aux responsabilités et obligations, comme il bénéficiera des droits et exonérations ci-dessous énoncés.

ARTICLE 3

1. Le transporteur sera tenu avant et au début du voyage d'exercer une diligence raisonnable pour :

- a) Mettre le navire en état de navigabilité;
- b) Convenablement armer, équiper et approvisionner le navire;
- c) Approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques, et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées, pour leur réception, transport et conservation.

2. Le transporteur, sous réserve des dispositions de l'article 4, procédera de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées.

3. Après avoir reçu et pris en charge les marchandises, le transporteur ou le capitaine ou agent transporteur devra, sur demande du chargeur, délivrer au chargeur un connaissement portant entre autres choses :

a) Les marques principales à l'identification des marchandises telles qu'elles sont fournies par écrit par le chargeur avant que le chargement de ces marchandises ne commence, pourvu que ces marques soient imprimées ou apposées clairement de toute autre façon sur les marchandises non emballées ou sur les caisses ou emballages dans lesquelles les marchandises sont contenues, de telle sorte qu'elles devraient normalement rester visibles jusqu'à la fin du voyage;

b) Ou le nombre de colis, ou de pièces, ou la qualité ou le poids, suivant les cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur;

c) L'état et le conditionnement apparent des marchandises.

Cependant, aucun transporteur, capitaine ou agent du transporteur ne sera tenu de déclarer ou de mentionner, dans le connaissement, des marques, un nombre, une quantité ou un poids dont il a une raison sérieuse de soupçonner qu'ils ne représentent pas exactement les marchandises actuellement reçues par lui, ou qu'il n'a pas eu des moyens raisonnables de vérifier.

4. Un tel connaissement vaudra présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites, conformément au paragraphe 3, a), b) et c).

(Protocole de 1968)

Toutefois, la preuve contraire n'est pas admise lorsque le connaissement a été transféré à un tiers porteur de bonne foi.

5. Le chargeur sera considéré avoir garanti au transporteur, au moment du chargement, l'exactitude des marques, du nombre, de la quantité et du poids tels qu'ils sont fournis par lui, et le chargeur indemniserà le transporteur de toutes pertes, dommages et dépenses provenant ou résultant d'inexactitudes sur ces points. Le droit du transporteur à pareille indemnité ne limitera d'aucune façon sa responsabilité et ses engagements sous l'empire du contrat de transport vis-à-vis de toute personne autre que le chargeur.

6. A moins qu'un avis de pertes ou dommages et de la nature générale de ces pertes ou dommages ne soit donné par écrit au transporteur ou à son agent au port de déchargement, avant ou au moment de l'enlèvement des marchandises, et de leur remise sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance sous l'empire du contrat de transport, cet enlèvement constituera, jusqu'à preuve du contraire, une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites au connaissement.

Si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, l'avis doit être donné dans les trois jours de la délivrance.

Les réserves écrites sont inutiles si l'état de la marchandise a été contradictoirement constaté au moment de la réception.

(Protocole de 1968)

Sous réserve des dispositions du paragraphe 6 bis, le transporteur et le navire seront en tout cas déchargés de toute responsabilité, à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de leur délivrance ou de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées. Ce délai peut toutefois être prolongé par un accord conclu entre les parties postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action.

En cas de perte ou dommage certains ou présumés, le transporteur et le réceptionnaire se donneront réciproquement toutes les facilités raisonnables pour l'inspection de la marchandise et la vérification du nombre de colis.

(Protocole de 1968)

6 bis. Les actions récursoires pourront être exercées même après l'expiration du délai prévu au paragraphe précédent, si elles le sont dans le délai déterminé par la loi du tribunal saisi de l'affaire.

Toutefois, ce délai ne pourra être inférieur à trois mois à partir du jour où la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation.

7. Lorsque les marchandises auront été chargées le connaissement qui délivrera le transporteur, capitaine ou agent du transporteur au chargeur, sera, si le chargeur le demande, un connaissement libellé "Embarqué" pourvu que, si le chargeur a auparavant reçu quelque document donnant droit à ces marchandises il restitue ce document contre remise d'un connaissement "Embarqué".

Le transporteur, le capitaine ou l'agent aura également la faculté d'annoter au port d'embarquement, sur le document remis en premier lieu, le ou les noms du ou des navires sur lesquels les marchandises ont été embarquées et la date ou les dates de l'embarquement et lorsque ce document sera ainsi annoté il sera, s'il contient les mentions de l'article 3 (paragraphe 3), considéré aux fins de cet article comme constituant un connaissement libellé "Embarqué".

8. Toute clause, convention ou accord dans un contrat de transport exonérant le transporteur ou le navire de responsabilité par perte ou dommage concernant des marchandises provenant de négligences, faute ou manquement aux devoirs ou obligations édictées dans cet article ou atténuant cette responsabilité autrement que ne le prescrit la présente convention sera nulle non avenue et sans effet. Une clause cédant le bénéfice de l'assurance au transporteur ou toute clause semblable sera considérée comme exonérant le transporteur de sa responsabilité.

ARTICLE 4

1. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables des pertes ou dommages provenant ou résultant de l'état d'innavigabilité, à moins qu'il ne soit imputable à un manque de diligence raisonnable de la part du transporteur à mettre le navire en état de navigabilité ou à assurer au navire un armement, équipement ou approvisionnement convenables ou à approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées, de façon qu'elles soient aptes à la réception au transport et à la préservation des marchandises, le tout conformément aux prescriptions de l'article 3 (paragraphe 1^{er}).

Toutes les fois qu'une perte ou un dommage aura résulté de l'innavigabilité, le fardeau de la preuve, en ce qui concerne l'exercice de la diligence raisonnable, tombera sur le transporteur ou sur toute autre personne se prévalant de l'exonération prévue au présent article.

2. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant :

- a) Des actes négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire ;
- b) D'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur ;

- c) Des périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables ;
- d) D'un "acte de Dieu" ;
- e) De faits de guerre ;
- f) Du fait d'ennemis publics ;
- g) D'un arrêt ou contrainte de prince, autorités ou peuple, ou d'une autorité judiciaire ;
- h) D'une restriction de quarantaine ;
- i) D'un acte ou d'une omission du chargeur ou propriétaire des marchandises, de son agent ou représentant ;
- j) De grèves ou lock-out ou d'arrêts ou entraves apportés au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement ;
- k) D'émeutes ou de troubles civils ;
- l) D'un sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer ;
- m) De la freinte en volume ou en poids ou de toute autre perte ou dommage résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise ;
- n) D'une insuffisance d'emballage ;
- o) D'une insuffisance ou imperfection de marques ;
- p) De vices cachés échappant à une diligence raisonnable ;
- q) De toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou du fait ou de la faute des agents ou préposés du transporteur, mais le fardeau de la preuve incombera à la personne réclamant le bénéfice de cette exception et il lui appartiendra de montrer que ni la faute personnelle, ni le fait du transporteur n'ont contribué à la perte ou au dommage.

3. Le chargeur ne sera pas responsable des pertes ou dommages subis par le transporteur ou le navire et qui proviendraient ou résulteraient de toute cause quelconque sans qu'il y ait acte, faute ou négligence du chargeur, de ses agents ou préposés.

4. Aucun déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies ou des êtres en mer, ni aucun déroutement raisonnable ne sera considéré comme une infraction à la présente convention ou au contrat de transport, et le transporteur ne sera responsable d'aucune perte ou dommage en résultant.

5. (*Protocole de 1968 et de 1979*).

a) A moins que la nature et la valeur des marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée dans le connaissement, le transporteur, comme le navire, ne seront en aucun cas responsables des pertes ou dommages des marchandises ou concernant celles-ci pour une somme supérieure à 666,67 unités de compte par colis ou unité, ou 2 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

b) La somme totale due sera calculée par référence à la valeur des marchandises au lieu et au jour où elles sont déchargées conformément au contrat, ou au jour et au lieu où elles auraient dû être déchargées.

La valeur de la marchandise est déterminée d'après le cours en Bourse, ou, à défaut, d'après le prix courant sur le marché ou, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle de marchandises de même nature et qualité.

c) Lorsqu'un cadre, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énuméré au connaissement comme étant inclus dans cet engin sera considéré comme un colis ou unité au sens de ce paragraphe.

En dehors du cas prévu ci-dessus, cet engin sera considéré comme colis ou unité.

d) L'unité de compte mentionnée dans le présent article est le Droit de Tirage Spécial tel que défini par le Fonds Monétaire International.

La somme mentionnée à l'alinéa a) de ce paragraphe sera convertie dans la monnaie nationale suivant

la valeur de cette monnaie à une date qui sera déterminée par la loi de la juridiction saisie de l'affaire.

La valeur en Droit de Tirage Spécial d'une monnaie nationale d'un Etat qui est membre du Fonds Monétaire International est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds Monétaire International, à la date en question pour ses propres opérations et transactions.

La valeur en Droit de Tirage Spécial d'une monnaie nationale d'un Etat est calculée de la façon déterminée par cet Etat.

Toutefois, un Etat qui n'est pas membre du Fonds Monétaire International et dont la législation ne permet pas l'application des dispositions prévues aux phrases précédentes peut, au moment de la ratification du Protocole de 1979 ou de l'adhésion à celui-ci ou encore à tout moment par la suite, déclarer que les limites de la responsabilité prévues dans cette Convention et applicables sur son territoire, sont fixées de la manière suivante :

i) en ce qui concerne la somme de 666,67 unités de compte mentionnée à l'alinéa a) du paragraphe 5 du présent article, 10.000 unités monétaires ;

ii) en ce qui concerne la somme de 2 unités de compte mentionnée à l'alinéa a) du paragraphe 5 du présent article, 30 unités monétaires.

L'unité monétaire à laquelle il est fait référence à la phrase précédente correspond à 65,5 milligrammes d'or au titre de 900 millièmes de fin. La conversion en monnaie nationale des sommes mentionnées dans cette phrase, s'effectuera conformément à la législation de l'Etat en cause.

Le calcul et la conversion mentionnés aux phrases précédentes seront faits de manière à exprimer en monnaie nationale de l'Etat, dans la mesure du possible, la même valeur réelle pour les sommes mentionnées à l'alinéa a) du paragraphe 5 du présent article, que celle exprimée en unités de compte.

Les Etats communiqueront au dépositaire leur méthode de calcul, ou les résultats de la conversion selon les cas, au moment du dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans la valeur de leur monnaie nationale par rapport à l'unité de compte ou à l'unité monétaire.

e). Ni le transporteur, ni le navire, n'auront le droit de bénéficier de la limitation de responsabilité établie par ce paragraphe s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur qui a eu lieu, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

f) La déclaration mentionnée à l'alinéa a) de ce paragraphe, insérée dans le connaissement, constituera une présomption sauf preuve contraire, mais elle ne liera pas le transporteur qui pourra la contester.

g) Par convention entre le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur, d'autres sommes maxima que celles mentionnées à l'alinéa a) de ce paragraphe peuvent être déterminées, pourvu que ce montant maximum conventionnel ne soit pas inférieur au montant maximum correspondant mentionné dans cet alinéa.

h) Ni le transporteur, ni le navire ne seront en aucun cas responsables pour perte ou dommage causé aux marchandises ou les concernant, si dans le connaissement le chargeur a fait sciemment une fausse déclaration de leur nature ou de leur valeur,

6. - Les marchandises de nature inflammable, explosive ou dangereuse, à l'embarquement desquelles le transporteur, le capitaine ou l'agent du transporteur n'auraient pas consenti, en connaissant la nature ou leur caractère, pourront à tout moment, avant déchargement, être débarqué à tout endroit ou

détruites ou rendues inoffensives par le transporteur, sans indemnité, et le chargeur de ces marchandises sera responsable de tout dommage et dépenses provenant ou résultant directement ou indirectement de leur embarquement.

Si quelqu'une de ces marchandises embarquées à la connaissance et avec le consentement du transporteur devenait un danger pour le navire ou la cargaison, elle pourrait de même façon être débarquée ou détruite ou rendue inoffensive par le transporteur, sans responsabilité de la part du transporteur, si ce n'est du chef d'avaries communes, s'il y a lieu.

(Protocole)

ARTICLE 4 bis

1. - Les exonérations et limitations prévues par la présente Convention sont applicables à toute action contre le transporteur en réparation de pertes ou dommages à des marchandises faisant l'objet d'un contrat de transport, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou sur une responsabilité extracontractuelle.

2. - Si une telle action est intentée contre un préposé du transporteur, ce préposé pourra se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu de la Convention.

3. - L'ensemble des montants mis à charge du transporteur et de ses préposés ne dépassera pas dans ce cas la limite prévue par la présente Convention.

4. - Toutefois le préposé ne pourra se prévaloir des dispositions du présent article, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé qui a eu lieu soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

ARTICLE 5

Un transporteur sera libre d'abandonner tout ou partie de ses droits et exonérations ou d'augmenter ses responsabilités et obligations tels que les uns et les autres sont prévus par la présente convention, pourvu que cet abandon ou cette augmentation soit inséré dans le connaissance délivré au chargeur. Aucune disposition de la présente convention ne s'applique aux chartes-parties; mais si des connaissances sont émis dans le cas d'un navire sous l'empire d'une charte-partie, ils sont soumis aux termes de la présente Convention.

Aucune disposition dans ces règles ne sera considérée comme empêchant l'insertion dans un connaissance d'une disposition licite quelconque au sujet d'avaries communes.

ARTICLE 6

Nonobstant les dispositions des articles précédents, un transporteur, capitaine ou agent du transporteur et un chargeur, seront libres, pour des marchandises déterminées, quelles qu'elles soient, de passer un contrat quelconque avec des conditions quelconques concernant la responsabilité et les obligations du transporteur pour ces marchandises, ainsi que les droits et exonérations du transporteur au sujet de ces mêmes marchandises, ou concernant ses obligations quant à l'état de navigabilité du navire dans la mesure où cette stipulation n'est pas contraire à l'ordre public, ou concernant les soins ou diligence de ses préposés ou agents quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées par mer, pourvu qu'en ce cas aucun connaissance n'ait été ou ne soit émis et que les conditions de l'accord intervenu soient insérées dans un récépissé qui sera un document non négociable et portera mention de ce caractère.

Toute convention ainsi conclue aura plein effet légal. Il est toutefois convenu que cet article ne s'appliquera pas aux cargaisons commerciales ordinaires, mais seulement à d'autres chargements où le

caractère et la condition des biens à transporter et les circonstances, les termes et les conditions auxquelles le transport doit se faire sont de nature à justifier une convention spéciale.

Article 7

Aucune disposition de la présente convention ne défend à un transporteur ou à un chargeur d'insérer dans un contrat des stipulations, conditions, réserves ou exonérations relatives aux obligations et responsabilités du transporteur ou du navire pour la perte ou les dommages survenus aux marchandises, ou concernant leur garde, soin et manutention, antérieurement au chargement et postérieurement au déchargement du navire sur lequel les marchandises sont transportées par mer.

Article 8

Les dispositions de la présente convention ne modifient ni les droits, ni les obligations du transporteur, tels qu'ils résultent de toute loi en vigueur en ce moment relativement à la limitation de la responsabilité des propriétaires des navires en mer.

Article 9

La présente convention ne porte pas atteinte aux dispositions des conventions internationales ou des lois nationales régissant la responsabilité pour dommages nucléaires.

Article 10

Les dispositions de la présente convention s'appliqueront à tout connaissance relatif à un transport de marchandises entre ports relevant de deux états différents quand :

- a) Le connaissance est émis dans un état contractant ; ou
- b) Le transport a lieu au départ d'un port d'un état contractant ; ou
- c) Le connaissance prévoit que les dispositions de la présente convention ou de toute autre législation les appliquant ou leur donnant effet régiront le contrat, quelque soit la nationalité du navire, du transporteur, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressé.

Chaque état contractant appliquera les dispositions de la présente convention aux connaissances mentionnés ci-dessus.

Le présent article ne porte pas atteinte au droit d'un état contractant d'appliquer les dispositions de la présente convention aux connaissances non visés par les alinéas précédents.

ANNEXES VIII :

Convention des nations unies sur le transport des marchandises par mer, conclue à
Hambourg le 31 mars 1978.

Préambule

LES ETATS PARTIES A LA PRESENTE CONVENTION, AYANT RECONNU l'utilité de fixer d'un commun accord certaines règles relatives au transport de marchandises par mer, ONT DECIDE de conclure une convention à cet effet et sont convenus de ce qui suit

PREMIERE PARTIE. DISPOSITIONS GENERALES

Article premier. Définitions

Dans la présente Convention :

- Le terme "**transporteur**" désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer est conclu avec un chargeur.
- Les termes "**transporteur substitué**" désignent toute personne à laquelle l'exécution du transport de marchandises, ou d'une partie de ce transport, est confiée par le transporteur et doivent s'entendre également de toute autre personne à laquelle cette exécution est confiée.
- Le terme "**chargeur**" désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer est conclu avec un transporteur et doit s'entendre également de toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle les marchandises sont effectivement remises au transporteur en relation avec le contrat de transport par mer.
- Le terme "**destinataire**" désigne la personne habilitée à prendre livraison des marchandises.
- Le terme "**marchandises**" doit s'entendre également des animaux vivants lorsque les marchandises sont réunies dans un conteneur, sur une palette ou dans un engin de transport similaire ou lorsqu'elles sont emballées, le terme "marchandises" doit s'entendre également dudit engin de transport ou dudit emballage s'il est fourni par le chargeur.

- Les termes "**contrat de transport par mer**" désignent tout contrat par lequel le transporteur s'engage, contre paiement d'un fret, à transporter des marchandises par mer d'un port à un autre; toutefois, un contrat qui implique, outre un transport par mer, un transport par quelque autre mode n'est considéré comme un contrat de transport par mer aux fins de la présente Convention que dans la mesure où il se rapporte au transport par mer.
- Le terme "**connaissance**" désigne un document faisant preuve d'un contrat de transport par mer et constatant la prise en charge ou la mise à bord des marchandises par le transporteur ainsi que l'engagement de celui-ci de délivrer les marchandises contre remise de ce document. Cet engagement résulte d'une mention dans le document stipulant que les marchandises doivent être délivrées à l'ordre d'une personne dénommée ou à ordre ou au porteur.
- L'expression "**par écrit**" doit s'entendre également des communications par télégramme ou par télex notamment.

Article 2. Champ d'application

1. Les dispositions de la présente Convention s'appliquent à tous les contrats de transport par mer entre deux Etats différents lorsque :

- a) le port de chargement prévu dans le contrat de transport par mer est situé dans un Etat contractant, ou
- b) le port de déchargement prévu dans le contrat de transport par mer est situé dans un Etat contractant, ou
- c) l'un des ports à option de déchargement prévus dans le contrat de transport par mer est le port de déchargement effectif et que ce port est situé dans un Etat contractant, ou
- d) le connaissance ou autre document faisant preuve du contrat de transport par mer est émis dans un Etat contractant, ou
- e) le connaissance ou autre document faisant preuve du contrat de transport par mer prévoit que les dispositions de la présente Convention ou celles d'une législation nationale leur donnant effet régiront le contrat.

2. Les dispositions de la présente Convention s'appliquent quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du transporteur substitué, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.

3. Les dispositions de la présente Convention ne s'appliquent pas aux contrats d'affrètement. Toutefois, lorsqu'un connaissance est émis en vertu d'un contrat d'affrètement, il est soumis aux dispositions de la présente Convention pour autant qu'il régit les relations entre le transporteur et le porteur du connaissance, si ce dernier n'est pas l'affrèteur.

4« Lorsqu'un contrat prévoit le transport de marchandises par expéditions successives pendant un temps convenu, les dispositions de la présente Convention régissent chacune de ces expéditions. Toutefois, lorsqu'une expédition est faite dans le cadre d'un contrat d'affrètement, les dispositions du paragraphe 5 du présent article s'appliquent.

Article 3. Interprétation de la Convention

Dans l'interprétation et l'application de la présente Convention, il sera tenu compte de son caractère

international et de la nécessité d'en promouvoir l'uniformité.

DEUXIEME PARTIE. RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR

Article 4. Durée de la responsabilité

1. Dans la présente Convention, la responsabilité du transporteur en ce qui concerne les marchandises couvre la période pendant laquelle les marchandises sont sous sa garde au port de chargement, durant le transport et au port de déchargement.

2. Aux fins du paragraphe 1 du présent article, les marchandises sont réputées être sous la garde du transporteur :

a) à partir du moment où celui-ci les prend en charge des mains du chargeur ou d'une personne agissant pour son compte; ou d'une autorité ou autre tiers auquel les marchandises doivent être remises pour expédition, conformément aux lois et règlements applicables au port de chargement;

b) jusqu'au moment où il en effectue la livraison :

- i) en remettant les marchandises au destinataire; ou
- ii) dans les cas où le destinataire ne reçoit pas les marchandises du transporteur, en les mettant à la disposition du destinataire conformément au contrat ou aux lois ou aux usages du commerce considéré applicables au port de déchargement; ou
- iii) en remettant les marchandises à une autorité ou autre tiers auquel elles doivent être remises conformément aux lois et règlements applicables au port de déchargement.

3. Dans les paragraphes 1 et 2 du présent article, la mention du transporteur ou du destinataire s'entend également de leurs préposés ou mandataires respectifs.

Article 5. Fondement de la responsabilité

1. Le transporteur est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la livraison, si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de l'article 4, à moins qu'il ne prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences.

2. Il y a retard à la livraison lorsque les marchandises n'ont pas été livrées au port de déchargement prévu par le contrat de transport par mer, dans le délai expressément convenu ou, à défaut d'un tel accord, dans le délai qu'il serait raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent compte tenu des circonstances de fait.

3« L'ayant droit peut considérer les marchandises comme perdues si elles n'ont pas été livrées comme il est prescrit à l'article 4 dans les 60 jours consécutifs qui suivent l'expiration d'un délai de livraison conforme au paragraphe 2 du présent article.4.

a) Le transporteur est responsable

i) des pertes ou dommages aux marchandises ou du retard à la livraison causés par l'incendie, si le demandeur prouve que l'incendie résulte d'une faute ou d'une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires;

ii) des pertes, dommages ou retard à la livraison dont le demandeur prouve qu'ils résultent de la faute ou de la négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires en ce qui concerne les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éteindre l'incendie et éviter ou atténuer ses conséquences.

b) Dans le cas où un incendie à bord du navire port« atteinte aux marchandises, si le demandeur ou le transporteur le désire, une enquête sera menée, conformément à la pratique des transports maritimes, afin de déterminer la cause et les circonstances de l'incendie, et un exemplaire du rapport de l'expert sera mis, sur demande, à la disposition du transporteur et du demandeur.

5. En cas de transport d'animaux vivants, le transporteur n'est pas responsable des pertes, dommages ou retards à la livraison qui tiennent aux risques particuliers inhérents à ce genre de transport. SI le transporteur établit qu'il s'est conformé aux instructions concernant les animaux qui lui ont été données par le chargeur et que, dans les circonstances de fait, la perte, le dommage ou le retard peut être imputé à ces risques particuliers, la perte, le dommage ou le retard est présumé avoir été ainsi causé, à moins qu'il ne Soit prouvé que la perte, le dommage ou le retard résulte, en totalité ou en partie, d'une faute ou d'une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires.

6. Le transporteur n'est pas responsable, sauf du chef d'avarie commune, lorsque la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte de mesures prises pour sauver des vies ou de mesures raisonnables prises pour sauver des biens en mer.

7. Lorsqu'une faute ou une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires, a concouru avec une autre cause à la perte, au dommage ou au retard à la livraison, le transporteur n'est responsable que dans la mesure de la perte, du dommage ou du retard qui est imputable à cette faute ou à cette négligence, à condition de prouver le montant de la perte ou du dommage ou l'importance du retard qui n'est pas imputable à la dite faute ou négligence.

Article 6. Limites de la responsabilité

1.

a) La responsabilité du transporteur pour le préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises conformément aux dispositions de l'article 5 est limitée à une somme équivalant à 835 unités de compte par colis ou autre unité de chargement ou à 2,5 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

b) La responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison conformément aux dispositions de l'article 5 est limitée à une somme correspondant à deux fois et demie le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard, mais n'excédant pas le montant total du fret payable en vertu du contrat de transport de marchandises par mer.

c) En aucun cas, le cumul des réparations dues par le transporteur en vertu des alinéas a) et b) du présent paragraphe ne peut dépasser la limite qui serait applicable en vertu de l'alinéa a) du présent paragraphe en cas de perte totale des marchandises pour le transport desquelles la responsabilité du transporteur est engagée.

2. Aux fins du paragraphe 1 du présent article, la limite la plus élevée est calculée selon les règles ci-après »

a) Lorsqu'un conteneur, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, est considéré comme un colis ou autre unité de chargement tout colis ou unité dont il est indiqué au connaissance, si un connaissance est émis, ou sinon dans tout autre document faisant preuve du contrat de transport par mer qu'il est contenu dans cet engin. En dehors du cas prévu ci-dessus, les marchandises contenues dans cet engin sont considérées comme une unité de chargement.

b) Lorsque cet engin lui-même a été perdu ou endommagé, ledit engin est considéré, s'il n'appartient pas au transporteur ou n'est pas fourni par lui, comme une unité distincte.

3. Par unité de compte, on entend l'unité de compte visée à l'article 26.4. Le transporteur et le chargeur peuvent, d'un commun accord, fixer des limites de responsabilité supérieures à celles qui sont prévues au paragraphe 1.

Article 7. Recours judiciaires

1. Les exonérations et limitations de responsabilité prévues par la présente Convention sont applicables dans toute action contre le transporteur pour pertes ou dommages subis par les marchandises faisant l'objet du contrat de transport par mer, ou pour retard à la livraison, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou délictuelle ou autrement.
2. Si cette action est intentée contre un préposé ou mandataire du transporteur, ce préposé ou mandataire, s'il prouve avoir agi dans l'exercice de ses fonctions, est habilité à se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu de la présente Convention.
3. Sous réserve des dispositions de l'article 8, le montant total des réparations dues par le transporteur et les personnes visées au paragraphe 2 du présent article ne peut dépasser les limites de responsabilité prévues par la présente Convention.

Article 8. Déchéance du droit de limiter la responsabilité

1. Le transporteur ne peut pas se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 6 s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit témérairement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement.
2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 2 de l'article 7» un préposé ou un mandataire du transporteur ne peut pas se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 6 s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé ou de ce mandataire, commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit témérairement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement.

Article 9. Marchandises en pontée

1. Le transporteur n'est autorisé à transporter les marchandises en pontée que si ce transport est effectué conformément à un accord avec le chargeur ou aux usages du commerce considéré ou s'il est exigé par la réglementation en vigueur.
2. Si le transporteur et le chargeur sont convenus que les marchandises seront transportées en pontée ou pourront l'être, le transporteur en fera mention au connaissement ou sur tout autre document faisant preuve du contrat de transport par mer. En l'absence d'une telle mention, le transporteur aura la charge d'établir qu'un accord pour le transport en pontée a été conclu mais il n'aura pas le droit d'opposer cet accord à un tiers, y compris un destinataire, qui est détenteur de bonne foi du connaissement.
3. Lorsque les marchandises ont été transportées en pontée contrairement aux dispositions du paragraphe 1 du présent article ou lorsque le transporteur ne peut pas, en vertu du paragraphe 2 du présent article, invoquer un accord pour le transport en pontée, il est responsable, nonobstant les dispositions du paragraphe 1 de l'article 5, des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la livraison qui résultent uniquement du transport en pontée, et l'étendue de sa responsabilité est déterminée conformément aux dispositions de l'article 6 ou de l'article 8 de la présente Convention, selon le cas.
4. Un transport de marchandises effectué en pontée contrairement à un accord stipulant expressément que le transport doit être effectué en cale est considéré comme un acte ou une omission du transporteur au sens de l'article 8.

Article 10. Responsabilité du transporteur et du transporteur substitué

1. Lorsque l'exécution du transport ou d'une partie du transport a été confiée à un transporteur substitué, que ce soit ou non dans l'exercice d'une faculté qui lui est reconnue dans le contrat de transport par mer, le transporteur n'en demeure pas moins responsable de la totalité du transport, conformément aux dispositions de la présente Convention. Pour la partie du transport effectuée par le transporteur substitué, le transporteur est responsable des actes et omissions du transporteur substitué et de ses préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions.

2. Toutes les dispositions de la présente Convention régissant la responsabilité du transporteur s'appliquent également à la responsabilité du transporteur substitué pour le transport par lui effectué. Les dispositions des paragraphes 2 et 3 de l'article 7 et du paragraphe 2 de l'article 8s appliquent lorsqu'une action est intentée contre un préposé ou mandataire du transporteur substitué.

3. Tout accord particulier par lequel le transporteur assume des obligations qui ne lui incombent pas en vertu de la présente Convention ou renonce à des droits qui lui sont conférés par la présente Convention est sans effet à l'égard du transporteur substitué qui ne l'a pas accepté expressément et paréorité. Que le transporteur substitué ait ou non accepté cet accord, le transporteur reste néanmoins lié par les obligations ou les renonciations qui résultent dudit accord particulier.

4. Lorsque le transporteur et le transporteur substitué sont tenus l'un et l'autre et pour autant qu'ils sont responsables, leur responsabilité est conjointe et solidaire.

5. Le montant total des réparations dues par le transporteur, le transporteur substitué et leurs préposés et mandataires ne peut dépasser les limites de responsabilité prévues dans la présente Convention.

6. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte aux droits de recours pouvant exister entre le transporteur et le transporteur substitué.

Article 11. Transport par transporteurs successifs

1. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 de l'article 10, lorsqu'un contrat de transport par mer prévoit expressément qu'une partie spécifiée du transport auquel s'applique ledit contrat sera exécutée par une personne dénommée autre que le transporteur, il peut également y être stipulé que le transporteur n'est pas responsable de la perte, du dommage ou du retard à la livraison causé par un événement qui a eu lieu alors que les marchandises étaient sous la garde du transporteur substitué pendant cette partie du transport. Néanmoins, toute stipulation limitant ou excluant cette responsabilité est sans effet si aucune procédure judiciaire ne peut être engagée contre le transporteur substitué devant un tribunal compétent en vertu du paragraphe 1 ou 2 de l'article 21. Le transporteur a la charge de prouver que la perte, le dommage ou le retard à la livraison a été causé par ledit événement.

2. Le transporteur substitué est responsable, conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 10, de la perte, du dommage ou du retard à la livraison causé par un événement qui s'est produit pendant que les marchandises étaient sous sa garde.

TROISIEME PARTIE. RESPONSABILITE DU CHARGEUR

Article 12. Règle générale

Le chargeur n'est pas responsable du préjudice subi par le transporteur ou le transporteur substitué ni des dommages subis par le navire, à moins que ce préjudice ou ces dommages ne résultent de la faute ou de la négligence du chargeur, de ses préposés ou mandataires. Les préposés ou mandataires du chargeur ne sont pas non plus responsables de ce préjudice ni de ces dommages, à moins qu'ils ne résultent de leur faute ou de leur négligence.

Article 13. Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses

1. Le chargeur appose sur les marchandises dangereuses une marque ou une étiquette indiquant de manière appropriée qu'elles sont dangereuses.
2. Lorsqu'il remet des marchandises dangereuses au transporteur ou à un transporteur substitué, le chargeur doit informer le transporteur ou le transporteur substitué, selon le cas, du caractère dangereux des marchandises et, si besoin est, indiquer les précautions à prendre. Si le chargeur manque à cette obligation et si le transporteur ou le transporteur substitué n'a pas d'une autre manière connaissance du caractère dangereux des marchandises :
 - a) Le chargeur est responsable envers le transporteur et envers tout transporteur substitué du préjudice résultant de l'embarquement des dites marchandises; et
 - b) Les marchandises peuvent à tout moment être débarquées, détruites ou rendues inoffensives, selon ce qu'exigent les circonstances, sans qu'il y ait matière à indemnisation.
3. Les dispositions du paragraphe 2 du présent article ne peuvent pas être invoquées par une personne qui, au cours du transport, a pris en charge les marchandises en sachant qu'elles étaient dangereuses.
4. Si, dans les cas où les dispositions de l'alinéa b) du paragraphe 2 du présent article ne s'appliquent pas ou ne peuvent pas être invoquées, les marchandises dangereuses deviennent effectivement un danger pour les personnes ou les biens, elles peuvent être débarquées, détruites ou rendues inoffensives, selon ce qu'exigent les circonstances, sans qu'il y ait matière à indemnisation, sauf lorsqu'il existe une obligation de contribuer aux avaries communes ou que le transporteur est responsable conformément aux dispositions de l'article 5.

QUATRIEME PARTIE. DOCUMENTS DE TRANSPORT

Article 14. Emission du connaissance

1. Lorsque les marchandises sont prises en charge par le transporteur ou le transporteur substitué, le transporteur doit, sur demande du chargeur, émettre un connaissance.
2. Le connaissance peut être signé par une personne ayant reçu pouvoir du transporteur. Un connaissance signé par le capitaine du navire transportant les marchandises est réputé avoir été signé pour le compte du transporteur.
3. La signature apposée sur le connaissance peut être manuscrite, imprimée en fac-similé, appliquée par perforation ou par tampon, se présenter sous forme de symbole ou être portée par tout autre moyen mécanique ou électronique, si le procédé n'est pas incompatible avec la loi du pays où le connaissance est émis.

Article 15. Contenu du connaissance

1. Le connaissance doit contenir, entre autres, les indications suivantes :
 - a) la nature générale des marchandises, les marques principales nécessaires à leur identification, une déclaration expresse le cas échéant du caractère dangereux des marchandises, le nombre de colis ou de pièces ainsi que le poids des marchandises ou leur quantité exprimée autrement, telles que ces indications ont été fournies par le chargeur;
 - b) l'état apparent des marchandises ;
 - c) le nom et l'établissement principal du transporteur ;
 - d) le nom du chargeur ;
 - e) le destinataire, s'il a été désigné par le chargeur ;
 - f) le port de chargement prévu dans le contrat de transport par mer et la date de prise en charge des marchandises au port de chargement ;
 - g) le port de déchargement prévu dans le contrat de transport par mer ;

- h) le nombre d'exemplaires originaux du connaissance, s'il en existe plusieurs ;
- i) le lieu d'émission du connaissance;
- j) la signature du transporteur ou d'une personne agissant en son nom ;
- k) le fret dans la mesure où il doit être payé par le destinataire ou toute autre indication que le fret est dû par le destinataire ;
- l) la mention visée au paragraphe 3 de l'article 25;
- m) l'indication, le cas échéant, que les marchandises seront ou pourront être transportées en pontée ;
- n) la date ou le délai de livraison des marchandises au port de déchargement, si cette date ou ce délai a fait l'objet d'un accord exprès entre les parties; et
- o) la ou les limites supérieures de responsabilité lorsqu'elles sont fixées d'un commun accord conformément au paragraphe 4 de l'article 6.

2. Une fois que les marchandises sont à bord, le transporteur doit, sur demande du chargeur, lui délivrer un connaissance "embarqué" qui, en sus des indications prévues au paragraphe 1 du présent article, doit indiquer que les marchandises sont à bord d'un ou de plusieurs navires identifiés ainsi que la date ou les dates de chargement. Si le transporteur a précédemment délivré un connaissance ou tout autre document donnant droit à ces marchandises, le chargeur doit, à la demande du transporteur, lui restituer ce document en échange d'un connaissance "embarqué". Pour satisfaire à la demande d'un connaissance dit "embarqué" de la part du chargeur, le transporteur peut modifier tout document précédemment délivré, à condition que le document ainsi modifié contienne tous les renseignements qui doivent être contenus dans un connaissance "embarqué".

3. Le défaut d'une ou plusieurs des indications visées par le présent article n'affecte pas la nature juridique du document qui demeure un connaissance à condition toutefois de satisfaire aux conditions exigées au paragraphe 7 de l'article premier.

Article 16. Connaissance, réserves et force probante

1. Si le connaissance contient des indications particulières concernant la nature générale, les marques principales, le nombre de colis ou de pièces ou le poids ou la quantité des marchandises, dont le transporteur ou la personne qui émet le connaissance en son nom sait ou a des raisons de soupçonner qu'elles ne représentent pas exactement les marchandises qu'il a effectivement prises en charge ou, si un connaissance "embarqué" a été émis, les marchandises qu'il a effectivement mises à bord ou s'il n'a pas eu des moyens suffisants de contrôler ces indications, le transporteur ou ladite personne doit faire dans le connaissance une réserve précisant ces inexactitudes, la raison de ses soupçons ou l'absence de moyens de contrôle suffisants.

2. Si le transporteur ou la personne qui émet le connaissance en son nom n'y fait pas mention de l'état apparent des marchandises, il est réputé avoir mentionné dans le connaissance que les marchandises étaient en bon état apparent.

3. A l'exception des indications pour lesquelles une réserve autorisée en vertu du paragraphe 1 du présent article a été faite et dans les limites de cette réserve :

a) Le connaissance fait foi, sauf preuve contraire, de la prise en charge ou, dans le cas d'un connaissance "embarqué", de la mise à bord par le transporteur des marchandises telles qu'elles sont décrites dans le connaissance ;

b) La preuve contraire par le transporteur n'est pas admise lorsque le connaissance a été transmis à un tiers, y compris un destinataire, qui a agi de bonne foi en se fondant sur la description des marchandises donnée au connaissance. 4. Un connaissance qui ne mentionne pas le fret, comme prévu au paragraphe 1, alinéa k, de l'article 13, ou n'indique pas d'une autre manière que le fret est dû par le destinataire ou qui n'indique pas les surestaries encourues au port de chargement dues par le destinataire constitue une présomption, sauf preuve contraire, qu'aucun fret ni surestaries ne sont dus par le destinataire. Toutefois, le transporteur n'est pas admis à faire la preuve contraire lorsque le

connaissance a été transmis à un tiers, y compris un destinataire, qui a agit de bonne foi en se fondant sur l'absence d'une telle mention au connaissance.

Article 17. Garanties données par le chargeur

1. Le chargeur est réputé avoir garanti au transporteur l'exactitude des indications relatives à la nature générale des marchandises, à leurs marques, leur nombre, leur quantité et leur poids, fournies par lui pour mention au connaissance. Le chargeur doit indemniser le transporteur du préjudice résultant de l'inexactitude de ces indications. Le chargeur reste tenu par cette garantie même si le connaissance a été transmis à un tiers. Le droit du transporteur à cette indemnisation ne limite en aucune façon sa responsabilité en vertu du contrat de transport par mer envers toute personne autre que le chargeur.

2. Toute lettre de garantie ou tout accord par lequel le chargeur s'engage à indemniser le transporteur de tout préjudice résultant de l'émission par le transporteur, ou par une personne agissant en son nom, d'un connaissance sans réserves quant aux indications fournies par le chargeur pour mention au connaissance ou à l'état apparent des marchandises, est sans effet à l'égard de tout tiers, y compris un destinataire, à qui le connaissance a été transmis.

3. Cette lettre de garantie ou cet accord est valable à l'égard du chargeur sauf lorsque le transporteur ou la personne agissant en son nom, en s'abstenant de faire les réserves visées au paragraphe 2 du présent article, a l'intention de léser un tiers, y compris un destinataire, qui agit en se fondant sur la description des marchandises donnée au connaissance. Si, dans ce dernier cas, la réserve omise concerne les indications fournies par le chargeur pour mention au connaissance, le transporteur n'a droit à aucune indemnisation du chargeur en vertu du paragraphe 1 du présent article.

4. Dans le cas de lésion intentionnelle visé au paragraphe 3 du présent article, le transporteur est garant, sans bénéfice de la limitation de responsabilité prévue par la présente Convention, de tout préjudice subi par un tiers, y compris un destinataire, qui a agi en se fondant sur la description des marchandises donnée au connaissance.

Article 18. Documents autres que les connaissances

Si le transporteur émet un document autre qu'un connaissance pour constater la réception des marchandises à transporter, ce document fait foi, sauf preuve contraire, de la conclusion du contrat de transport par mer et de la prise en charge par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites.

CINQUIEME PARTIE. DROITS ET ACTIONS

Article 19. Avis de perte, de dommage ou de retard

1. A moins que le destinataire ne donne par écrit au transporteur un avis de perte ou de dommage spécifiant la nature générale de cette perte ou de ce dommage au plus tard le premier jour ouvrable suivant le jour où les marchandises lui-ont été remises, cette remise constitue une présomption, sauf preuve contraire, que les marchandises ont été livrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites dans le document de transport ou, si aucun document de transport n'a été émis, qu'elles ont été livrées en bon état.

2. Lorsque la perte ou le dommage n'est pas apparent, les dispositions du paragraphe 1 du présent article ne deviennent applicables que si l'avis n'est pas donné par écrit dans un délai de 15 jours consécutifs à compter de la date à laquelle les marchandises ont été remises au destinataire.

3. Si l'état des marchandises a fait l'objet d'une inspection contradictoire au moment où celles-ci ont été remises au destinataire, il n'est pas nécessaire de donner avis par écrit de la perte ou du dommage constaté pendant ladite inspection.

4. En cas de perte ou de dommage certain ou présumé, le transporteur et le destinataire doivent se donner réciproquement toutes les facilités raisonnables pour procéder à l'inspection des marchandises et à la vérification du nombre des colis.

5. Aucune réparation n'est due pour le préjudice résultant du retard à la livraison à moins qu'un avis n'ait été donné par écrit au transporteur dans un délai de 60 jours consécutifs à compter de la date à laquelle les marchandises ont été remises au destinataire.

6. Si les marchandises ont été livrées par un transporteur substitué, tout avis qui lui est donné en vertu du présent article a le même effet que s'il avait été donné au transporteur et tout avis donné au transporteur a le même effet que s'il avait été donné au transporteur substitué.

7. Si un avis de perte ou de dommage, spécifiant la nature générale de la perte ou du dommage, n'est pas donné par écrit au chargeur par le transporteur ou le transporteur substitué dans les 90 jours consécutifs suivant la plus éloignée des deux dates ci-après : celle à laquelle la perte ou le dommage s'est produit ou celle à laquelle la livraison des marchandises a été effectuée conformément au paragraphe 2 de l'article 4, il est présumé, sauf preuve contraire, que le transporteur ou le transporteur substitué n'a subi aucune perte ni dommage dû à une faute ou à une négligence du chargeur, de ses préposés ou mandataires.

8. Aux fins du présent article, un avis donné à une personne agissant au nom du transporteur ou du transporteur substitué, y compris le capitaine ou l'officier ayant la charge du navire, ou à une personne agissant au nom du chargeur, est réputé avoir été donné au transporteur, au transporteur substitué ou au chargeur, respectivement.

Article 20. Prescription des actions

1. Toute action relative au transport de marchandises par mer en vertu de la présente Convention est prescrite si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été introduite dans un délai de deux ans.

2. Le délai de prescription court à partir du jour où le transporteur a livré les marchandises ou une partie des marchandises, ou lorsque les marchandises n'ont pas été livrées, à partir du dernier jour où elles auraient dû l'être.

3. Le jour indiqué comme point de départ du délai de prescription n'est pas compris dans le délai.

4. La personne à qui une réclamation a été adressée peut à tout moment pendant le délai de prescription prolonger ce délai par une déclaration adressée par écrit à l'auteur de la réclamation. Le délai peut être de nouveau prolongé par une ou plusieurs autres déclarations.

5. Une action récursoire d'une personne tenue responsable pourra être exercée même après l'expiration du délai de prescription prévu aux paragraphes précédents, si elle l'est dans le délai déterminé par la loi de l'Etat où les poursuites sont engagées. Toutefois, ce délai ne pourra être inférieur à 90 jours à compter de la date à laquelle la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation.

Article 21. Compétence

1. Dans tout litige relatif au transport de marchandises en vertu de la présente Convention, le demandeur peut, à son-choix, intenter une action devant un tribunal qui est compétent au regard de la loi de l'Etat dans lequel ce tribunal est situé et dans le ressort duquel se trouve l'un des lieux ou ports ci-après :

- a) l'établissement principal du défendeur ou, à défaut, sa résidence habituelle;
- b) le lieu où le contrat a été conclu, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale

ou une agence par l'intermédiaire duquel le contrat a été conclu;
c) le port de chargement ou le port de déchargement;
d) tout autre lieu désigné à cette fin dans le contrat de transport par mer,

2. a) Nonobstant les dispositions précédentes du présent article, une action peut être intentée devant les tribunaux de tout port ou lieu d'un Etat contractant où le navire effectuant le transport ou tout autre navire du même propriétaire a été saisi conformément aux règles applicables de la législation de cet Etat et du droit international. Toutefois, en pareil cas, à la requête du défendeur, le demandeur doit porter l'action à son choix devant l'une des juridictions visées au paragraphe 1 du présent article pour qu'elle statue sur la demande, mais le défendeur doit préalablement fournir une garantie suffisante pour assurer le paiement de toutes sommes qui pourraient être adjugées au demandeur;

b) Le tribunal du port ou lieu de la saisie statuera sur le point de savoir si et dans quelle mesure la garantie est suffisante.

3. Aucune procédure Judiciaire relative au transport de marchandise en vertu de la présente Convention ne peut être engagée en un lieu non spécifié aux paragraphes 1 ou 2 du présent article. La disposition du présent paragraphe ne fait pas obstacle à la compétence des tribunaux des Etats contractants en ce qui concerne les mesures provisoires ou conservatoires.

4. a) Lorsqu'une action a été intentée devant un tribunal compétent en vertu du paragraphe 1 ou 2 du présent article ou lorsqu'un jugement a été rendu par un tel tribunal, il ne peut être engagé de nouvelle action entre les mêmes parties et fondée sur la même cause à moins que le jugement du tribunal devant lequel la première action a été intentée ne soit pas exécutoire dans le pays où la nouvelle procédure est engagée;

b) Aux fins du présent article, les mesures ayant pour objet d'obtenir l'exécution d'un jugement ne sont pas considérées comme l'engagement d'une nouvelle action;

c) Aux fins du présent article, le renvoi d'une action devant un autre tribunal dans le même pays, ou devant un tribunal d'un autre pays, conformément à l'alinéa a) du paragraphe 2 du présent article, n'est pas considéré comme l'engagement d'une nouvelle action.

5. Nonobstant les dispositions des paragraphes précédents, tout accord d'élection de for conclu par les parties après qu'un litige est né du contrat de transport par mer est valable.

Article 22. Arbitrage

1. Sous réserve des dispositions du présent article, les parties peuvent prévoir, par un accord constaté par écrit, que tout litige relatif au transport de marchandises en vertu de la présente Convention sera soumis à l'arbitrage.

2. Lorsqu'un contrat d'affrètement contient une disposition prévoyant que les litiges découlant de son exécution seront soumis à l'arbitrage et qu'un connaissement émis conformément à ce contrat d'affrètement ne spécifie pas par une clause expresse que cette disposition lie le porteur du connaissement, le transporteur ne peut pas opposer cette disposition à un détenteur de bonne foi du connaissement.

5. La procédure d'arbitrage est engagée, au choix du demandeur :

a) soit en un lieu sur le territoire d'un Etat dans lequel est situé :i) l'établissement principal du défendeur, ou, à défaut, sa résidence habituelle]

II) le lieu où le contrat a été conclu, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire duquel le contrat a été conclu;

II) le port de chargement ou le port de déchargement.

b) soit en tout autre lieu désigné à cette fin dans la clause ou le pacte compromissoire.

4. L'arbitre ou le tribunal arbitral applique les règles de la présente Convention.

5. Les dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article sont réputées incluses dans toute clause ou pacte compromissoire, et toute disposition de la clause ou du pacte qui y serait contraire est nulle.

6. Aucune disposition du présent article n'affecte la validité d'un accord relatif à l'arbitrage conclu par les parties après qu'un litige est né du contrat de transport par mer.

SIXIEME PARTIE. DISPOSITIONS SUPPLEMENTAIRES

Article 23. Clauses contractuelles

1. Toute stipulation figurant dans un contrat de transport par mer dans un connaissement ou tout autre document faisant preuve du contrat de transport par mer est nulle pour autant qu'elle déroge directement ou indirectement aux dispositions de la présente Convention. La nullité d'une telle stipulation n'affecte pas la validité des autres dispositions du contrat ou document où elle figure. Une clause cédant au transporteur le bénéfice de l'assurance des marchandises, ou toute autre clause similaire, est nulle.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, le transporteur peut assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues par la présente Convention.

3. Lorsqu'un connaissement ou tout autre document faisant preuve du contrat de transport par mer est émis, ce document doit contenir une mention selon laquelle le transport est soumis aux dispositions de la présente Convention qui frappent de nullité toute stipulation y dérogeant au préjudice du chargeur ou du destinataire.

4. Lorsque l'ayant droit aux marchandises a subi un préjudice résultant d'une stipulation nulle en vertu du présent article ou de l'omission de la mention visée au paragraphe 3 du présent article, le transporteur est tenu de payer à l'ayant droit aux marchandises, conformément à la présente Convention, l'éventuel complément de réparation dû afin d'obtenir la réparation de toute perte, dommage ou retard subi par les marchandises. En outre, le transporteur est tenu de rembourser les frais encourus par l'ayant droit dans le but d'exercer son droit, sous réserve que les frais-encourus dans la procédure au cours de laquelle la disposition ci-dessus est invoquée soient déterminés conformément à la loi de l'Etat où la procédure a été engagée.

Article 24. Avaries communes

1. Aucune disposition de la présente Convention ne l'oppose à l'application des dispositions du contrat de transport par mer ou de la législation nationale relatives au règlement des avaries communes.

2. A l'exception de l'article 20, les dispositions de la présente Convention qui régissent la responsabilité du transporteur pour pertes ou dommages subis par les marchandises déterminent aussi la question de savoir si le destinataire peut refuser de contribuer aux avaries communes et si le transporteur est tenu d'indemniser le destinataire de sa contribution éventuelle aux avaries communes ou aux frais de sauvetage.

Article 25. Autres conventions

1. La présente Convention n'affecte aucunement les droits ou obligations du transporteur, du transporteur substitué et de leurs préposés et mandataires résultant des conventions internationales ou des dispositions de droit interne concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de

navires de mer.

2. Les dispositions des articles 21 et 22 de la présente Convention ne s'opposent pas à l'application des dispositions obligatoires d'une autre convention multilatérale déjà en vigueur à la date de la présente Convention et se rapportant à des questions traitées dans lesdits articles, à condition que le différend intéresse exclusivement des parties ayant leur établissement principal dans des Etats parties à cette autre convention. Cependant, le présent paragraphe n'affecte pas l'application du paragraphe 4 de l'article 22 de la présente Convention.

3. Il n'y aura pas de responsabilité en vertu des dispositions de la présente Convention à raison d'un dommage causé par un accident nucléaire si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage :

a) en application soit de la Convention de Paris du 29 juillet 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, telle qu'elle a été modifiée par son Protocole additionnel du 28 janvier 1964 soit de la Convention de Vienne du 21 mai 1963 relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires, ou

b) en vertu des dispositions de droit interne régissant la responsabilité de ces dommages, à condition toutefois que lesdites dispositions soient à tous égards aussi favorables pour les personnes pouvant être lésées par de tels dommages que la Convention de Paris ou la Convention de Vienne.

4. Il n'y aura pas de responsabilité en vertu des dispositions de la présente Convention à raison d'une perte, d'un dommage ou d'un retard à la livraison subi par des bagages pour lesquels le transporteur est responsable en vertu d'une convention internationale ou des dispositions du droit interne relatives au transport par mer des passagers et de leurs bagages.

5. Aucune disposition de la présente Convention n'interdit à un Etat contractant d'appliquer une autre convention internationale qui est déjà en vigueur à la date de la présente Convention et qui s'applique à titre obligatoire à des contrats de transport portant essentiellement sur un mode de transport autre que le transport par mer. Cette disposition s'applique également à toute révision ou modification ultérieure de ladite convention internationale.

Article 26. Unité de compte

1. L'unité de compte visée à l'article 6 de la présente Convention est le droit de tirage spécial tel qu'il est défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés à l'article 6 sont convertis dans la monnaie nationale d'un Etat suivant la valeur de cette monnaie à la date du jugement ou à une date convenue par les parties. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un Etat contractant qui est membre du Fonds monétaire international est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un Etat contractant qui n'est pas membre du Fonds monétaire international est calculée de la façon déterminée par cet Etat.

2. Toutefois, les Etats qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 1 du présent article peuvent, au moment de la signature ou au moment de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, ou encore à tout moment par la suite, déclarer que les limites de la responsabilité prévues dans la présente Convention et applicables sur leur territoires ont fixées à :

12 500 unités monétaires par colis ou par unité de chargement ou

37,5 unités monétaires par kilogramme de poids brut des marchandises.

3. L'unité monétaire visée au paragraphe 2 du présent article correspond à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. La conversion en monnaie nationale des montants indiqués au paragraphe 2 s'effectue conformément à la législation de l'Etat en cause.

4. Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe 1 et la conversion mentionnée au paragraphe 3 du présent article doivent être faits de façon à exprimer en monnaie nationale de l'Etat contractant la même valeur réelle, dans la mesure du possible, que celle qui est exprimée en unités de compte à l'article 6. Au moment de la signature ou lors du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, ou lorsqu'ils se prévalent de l'option offerte au paragraphe 2 du présent article, et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans le résultat de la conversion, les Etats contractants communiquent au dépositaire leur méthode de calcul conformément au paragraphe 1 du présent article ou les résultats de cette conversion conformément au paragraphe 3 du présent article, selon le cas.

SEPTIEME PARTIE. CLAUSES FINALES

Article 27» Dépositaire

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies est désigné comme dépositaire de la présente Convention.

Article 28. Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1. La présente Convention est ouverte à la signature de tous les Etats, jusqu'au 30 avril 1979 au Siège de l'Organisation des Nations Unies à New York.
2. La présente Convention est sujette à ratification, acceptation ou approbation par les Etats signataires.
3. Après le 30 avril 1991 la présente Convention sera ouverte à l'adhésion de tous les Etats qui ne sont pas signataires.
4. Les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation et d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Article 29. Réserves

Aucune réserve à la présente Convention n'est autorisée.

Article 30. Entrée en vigueur

1. La présente Convention entrera en vigueur le premier Jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date du dépôt du vingtième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.
2. Pour tout Etat qui deviendra Etat contractant à la présente Convention après le date du dépôt du vingtième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, la présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date du dépôt de l'instrument approprié au nom dudit Etat.
3. Chaque Etat contractant appliquera les dispositions de la présente Convention aux contrats de transport par mer qui seront conclus à partir de l'entrée en vigueur de la Convention à son égard.

Article 31. Dénonciation d'autres conventions

1. Au moment où il deviendra Etat contractant à la présente Convention, tout Etat partie à la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles le 25 août 1924, (Convention de 1924) notifiera au Gouvernement belge, en sa qualité de dépositaire de la Convention de 1924, qu'il dénonce ladite Convention, en déclarant que la dénonciation prendra effet à la date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur à son égard.
2. Lors de l'entrée en vigueur de la présente Convention en vertu du paragraphe 1 de l'article 30, le

dépositaire de la présente Convention, notifiera au Gouvernement belge en sa qualité de dépositaire de la Convention de 1924, la date de cette entrée en vigueur ainsi que les noms des Etats contractants à l'égard desquels la Convention est entrée en vigueur.

3. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article s'appliquent mutatis mutandis aux Etats parties au Protocole, signé le 23 février 1980, portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance signée à Bruxelles le 25 août 1924.

4. Nonobstant les dispositions de l'article 2 de la présente Convention, aux fins du paragraphe 1 du présent article, un Etat contractant pourra, s'il le juge souhaitable, différer la dénonciation de la Convention de 1924 et de la Convention de 1924 modifiée par le Protocole de 1968 pendant une période maximum de cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention. Dans ce cas, il notifiera son intention au Gouvernement belge. Pendant cette période transitoire, il devra appliquer aux Etats contractants la présente Convention à l'exclusion de toute autre.

Article 32. Révision et amendements

1. A la demande d'un tiers au moins des Etats contractants à la présente Convention, le dépositaire convoque une conférence des Etats contractants ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Convention.

2. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention sera réputé s'appliquer à la Convention telle qu'elle aura été amendée.

Article 33. Révision des montants de limitation et de l'unité de compte ou de l'unité monétaire

1. Nonobstant les dispositions de l'article 32, une conférence ayant pour seul objet de réviser les montants fixés à l'article 6 et au paragraphe 2 de l'article 26 ou de remplacer l'une ou l'autre ou l'une et l'autre des deux unités définies aux paragraphes 1 et 3 de l'article 26 par d'autres unités, sera convoquée par le dépositaire conformément au paragraphe 2 du présent article. La révision des montants n'est faite qu'à la suite d'une modification sensible de leur valeur réelle.

2. Une conférence de révision sera convoquée par le dépositaire à la demande d'un quart au moins des Etats contractants.

3. Toute décision de la Conférence sera prise à la majorité des deux tiers des Etats participants. L'amendement sera communiqué par le dépositaire à tous les Etats contractants pour acceptation et à tous les Etats signataires de la Convention pour information.

4. Tout amendement adopté entrera en vigueur le premier jour du mois qui suit l'année écoulée à compter de son acceptation par les deux tiers des Etats contractants. L'acceptation sera effectuée par le dépôt d'un instrument formel à cet effet auprès du dépositaire.

5. Après l'entrée en vigueur d'un amendement, un Etat contractant qui aura accepté l'amendement sera en droit d'appliquer la Convention telle qu'elle aura été amendée dans ses relations avec les Etats contractants qui, dans un délai de six mois après l'adoption de l'amendement, n'auront pas notifié au dépositaire qu'ils ne sont pas liés par ledit amendement.

6. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention sera réputé s'appliquer à la Convention telle qu'elle aura été amendée.

Article 34. Dénonciation

1. Tout Etat contractant peut à tout moment dénoncer la présente Convention par notification écrite

adressée au dépositaire.

2. La dénonciation prendra effet le premier Jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date de réception de la notification par le dépositaire. Lorsqu'une période plus longue est spécifiée dans la notification, la dénonciation prendra effet à l'expiration de la période en question à compter de la date de réception de la notification.


FAIT à Hambourg, le trente et un mars mil neuf cent soixante-dix-huit, en un seul original, dont les textes anglais, arabe, chinois, espagnol, français et russe sont également authentiques.


EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé la présente Convention.

BIBLIOGRAPHIE


TEXTES :


Nationaux :

 Loi n°99-028 du 3 Février 2000 portant refonte du code maritime malgache

 Projet de Code maritime malgache

Internationaux :

 Conventions de Bruxelles de 1924, 1968, et le Protocole DTS 1979

 Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route de 1956 (CMR)

📖 Convention de Hambourg de 1978

📖 Convention Internationale au régime douanier des conteneurs utilisés en transport international dans le cadre d'un pool 1994

📖 Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (HNS) 1996

📖 Loi type de la CNUDCI sur le commerce électronique 1996

📖 Règles de Rotterdam 2009

OUVRAGES :

📖 RODIERE. R et MERCADEL.B, Droit des transports terrestres et aériens, 5^{ème} éd. Paris, Dalloz 1990.

📖 RODIERE.R et Du PONTAVICE. E, Droit maritime, 11^{ème} éd. Paris, Dalloz, 1991

📖 ALTER.M, Droit des transports terrestres, aériens et maritimes internes et internationaux, 3^{ème} éd. Paris, Dalloz 1996.

📖 VIALARD .A, Droit maritime, 1^{ère} éd. Paris, PUF.1997

📖 SERIAUX.A, la faute du transporteur, éd. Economica, 1998

📖 Paulin. Ch., Droit des transports, Litec, 2005

📖 BONASSIES.P et SCAPEL.C, Traité de Droit maritime, LGDJ 2006

📖 Cécile de Cet Bertin, introduction au droit maritime, éd. Ellipses, 2008

📖 BONASSIES.P et DELEBECQUE. Ph, DMF hors série n°14, 2010

JURISPRUDENCES :

☞ Arrêt Lamoricière 1951

☞ Rouen, 1^{er} Avril.1954. DMF, 1954.530

☞ Com., 14 Oct.1957, D, 1958.333, note Jambu Merlu

☞ Paris 6 Février 1959, DMF, 1959, 476

- ☞ Paris 18 Avril 1974 DMF, 1974-524
- ☞ Paris 13 juin 1974, DMF 1975, P.14 ; Chao
- ☞ Toulouse, 13 Mai 1977, DMF, 1977.721, Scapel, 1977.17.
- ☞ Aix-en-Provence 6 Décembre 1984, DMF 1985.731 note R.Achard
- ☞ Com 16 Février 1988, DMF 1990.311
- ☞ Arrêt Costedoat 2000
- ☞ Cass.com. 4 janv.2000, DMF 2000, 466
- ☞ Cass.com. 7 Févr.2006, DMF 2006, 516
- ☞ CA Rennes 29 janv. 2008, DMF 2010.521 ; RD transport 2009, n°197, obs. M. Ndendé 2009
- ☞ Cass.com 18 Mars 2008, « Ville de Tanya » DMF hors série n°13, n°76
- ☞ CA Aix 19 juin 2008, BTL 2009, 579
- ☞ CA Aix 3 juillet. 2008, BTL 2009, 564
- ☞ CA Paris 18 Sept, 2008, BTL 2008, 683, DMF hors série 13, n°89.
- ☞ CA Paris 8 janv. 2009, navire « KM Lautan Windu », BTL 2009 ,113
- ☞ CA Aix 2 avril 2009, Revue Scapel 2009.25
- ☞ CA Papeete 2 Avril 2009, précit n°60,64, DMF 2010.518
- ☞ Cour d'Appel de Rouen 9 Avril 2009, DMF2009, 991, obs. Cet Bertin, RD transports 2009, n°245, Obs. M. Ndendé
- ☞ CA Rouen, 7 mai 2009, DMF 2010.138, obs.Y.Tassel, Transidit n°60, 2009, n°105
- ☞ CA Rouen 7 Mai 2009, navire « Rosa Delmas », DMF 2010, 139, obs. Y. Tassel cité supra, n°85
- ☞ Cass.com 3 juin 2009, DMF 2010, 57, BTL 2009,436, cité égal. Supra n°73
- ☞ CA Versailles, 24 Septembre 2009, BTL 2009,662
- ☞ CA Rouen. 22 Oct.2009, Groupama Transport c. Léon Vincent.
- ☞ Cass.Com. 17 nov. 2009, navire « Monte Rosa », DMF 2010.219, rapp.A. Potocki et obs. Y. Tassel, BTL, 2009, 723, RD transports 2010, n°37, obs. M. Ndendé.

- ☞ Cass.com.1^{er} Déc. 2009, navire « Carima », DMF2010, 19 juin 2008, RD transports 2010, n°37, obs. M. Ndendé.

MEMOIRES :

☞ « La responsabilité du transporteur de marchandises pendant l'expédition maritime », Moustapha FALL, IFD Thomas Sonkara 2009

☞ « Assurance maritime et le transport multimodal », Marie Astebol Larssen , 2008-2009

ARTICLES

☞ « La partie exécutante maritime : obligation et responsabilité », Colloque de Madrid. Septembre 2009, Philippe DELEBECQUE

☞ « Les Règles de Rotterdam ont-elles un avenir », Philippe DELEBECQUE, 2009

☞ « Apport des Règles de Rotterdam », Jacques Olivier MBOM, Ingénieur logistique avec la collaboration rédactionnelle de Gaston Roland NGOOH, Directeur des recherches, 2010

WEBOGRAPHIE :

☞ www.leconomiste.com

☞ www.uncitral.org

☞ www.lexiquetransport.fr/rotterdam1.html

☞ www.droitmaritime.com

☞ www.plevsi.com

☞ www.cdmt.droit.u-3mrs.fr

☞ www.synautratra.org

☞ www.legavox.fr