

REMERCIEMENTS

A Monsieur Christian SCAPEL, Directeur du CDMT, et à Monsieur Pierre BONASSIES, Professeur honoraire de la Faculté de Droit et de Science Politique d'Aix Marseille, savants Maîtres qui m'ont guidé tout au long de ce travail avec tant de gentillesse et de patience. Pour ses dévouements et sa disponibilité, je leur adresse mes plus vifs remerciements.

A Monsieur Philippe DELEBECQUE, Professeur à l'Université Paris I, Panthéon-Sorbonne et intervenant dans notre Master, qui a eu toujours le temps et la volonté pour répondre mes questions sur ce sujet dans lequel il est un des experts plus réputés du monde.

Aux associés et collaborateurs du cabinet d'avocats « VILLENEAU ROHART SIMON & ASSOCIES » par leur gentillesse et sympathie pendant mon période de stage chez eux et par le fait de mettre à ma disposition leur très riche bibliothèque.

A Marjorie VIAL et Anne-Cécile NAUDIN, membres de la famille du CDMT, pour toute l'aide reçue d'elles durant l'année.

A mes camarades du Master. J'aurai toujours des merveilleux souvenirs de ce temps passé avec eux.

Dedico esta memoria:

Como cristiano, primeramente a Dios, nuestro Señor.

A mi familia, chilena y francesa, a quienes les agradezco profundamente su apoyo, comprensión, ayuda y cariño.

Pero especialmente a mi abuelo Agustín, y a la memoria de mis abuelas Zaira y Rosa y de mi abuelo Leonardo.

A mi prometida Carolina, que me apoyó siempre en mi proyecto de estudio aún cuando significó estar separados tanto tiempo.

A mis amigos de todas las nacionalidades y especialmente con los que compartí este año tan lejos de mi hogar.

SOMMAIRE

INTRODUCTION	p.5
-TITRE PREMIER:	
LES REGLES DE ROTTERDAM EN COMPARAISON AUX CONVENTIONS INTERNATIONALES EXISTANTES SUR LE CONTRAT DE TRANSPORT MARITIME	p. 17
CHAPITRE I : Genèse et Champ d'application des Règles de Rotterdam	p. 17
SECTION I : La genèse des Règles de Rotterdam	p.18
SECTION II : Le Champ d'application des Règles de Rotterdam en comparaison aux anciennes Conventions	p.21
CHAPITRE II: Réponses des Règles de Rotterdam aux questions traditionnelles plus importantes dans la régulation du contrat de transport internationale de marchandises par mer	p.29
SECTION I : Sur la responsabilité du transporteur	p.30
SECTION II : Les cas exceptés et la limitation de responsabilité	p.42
-TITRE DEUXIEME :	
LES REGLES DE ROTTERDAM, UNE NOUVELLE CONVENTION POUR LE DROIT DU TRANSPORT INTERNATIONAL	p.50
CHAPITRE I: Les principales innovations des Règles de Rotterdam	p.50
SECTION I: Une mise à jour nécessaire pour le transport international des marchandises	p.51
SECTION II: Une nouvelle place pour la liberté contractuelle dans le transport maritime des marchandises	p.62
CHAPITRE II : Appréciation critique générale des Règles de Rotterdam dans le monde maritime international	p.69
SECTION I : La vision des professionnels du transport maritime	p.70
SECTION II : La vision de la doctrine maritimiste	p.77
CONCLUSIONS	p.86
BIBLIOGRAPHIE	p.88
TABLE DES ANNEXES	p.97
TABLE DES MATIERES	p.203

« Celui qui n'appliquera pas de nouveaux remèdes doit s'attendre à de nouveaux maux ; car le temps est le plus grand des innovateurs. »

Francis Bacon (1561-1626), Homme d'État, avocat et philosophe Anglais.

INTRODUCTION

1.- La nouvelle « *Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer* », convention sur le transport maritime (et dans certains cas multimodal, comme son propre nom nous permet de songer) adoptée par l'Assemblée des Nations Unies en Décembre 2008, désormais les Règles de Rotterdam, est elle un instrument juridique de rénovation et modernisation pour les transports internationaux du XXI^e siècle?

Pour répondre à cette question on commencera par mettre en lumière, de manière succincte, l'objet principal de cette convention internationale, c'est à dire, le contrat de transport maritime.

On peut définir le contrat de transport maritime de marchandises comme « *une variété du contrat de transport en général. C'est le contrat par lequel un transporteur s'oblige à déplacer par mer sur une relation définie une marchandise définie moyennant le paiement d'un fret déterminé*¹. »

Le contrat de transport maritime contient quelques éléments essentiels, identiques à tout autre contrat de transport de marchandises. L'obligation principale du transporteur doit être toujours de déplacer une marchandise. Le transporteur doit avoir la maîtrise de l'opération. En plus, on doit comprendre que le contrat de transport possède un caractère professionnel et un caractère potentiellement tripartite. La jurisprudence et doctrine récente ont renforcé la crédibilité de ces deux derniers postulats.² Aussi, même si on pourrait avoir la tentation de le confondre avec un contrat réel, qui se perfectionne avec la livraison de la marchandise dans les mains, voire la garde, du transporteur, on a aujourd'hui la clarté sur le caractère consensuel du contrat de transport.

¹ « TRAITÉ GÉNÉRAL DE DROIT MARITIME » ; RODIÈRE, René, Dalloz, Paris, 1970, Tome II, page 11, n°390.

² « POUR UNE THÉORIE DU CONTRAT DE TRANSPORT » ; DELEBECQUE Philippe dans « Mélanges offerts à Jean Luc Aubert, Propos sur les obligations et quelques autres thèmes fondamentaux du droit. », Dalloz, Paris, 2005, page 107, n°10.

Des discussions intéressantes sont engagées actuellement sur des caractères « nouveaux » ou innovatrices du contrat de transport. Ainsi, notamment, Monsieur le professeur Philippe Delebecque insiste dans quelques-unes de ses publications³ sur le caractère instantané et sur la question de la liberté contractuelle du contrat de transport. On approfondira surtout ce dernier point plus tard dans cet ouvrage.

2.- On doit faire, en droit maritime, la différence entre le contrat de transport et le contrat d'affrètement, deux façons, *a priori*, complètement différentes pour l'armateur d'exploiter son navire, mais que, paradoxalement, ont aussi plusieurs éléments en commun⁴.

Le Doyen Rodière fait la distinction entre quatre types de procédés pour l'utilisation du navire de commerce⁵. Ainsi, l'illustre professeur, en plus du transport maritime et de l'affrètement, mentionne le « transport privé », dans lequel le propriétaire du navire s'en sert de celui-ci pour déplacer des marchandises qui lui appartiennent et qui servent à l'exploitation de son entreprise. Il est sûr que son utilisation est pratiquement nulle ou minimale. Il mentionne aussi la location pure, selon les règles du droit commun, selon notre opinion inexistante ou sans application pratique dans le droit maritime Français actuel⁶. La figure plus proche de la location

³ « LE NOUVEAU DROIT INTERNATIONAL DES TRANSPORTS » ; DELEBECQUE Philippe dans « Droit et Actualité, études offerts à Jacques Béguin », Litec, Paris, 2005, page 269, n°6 et suivants, et « POUR UNE THÉORIE DU CONTRAT DE TRANSPORT » ; DELEBECQUE Philippe dans « Mélanges offerts à Jean Luc Aubert, Propos sur les obligations et quelques autres thèmes fondamentaux du droit. », Dalloz, Paris, 2005, page 109, n° 15 et suivants.

⁴ « Contrats d'affrètement et contrats de transport sont des contrats dont l'objet matériel est le même- l'acheminement des marchandises d'un port à un autre- mais dont le régime juridique est différent, s'étant, pour chacun de ces contrats, lentement dégagé de l'histoire » voir « TRAITÉ DE DROIT MARITIME » ; BONASSIES Pierre, SCAPEL Christian, L.G.D.J., Paris, 2010, n° 741 et suivants, page 499. Le Doyen Ripert dans son Traité (édition 1952) il considérait le contrat de transport maritime une variété de l'affrètement : « (...) on peut dire que tout contrat ayant pour objet le transport des marchandises par mer est un affrètement. Ce contrat comporte plusieurs variétés(...). Le législateur lui-même a consacré la dénomination d'une variété d'affrètement en intitulant la loi du 2 avril 1936 : « loi sur le transport des marchandises par mer ». Mais une dénomination particulière ne suffit pas à changer la nature d'un contrat et pas davantage une législation spéciale. » Voir « DROIT MARITIME » ; RIPERT, Georges ; Rousseau, Paris, 1952, n°1359, page 269.

⁵ « TRAITÉ GÉNÉRAL DE DROIT MARITIME » ; RODIÈRE, René, Dalloz, Paris, 1967, Tome I, n°1, page 8.

⁶ Par contre dans l'édition de l'ouvrage du Doyen Ripert de l'année 1914, il traite assez étendue la location de navire. On doit avouer qu'une grande confusion règne dans cet ouvrage, en matière d'affrètement. Cela démontre les grandes difficultés qu'éprouva la doctrine pour arriver à systématiser ce contrat. Voir « TRAITÉ GÉNÉRAL, THÉORIQUE ET PRATIQUE, DE DROIT COMMERCIAL- DROIT MARITIME » ; RIPERT, Georges, Arthur Rousseau éditeur, Paris, 1914, n°1237, page 7 et suivantes. En recherchant plus loin dans le temps, la confusion était encore majeure. Voir « TRAITÉ DE DROIT COMMERCIAL » ; LYON-CAEN, Ch. et RENAULT L., tome cinquième, F.Pichon éditeur, Paris, 1901, n°

est sans doute l'affrètement coque nue, mais, d'accord avec la loi de 18 juin de 1966, c'est clair que cette espèce d'exploitation du navire c'est un type d'affrètement, soumise aux normes de cette loi spéciale, et aujourd'hui au Code des transports⁷. Le Doyen Ripert, dans son Traité de 1952, en se basant sur le concept de l'affectation que le locataire voudrait donner à la chose louée, considèrerait déjà que l'affrètement coque nue avait un caractère particulier, différent de la location du droit commun⁸.

Dans les origines du Droit Maritime il n'existait pas une différence entre l'affrètement et le contrat de transport maritime, où d'une manière plus exacte, ce qu'on connaît aujourd'hui comme affrètement au voyage, était la seule manière de déplacer des marchandises par mer, d'un port à un autre.

On a la certitude que la plus ancienne source de droit maritime est le Code d'*Hamurabi*, une collection de normes juridiques dictés par le Roi de Babilonie et en vigueur, à peu près, entre les années 2285 et 2242 avant JC. La *Lex Rhodia*, d'origine Grecque mais utilisé aussi par les Romains, réglait certains aspects de caractère maritime, notamment l'avarie commune⁹.

On sait aussi que dans l'Empire Romain d'Orient, Byzance, le droit maritime évolua d'une forme splendide. Ce n'est pas une surprise si on pense que cet Empire, qui survécut mille ans son frère aîné d'Occident, développa grandement le commerce aux alentours de la Méditerranée.

619, page 435 et suivantes. En tout cas, on ne peut pas blâmer les anciens et illustres auteurs, car dans ces temps là, la confusion régnait aussi dans les normes juridiques et la pratique maritime.

⁷ Quelques auteurs actuelles continuent à considérer l'affrètement coque nue comme une vraie location de chose, voir « CURSO DE DERECHO MARÍTIMO » ; ARROYO MARTÍNEZ, Ignacio, Thomson Civitas, 2005, pages 437 et suivantes et « LA RESPONSABILIDAD EN EL DERECHO MARÍTIMO » ; TOMASELLO WEITZ, Leslie, Conosur, Santiago du Chili, 1995, page 13. Voir aussi pour le droit comparé « TRAITE GENERAL DE DROIT MARITIME, AFFRÈTEMENTS ET TRANSPORTS » ; RODIÈRE, René, Dalloz, Paris, 1967, Tome I, n°270, page 297.

⁸ « DROIT MARITIME » ; RIPERT, Georges ; Rousseau, Paris, 1952, n°1379, page 290 et n°1381, page 296.

⁹ Voir « CURSO DE DERECHO MARÍTIMO » ; ARROYO MARTÍNEZ, Ignacio, Thomson Civitas, 2005, pages 66 et suivantes et « TRAITÉ DE DROIT MARITIME » ; BONASSIES Pierre, SCAPEL Christian, L.G.D.J., Paris, 2010, n°530, page 373, pour une opinion différente selon laquelle on doit chercher l'origine de cette institution maritime dans la Mishna du Talmud de Jérusalem où on trouve indirectement et partiellement des normes maritimes phéniciennes plus anciennes que la Lex Rhodia sur l'avarie commune, voir « TRAITE GENERAL DE DROIT MARITIME, INTRODUCTION, L'ARMEMENT » ; RODIÈRE, René, Dalloz, Paris, 1976, n° 9, page 11.

Alors on arriva aux Moyen Âge à la génération de deux textes extrêmement importants pour le développement du droit maritime, « *Les Rôles d'Oleron* », dans la façade atlantique, et le « *Consulat de la Mer* », dans les côtes de la Méditerranée. Il s'agit de deux résumés de usages et coutumes et des décisions judiciaires.

Dans toutes ces normes de droit, on pouvait rencontrer, de certaine manière un peu vague et surtout pas d'une forme systématique, une régulation du contrat d'affrètement, spécifiquement de l'affrètement au voyage, qui est, sans doute, l'institution juridique directement originaire, et encore avec des éléments très proches, du contrat de transport maritime.

3.- Mais, évidemment, il n'existait pas encore une législation vraiment « nationale » pour la France. C'est en 1681, que du génie de Jean Baptiste Colbert, le brillant ministre de Louis XIV, naquit « l'Ordonnance de la Marine », ouvrage monumental du Droit Maritime, détentrice d'un splendeur qui n'a pas pu être éclipsé par la poussière de trois siècles.

Il s'agit d'une œuvre solide, lucide, et, sans aucun doute, elle a eu une influence exceptionnelle, non seulement en France, où elle s'appliquait, et également à l'étranger. Il faut noter que ce texte fut, dans l'année 2005, traduit en coréen par la Doyen de la Faculté de Droit de Séoul, Professeur LEE SIK CHAI) et traduisit aussi le Livre II du code de commerce de 1807 ((Ed. Korea University Press, 2005).

L'Ordonnance de la Marine fut, aussi, la plus importante inspiration du code de commerce Français de 1807, en matière maritime évidemment. Sous l'ombre de l'Empereur Napoléon, se développa une fébrile activité de codification et systématisation des matières plus importantes du droit. On n'approfondira pas sur l'importance de cette œuvre mais on dira seulement que elle a eu une influence indélébile dans l'évolution juridique de l'humanité.

Le code de commerce parle seulement sur le « *louage d'un vaisseau* », « *nolisement* » ou « *charte-partie* », de la même manière que l'Ordonnance de 1681.

Il s'agit de ce que de nos jours nous connaissons sous le nom de contrat d'affrètement.

On doit noter que les actuelles distinctions connues en matière d'affrètement et entre ce lui-ci et le naissant contrat de transport maritime, n'existaient pas avec la clarté de nos jours. On parlait, entre plusieurs autres espèces, d'un affrètement au quintal ou au tonneau, un affrètement au forfait, d'un affrètement total ou partiel. Ce dernier type d'affrètement pouvait simplement être un affrètement à *cueillete* ou à *la cueillete*¹⁰, dans lequel quelques auteurs voient le prédécesseur du contrat de transport maritime.¹¹

4.- C'est dans ce cadre juridique qui commença à se développer une nouvelle formule contractuelle pour déplacer les marchandises d'un port à un autre. Mais, dans les débuts du XIX^{ème} siècle, en Grande Bretagne, le contexte historique et social était en plein bouleversement., par le début de « la Révolution Industrielle ».

Jusqu'à ce moment le commerçant qui voulait déplacer ces marchandises vers un autre port, était obligé d'affréter un navire, et rédiger une charte-partie¹² dans laquelle on précisait la date de départ, la nature et la quantité des marchandises qui seraient chargés sur le navire, le port de chargement et de déchargement et le prix du transport. Le capitaine du navire, qui possédait des pouvoirs beaucoup plus étendus que dès nos jours (ce qui est naturel si on y pense à l'évolution des possibilités de communication entre l'armateur et son capitain dans le dernier siècle) délivrait au commerçant, au chargeur, un connaissement, comme un reçu du chargement de la marchandise.

¹⁰ « TRAITÉ DE DROIT COMMERCIAL » ; LYON-CAEN, Ch. et RENAULT L., tome cinquième, F.Pichon éditeur, Paris, 1901, n°634, page 444,

¹¹ « TRAITÉ DE DROIT MARITIME » ; BONASSIES Pierre, SCAPEL Christian, L.G.D.J., Paris, 2010, n°741, page 500, note 1 (dans cette note les auteurs citent le Traité du Doyen Ripert)

¹² La cause de cette dénomination elle est sans doute très intéressante. Dans les origines les cocontractants signaient dans un seul écrit, bien que le texte du contrat se reproduisît dans le côté droit et dans le gauche de celui-ci. Immédiatement après, cet écrit se déchirait en deux et chacun des intéressés conservait l'un des morceaux. (« TRAITÉ DE DROIT MARITIME » ; BONASSIES Pierre, SCAPEL Christian, L.G.D.J., Paris, 2010, n°741, page 499). En anglais le terme c'est *charter party* et en italien *carta partita*, avec à peu près la même signification. En espagnol le concept est complètement différent, on l'appelle « *póliza de fletamento* »

Mais dans les années qui suivèrent le fin des Guerres Napoléoniennes, et comme une conséquence de l'essor du commerce international causé par l'industrialisation des plus importants pays d'Europe, on commença à être témoin d'un nouveau phénomène, l'apparition des lignes régulières (France-Grande Bretagne¹³ ou France-Algérie¹⁴ par exemple).

Dans la clarté des explications de nos professeurs : « *L'utilisateur du commerce n'était plus seulement le gros commerçant, soucieux d'envoyer à l'étranger un lot important de marchandise, et par là apte à affréter un navire dans sa totalité. C'était aussi le petit commerçant qui voulait envoyer en Angleterre quelques caisses de vin de Bordeaux, ou quelques caisses de soieries lyonnaises, voire l'officier expédiant ses meubles de France en Algérie. Pour tels utilisateurs, le contrat d'affrètement n'était plus adapté, comme était inadaptée la charte partie, document complexe et lourd en détails.*¹⁵ »

Connu, dans un premier moment, selon le Doyen Ripert, comme un « *affrètement partiel*¹⁶ », le transport maritime se démontra rapidement comme un contrat tout à fait différent et autonome du contrat d'affrètement.

Comme le souligna le Doyen Ripert les temps avaient changé. « *Il faut donc concevoir une division idéale du navire en fractions louées à des chargeurs différents. Cette conception a pu paraître satisfaisante à une époque où le marchand montait lui-même, se faisait désigner le local ou la partie de local qui lui était affectée, s'y installait personnellement avec ses marchandises, ou tout au moins y faisait arrimer par ces soins ses marchandises. Mais aujourd'hui allons nous considérer les*

¹³ On doit se souvenir que le Roi Louis Philippe (1830-1848) profita d'une excellente relation avec la Grande Bretagne, notamment avec la Reine Victoire, pendant son règne. Cette relation diplomatique fut connue comme « *l'entente cordiale* », terme qu'on utiliserait de nouveau pour décrire les relations diplomatiques entre les deux pays dans les premières années du XXe siècle.

¹⁴ La colonisation française de l'Algérie commença en 1830. De 1830 à 1848 on l'a connue comme « les colonies françaises sur la côte d'Afrique du Nord ». Après la chute du Roi des Français Louis Philippe d'Orléans (nouvelle dénomination du titre monarchique établi dans la Charte qui se différenciait du « Roi de France et de Navarre » de l'Ancien Régime et s'assimilait plutôt au « Empereur des Français » de Napoléon Ier), on la renomma « Départements d'Algérie », jusqu'à l'obtention de son indépendance en 1962.

¹⁵ « TRAITÉ DE DROIT MARITIME » ; BONASSIES Pierre, SCAPEL Christian, L.G.D.J., Paris, 2010, n°742, page 500.

¹⁶ « TRAITÉ GÉNÉRAL, THÉORIQUE ET PRATIQUE, DE DROIT COMMERCIAL- DROIT MARITIME » ; RIPERT, Georges, Arthur Rousseau éditeur, Paris, 1914, n°1257, page 29.

*innombrables chargeurs comme les locataires de fractions infimes des cales du navire, alors qu'il ignorent la place exacte de leur marchandise est arrimée, qu'il n'ont pas le droit de pénétrer sur le navire et que l'arrimage ne les regarde pas*¹⁷. »

Dans ces situations, on abandonna la rédaction de la charte partie et on conserva seulement le connaissement comme preuve du contrat et reçu de la marchandise.¹⁸

5.- Il existait un régime légal mais il ne correspondait du tout à la dynamique du contrat de transport sous connaissement.

Le régime du Code de commerce était assez stricte¹⁹, pour l'armateur, le transporteur et le capitaine, mais il n'était que supplétif. La liberté contractuelle régnait.

On doit réfléchir sur le contexte historique et économique de l'époque. Le principe de la liberté contractuelle était dans son apogée, car c'était un des piliers du libéralisme économique qui gouvernait sans contrepoids le commerce international de ces années là.

Et dans le cadre du contrat de transport de marchandises par mer, cette liberté contractuelle donna lieu à des abus, car les armateurs étaient la partie forte du contrat, et sans doute ils ont profité de cela.²⁰

¹⁷ « TRAITÉ GÉNÉRAL, THÉORIQUE ET PRATIQUE, DE DROIT COMMERCIAL- DROIT MARITIME » ; RIPERT, Georges, Arthur Rousseau éditeur, Paris, 1914, n° 1243 page 14.

¹⁸ La troisième fonction du connaissement, comme titre représentatif de la marchandise a été affirmée par la jurisprudence anglaise déjà en 1787 dans l'arrêt *Lickbarrow v. Mason*. L'évolution fut moins rapide en France, la Cour de Cassation accepta ce principe qu'en 1859. Voir « TRAITÉ DE DROIT MARITIME » ; BONASSIES Pierre, SCAPEL Christian, L.G.D.J., Paris, 2010, n°987, page 670.

¹⁹ Voir « DU HARTER ACT AUX RÈGLES DE ROTTERDAM » ; BONASSIES Pierre, dans les Annales du I.M.T.M. 2010, « Les Règles du Rotterdam : le droit des transports maritimes au XXI^e siècle », Marseille, 2010, n°1, page 25

²⁰ Un exemple frappant de cette situation nous l'observons dans un arrêt de la Cour de Cassation Française du 20 janvier 1869 par rapport à un litige né en 1861, par les endommagements des marchandises, dans ces cas de boules de soie, pendant le transport dans le navire *La Bourdonnais* de la Compagnie des services maritimes des Messageries Impériales, entre Shanghai et Marseille. Voir « TRAITÉ DE DROIT MARITIME » ; BONASSIES Pierre, SCAPEL Christian, L.G.D.J., Paris, 2010, n° 883, page 599 et suivantes.

Mais en 1893, aux Etats Unis – pays, hier comme aujourd'hui, plutôt de chargeurs que d'armateurs- s'initia une réaction contre cette situation. Le *Harter Hact* fut adopté comme loi, et il établit désormais un régime de responsabilité de plein droit à l'égard du transporteur, ainsi qu'il appliqua une distinction essentielle pour l'évolution du contrat de transport, celle des transports sous connaissements et celle des transports sous charte-partie.

On ne doit pas négliger l'importance de cette loi américaine car, suivant son exemple, l'Australie en 1904, la Nouvelle Zélande en 1908 et la Canada en 1910 adoptèrent des réglementations très proches²¹, ce qui finalement poussa la Grande Bretagne, le plus grand Etat Armateur de l'époque, à accepter une contrainte pour la liberté contractuelle dans le transport sous connaissement.

Alors en 1921, à la Haye, l'*International Law Association*²², avec l'assistance du CMI (Comité Maritime International²³) rédigea et adopta les « Règles de la Haye », un connaissement type à la manière des « Règles de York et d'Anvers²⁴ », qui cherchait s'imposer comme le régime applicable non par la force de la loi, sinon par la simple volonté des parties cocontractantes.

Mais, au contraire des Règles de York et d'Anvers, les Règles de la Haye furent un échec. C'est à cause de ça que le 25 août de 1924 fut signée à Bruxelles la « *Convention internationale pour l'unification de certaines règles en*

²¹ Voir « DU HARTER ACT AUX RÈGLES DE ROTTERDAM » ; BONASSIES Pierre, dans les Annales du I.M.T.M. 2010, « Les Règles du Rotterdam : le droit des transports maritimes au XXIe siècle », Marseille, 2010, n°5, page 27 et aussi « TRAITE GENERAL DE DROIT MARITIME, AFFRÈTEMENTS ET TRANSPORTS » ; RODIÈRE, René, Dalloz, Paris, 1967, Tome II, n° 389, page 9.

²² Association privée, laquelle existe toujours, crée en 1873 et que dès sa création mit à son ordre de jour l'étude des certains problèmes maritimes. Voir "TRAITÉ DE DROIT MARITIME" ; BONASSIES Pierre, SCAPEL Christian, Editorial L.G.D.J., Paris, 2010, n°13, page 11. Selon son acte de constitution ses objectives son « *d'étudier, de clarifier et de développer le droit international, public et privé et de renforcer la compréhension entre les Nations et le respect du droit international.* » Voir http://www.ila-hq.org/en/about_us/index.cfm.

²³ « Le C.M.I. est une association de droit privé-une *organisation non gouvernementale*- qui rassemble juristes et professionnels de l'ensemble des pays maritimes, à travers les associations nationales de droit maritime » Il fut fondé en Belgique, en 1897. Voir "TRAITÉ DE DROIT MARITIME" ; BONASSIES Pierre, SCAPEL Christian, Editorial L.G.D.J., Paris, 2010, n°13, page 11.

²⁴ Règles principalement contenant des dispositions sur les avaries communes, purement privées adoptées en 1890, par l'*International Law Association*, et modifiées après à plusieurs reprises. Voir "TRAITÉ DE DROIT MARITIME" ; BONASSIES Pierre, SCAPEL Christian, Editorial L.G.D.J., Paris, 2010, n°531, page 373.

matière de connaissance », connue erronément, surtout dans les pays de tradition du *common law*, comme les « Règles de la Haye²⁵ » (*Hague Rules*).

La Convention de Bruxelles fut adoptée par la majorité de grandes puissances maritimes de l'époque et se transforma en un instrument utile pour l'unification du droit du contrat de transport sous connaissance, soumis désormais à une régulation impérative à différence du transport sous chartes-parties, où la liberté contractuelle est la règle générale.²⁶

Mais cette uniformité fut détruite, premièrement, par l'adoption des protocoles modificatifs de la Convention de Bruxelles originale (Protocole de Visby en 1968 et en 1979 Protocole de Bruxelles ou Protocole DTS) et, plus tard, par la rédaction et signature de la « *Convention des Nations Unies sur le transport des marchandises par mer* », conclue à Hambourg le 31 mars 1978, sous l'égide de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI), organisme dépendant des Nations Unies.

Les deux protocoles furent des modifications utiles et nécessaires car on ne pouvait pas nier que le monde maritime avait subi des grands changements entre les premières et les dernières décennies du XXe siècle. Mais malheureusement seulement un petit nombre d'États les ont ratifiés.

Et en plus la Convention de 1978, connue comme les Règles de Hambourg, qui avait pour but unifier définitivement le régime applicable au contrat de transport maritime, en équilibrant les relations entre chargeur et transporteur, fut un échec retentissant.

²⁵ Expression doublement inexacte, puisque il s'agit d'une convention internationale et non des règles conventionnelles, et d'un texte adopté à Bruxelles et non à La Haye. Voir "TRAITÉ DE DROIT MARITIME"; BONASSIES Pierre, SCAPEL Christian, Editorial L.G.D.J., Paris, 2010, n°888 et "ALGUNAS REFLEXIONES EN TORNO A LA NAVEGABILIDAD EN EL DERECHO MARÍTIMO CHILENO"; BARROILHET ACEVEDO, Claudio, dans la Revista de Derecho de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso n° XXIV, Chile, 2003, pages 59-103.

²⁶ Mais dans le cas de l'affrètement, il existe quand même une certaine uniformité à travers les différentes chartes-parties types existantes et utilisées selon le type d'affrètement convenu et la nature des marchandises transportées. Voir "TRAITÉ DE DROIT MARITIME"; BONASSIES Pierre, SCAPEL Christian, Editorial L.G.D.J., Paris, 2010, n°759, pages 516-517, et n°824, pages 559-560.

Cette Convention fut conçu comme un mode de mettre fin aux abus supposés des armateurs, provenant des pays développées, contre les pays en voie de développement, la majorité d'eux des pays chargeurs. Mais on a du attendre 14 ans pour que les 20 ratifications exigées par la propre convention se produisent. Et en plus, aucune potence maritime ne le ratifia.

« Que s'est-il don passé ? Comment expliquer cette espèce de retrait ? Certes, il ne faut pas sous estimer tous les phénomènes d'inertie qui sont généralement répandus dans les états quelque soit leur mode de gouvernement. Mais il s'est également produit un phénomène dont tous le monde est d'accord pour reconnaitre l'existence, c'est que ceux qui avaient abordé l'étude du texte dans les années 70 comme chargeurs étaient presque tous devenus transporteurs lorsque le texte est arrivé à maturité »²⁷.

6.- Il y a quelque temps déjà, qu'il existe un consensus par apport à que *« l'une des conditionnes du bon fonctionnement du commerce maritime est certainement l'unité de la législation maritime, que par l'adoption de conventions internationales rassemblant le plus grande nombre d'États possible²⁸. »*

Plusieurs auteurs, très reconnus dans le monde maritime sont d'accord avec cette vision d'une impérieuse nécessité d'uniformité dans le Droit Maritime et surtout dans le contrat de transport maritime international de marchandises²⁹.

²⁷ « LES REFORMES APPORTEES PAR LES REGLES DE HAMBOURG A LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR MARITIME » ; SCAPEL, Christian, dans les « Compte rendu de la Rencontre Internationale organisée par l'I.M.T.M. le 25 Novembre 1992. », Marseille, 1992, n° 3, page 52.

²⁸ « REGLES DE LA HAYE, REGLES D'HAMBOURG, REGLES DE MARSEILLE, RÉFLEXIONS SUR UN PROJET DE NOUVELLE CONVENTION INTERNATIONALE SUR LE TRANSPORT MARITIME DE MARCHANDISES » ; BONASSIES, Pierre, dans les Annales du I.M.T.M. de 1989, pages 105-119, Marseille, 1989.

²⁹ Dans ce sens voir « REGLES DE LA HAYE,REGLES D'HAMBOURG, REGLES DE MARSEILLE, RÉFLEXIONS SUR UN PROJET DE NOUVELLE CONVENTION INTERNATIONALE SUR LE TRANSPORT MARITIME DE MARCHANDISES » ; BONASSIES, Pierre , Annales du I.M.T.M. de 1989, pages 105-119, Marseille, 1989 ; « POSSIBILITY AND NECESSITY OF THE UNIFICATION OF INTERNATIONAL TRANSPORTS LAW » ; RITCHER-HANNES, Dolly, « Études offerts à René Rodière », Dalloz, Bordeaux, 1981, pages 503-512 ; « POUR UNE THÉORIE DU CONTRAT DE TRANSPORT » ; DELEBECQUE Philippe, « Mélanges offerts à Jean Luc Aubert , Propos sur les obligations et quelques autres thèmes fondamentaux du droit. », Dalloz, Paris, 2005, pages103-114 ; « LA RESPONSABILIDAD EN EL DERECHO MARÍTIMO » ; TOMASELLO WEITZ, Leslie, Conosur, Santiago du Chili, 1995, page 3 et suivantes ; « CURSO DE DIREITO MARÍTIMO » ; OCTAVIANO

Alors, si cette nécessité paraît si évidente, pourquoi on est arrivé à cette situation actuelle de désordre, non absolu mais important, dans la régulation internationale du contrat de transport maritime? On a déjà parlé sur les régimes actuellement applicables, c'est-à-dire, la Convention de Bruxelles- avec ou sans les modifications des protocoles de 1968 et 1979- et les Règles de Hambourg.

Et en plus, dans certaines circonstances, c'est la loi nationale de chaque État qui peut être appliqué. Aux États Unis, par exemple, on applique la Convention de Bruxelles sans les modifications de Visby, à travers la COGSA (*Carriage of goods by sea act*) de 1936, mais *the Harter Act*, de 1893, a encore de l'importance pour couvrir des aspects non réglés par la COGSA. Aussi, la Chine et les pays Escandinaves, "*ont adopté un système dans lequel les principes des Règles de la Haye-Visby et les Règles d'Hambourg étaient mêlés*³⁰."

Mais, surtout, on ne doit pas oublier le nouveau régime des Règles de Rotterdam. Cette convention, signée par vingt et un États mais jusqu'aujourd'hui ratifiée seulement par l'Espagne, c'est, selon notre avis, le dernier espoir pour obtenir la désirée uniformité, tellement nécessaire, dans le cadre du transport maritime internationale.

7.- Alors on peut, ou plutôt on doit, se poser certaines questions. Les Règles de Rotterdam sont elles une réponse pour les enjeux du transport maritime du XXIe siècle? Quelles sont ses principales innovations par rapport aux anciennes conventions?

Pour répondre on doit, nécessairement, réaliser une comparaison entre la nouvelle et les anciennes conventions. Et dans ce cadre essayer de développer les

MARTINS, ELIAN, Manole, Sao Paulo, Brazil, 2008, page 287 et suivantes, «UNIFORMITE DE LA LOI SUR LE TRANSPORT MARITIME : PERSPECTIVES DE SUCCES » ; BERLINGERI, FRANCESCO, «Mélanges offerts à Pierre Bonassies, études de Droit Maritime à l'aube du XXIe Siècle », Moreaux, Paris, 2001, pages 57-63 .

³⁰ « LA GENESE ET LES TRAVAUX PREPARATOIRES DES REGLES DE ROTTERDAM » ; BERLINGIERI, Francesco, Anales IMTM 2010, « Les Règles de Rotterdam: le droit des transports maritimes au XXI siècle », page 31, Marseille, 2011.

nouveautés qui pourront donner un aspect positif au contrat de transport international contemporain.

C'est ainsi que dans la première partie on abordera une vision des Règles de Rotterdam en relation aux anciennes conventions existantes sur le sujet. Dans le premier chapitre alors on va traiter alors la genèse de ces Règles et son Champ d'application, avec une vision comparatiste.

Dans un deuxième chapitre on abordera l'étude des réponses données par cette nouvelle Convention aux questions traitées d'une manière très profonde par la Convention de Bruxelles et les Règles de Hambourg. Concrètement les principes de responsabilité du transporteur, la limitation de responsabilité ou de réparation du transporteur et les cas exceptés.

Dans la deuxième partie de notre ouvrage on va traiter les aspects des Règles de Rotterdam qui lui donnent la possibilité d'être la convention du droit des transports pour le XXI^e siècle. On parle du droit des transports et non seulement du droit maritime pour le caractère expansif du champ d'application de cette Convention.

Ainsi on parlera premièrement des nouveautés et originalités que les Règles apportent au droit des transports. Dans la deuxième partie on abordera les opinions et critiques du monde maritime à l'égard de la nouvelle Convention.

Avec ce modeste étude on voudrait seulement apporter une lumière synthétique de la situation actuelle de la Convention, de ses forces et ses faiblesses, et surtout des ses innovations qui lui donnent la possibilité de se transformer en un instrument de harmonisation dans le divisé monde du transport d'aujourd'hui.

TITRE PREMIER: LES REGLES DE ROTTERDAM EN COMPARAISON AUX CONVENTIONS INTERNATIONALES EXISTANTES SUR LE CONTRAT DE TRANSPORT MARITIME.

CHAPITRE I: GENESE ET CHAMP D'APPLICATION DES REGLES DE ROTTERDAM.

8.- On va commenter dans ce chapitre les collaborations entre des différents acteurs du monde maritime international et qui ont eu comme résultat la naissance des Règles de Rotterdam. Au moins en considérant les acteurs engagés dans cette dernière recherche d'uniformité internationale en matière de transport maritime à travers la signature d'une convention internationale, on pourrait avoir l'espérance de que on pourra aboutir à un bon résultat.

Dans une deuxième section on va analyser les différents aspects qui démarquent le champ d'application de cette nouvelle convention, en le comparant avec les anciennes règles existantes.

SECTION I : LA GENESE DES REGLES DE ROTTERDAM³¹

§1.-Le travail initial du CMI

9.- En 1988, quelques membres du CMI étaient déjà convaincus de l'effectivité du problème que nous avons ébauché dans la partie introductive de ce travail. Ils ont décidé de traiter ce sujet à la conférence réalisée à Paris dans 1990. Ainsi le CMI a initié certains travaux afin d'obtenir l'uniformité de la réglementation du transport international de marchandises par mer.

En mai 1994, le Conseil exécutif du CMI a désigné un groupe de travail avec le mandat de continuer l'œuvre initiée dans la Conférence de Paris. Ce groupe était composé par spécialistes reconnus du droit maritime³². Une enquête impliquant une grande partie des associations de droit maritimes existantes dans le monde, fut commencée. La question c'était si le meilleur chemin pour arriver à l'uniformité tant désirée impliquait la réforme de la Convention de Bruxelles et ses protocoles, des Règles d'Hambourg, ou, par contre, il était nécessaire de réaliser une complète rénovation de la législation internationale du contrat de transport maritime, au moyen de la rédaction d'une nouvelle convention.

Une sous-commission nommée par le Conseil Exécutif du CMI continua avec l'analyse de cette question pendant les années 1995-1996.

³¹ Dans cette partie de notre travail on suit de très près les articles « LA GENESE ET LES TRAVAUX PREPARATOIRES DES REGLES DE ROTTERDAM » ; BERLINGIERI, Francesco, Anales IMTM 2010, Les Règles de Rotterdam: le droit des transports maritimes au XXI siècle », Marseille, 2011, pages 31-70 ; « LAS REGLAS DE ROTTERDAM (I) » ; LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA, Carlos, Cuadernos de Derecho Transnacional, marzo 2010, Madrid, pages 162-180, et aussi, « ALGUNOS ASPECTOS DEL CONVENIO SOBRE EL CONTRATO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS TOTAL O PARCIALMENTE MARÍTIMO » ; SALGADO GONZÁLEZ, Patricio, Mémoire de la Licence en Droit de l'Université de Concepción, Chili, 2008.

³² Francesco Berlingieri, Rolf Herber, Jan Ramberg et William Tetley, voir « LA GENESE ET LES TRAVAUX PREPARATOIRES DES REGLES DE ROTTERDAM » ; BERLINGIERI, Francesco, Anales IMTM 2010, « Les Règles de Rotterdam: le droit des transports maritimes au XXI siècle », Marseille, 2011, page. 32, note 4.

§2.- La collaboration entre le CMI et la CNUDCI

10.- Parallèlement, dans sa 29^e session en 1996, la CNUDCI cherchait à compiler l'information sur l'actuelle situation du transport maritime mondial, et ainsi demanda au CMI sa collaboration dans ce travail. Le CMI avança plus de ce qu'on attendait, et il présenta un projet préliminaire d'une nouvelle convention sur le contrat de transport international de marchandises par mer, le 11 décembre 2001.

La même année 2001, le groupe de travail III (groupe du droit des transports) de la CNUDCI, a commencé une étude exhaustive du projet du CMI. Trois lectures ont été effectuées par le groupe de travail, où on a avancé dans l'objet principal d'obtenir un texte de qualité juridique qui servirait pour l'unification du droit des transports maritimes, dans un esprit de collaboration sincère entre la CNUDCI et le CMI.

Pendant ses trois lectures on a ajouté, par exemple, des dispositions sur la juridiction et l'arbitrage, mais par contre on a éliminé les articles qui traitaient sur le contrat d'affrètement³³.

Ils ont fait l'analyse aussi, évidemment, des obligations et de la responsabilité du transporteur, les droits de la partie contrôlante, le champ d'application de la convention et la validité des obligations contractuelles.

On travailla surtout sur une institution nouvelle pour le cadre du transport maritime international, le contrat de volume³⁴.

11.- Alors le groupe de travail effectua une dernière révision, avec quelques importants changements, comme par exemple éliminer toute référence au mot « consignataire » dans la convention. Le groupe a conclu la session n^o 21 en

³³ On a déjà traité dans cet ouvrage les différentes évolutions historiques et juridiques du contrat de transport et de l'affrètement, les quelles ne conseillent pas traiter ces deux institutions du droit maritime d'une manière uniforme.

³⁴ Le contrat de volume sera étudié, d'une manière plus détaillée, dans les prochains chapitres de cet ouvrage.

donnant son accord a l'approbation du « *Projet de Convention sur les Contrats de Transport International (total ou partiellement) (maritime.)* »

Alors commença un mécanisme d'approbation interne du CNUDCI et le ONU, qui finalisa el 11 décembre de 2008 quand l'Assemblée Générale des Nations Unies adopta le texte de la « *Convention des Nations Unies sur le Contrat de Transport International de Marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer.* »

12.- Nous considérons que l'un des points les plus importants de la Convention est la coopération indéniable qui a surgi entre le CMI et le CNUDCI. Pendant des années il a existé l'idée, complètement erronée et qui naît d'un fondement plutôt viscéral que rationnel, selon laquelle le CMI est le défenseur des intérêts des grandes puissances maritimes et des grands groupes d'armateurs des pays développées. Nous ne pouvons qu'être en désaccord avec cette affirmation. Le CMI il y a plus d'un siècle développe un travail dévoué et plein des excellents résultats pour l'unification du monde maritime dans son ensemble.

De la même forme existe l'idée générale de ce que la CNUDCI était le défenseur des pays en développement, des victimes du pouvoir et une supériorité de puissance des puissances du monde. Ces idées préfixées, ces raisonnements faux, ont eu une influence considérable sur l'actuel résultat, le manque total d'uniformité dans le contrat de transport maritime international de marchandises.

C'est pour cela que l'actuel climat de collaboration existante entre la CNUDCI et le CMI a apporté la possibilité de développer un travail de bonne qualité juridique, et que nous attendons obtient la ratification de la grande majorité des pays du monde, pour ainsi arriver à l'uniformité juridique désirée.

SECTION II : LE CHAMP D'APPLICATION DES REGLES DE ROTTERDAM EN COMPARAISON AUX ANCIENNES CONVENTIONS

§1.- Le critère temporel

13.- L'article 94 point 1 dit que « *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.* »

Actuellement seule l'Espagne a ratifié la Convention. On prévoit un temps assez long d'attente pour obtenir l'entrée en vigueur des Règles de Rotterdam.

Peut-être c'est la répétition du phénomène arrivée lors de la ratification des Règles d'Hambourg ? Les règles d'Hambourg, issue du travail dans le CNUDCI de groupe connu comme celui des « 77 », ont eu une évidente complication pour obtenir les vingt ratifications, acceptations ou adhésions que son article 30 prescrivait comme condition pour son entrée en vigueur³⁵.

Comme nous le dit Monsieur le Doyen Rodière³⁶, la Convention de Bruxelles fut signée le 24 Aout 1924, par dix Etats, représentant les deux tiers du tonnage mondial. Cette convention entra en vigueur international le 2 juin de 1931. Elle fut modifié, comme nous le savons, par deux protocoles, un signé à Visby, Suède, le 2 février 1968 (et entré en vigueur le 23 juin 1977) et le deuxième signé à Bruxelles le 21 décembre de 1979 (entré en vigueur le 14 février 1984).

On attend le développement des faits avec impatience.

³⁵ On l'a déjà dit, les Règles de Hambourg, adoptées en 1978, elles n'ont entrée en vigueur que l'année 1992.

³⁶ « TRAITE GENERAL DE DROIT MARITIME » ; AFFRETEMENTS ET TRANSPORTS, TOME II, LE CONTRAT DE TRANSPORT DE MARCHANDISES » ; RODIERE René, Dalloz, Paris 1969, page 369, N° 738.

§2.- Le critère matériel

14.- L'article 1^o lettre b) de la Convention de Bruxelles, établit que celle-ci s'applique seulement au contrat de transport "*constaté par un connaissement ou par tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer; il s'applique également au connaissement 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 connaissement.*" et qu'il doit être émis à l'intérieur d'un état membre de la Convention de Bruxelles.

En plus, le Protocole de Visby de 1968 a étendu le champ d'application de la Convention aussi aux cas dans lesquels « *le transport a lieu au départ d'un port d'un Etat contractant* » ou si « *le connaissement prévoit que les dispositions de la présente Convention ou de toute autre législation les appliquant ou leur donnant effet régiront le Contrat* », en ajoutant que la Convention de Bruxelles s'appliquera « *quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée*³⁷. »

Le choix du connaissement comme le critère essentiel³⁸ pour l'application des normes de la Convention de Bruxelles s'expliquait largement par l'importance de celui ci comme le document ou titre de transport maritime dans la grande majorité des pays du monde au moment de la rédaction et l'adoption de la convention. Le Protocole de Visby n'a pas modifié ce point. C'est certain que le connaissement continue d'être indispensable dans la majorité des trafics dans lesquels les marchandises sont négociées durant le transport maritime, ou quand le banquier, créancier en raison d'un crédit documentaire, exige une garantie réelle sur les marchandises.

³⁷ C'est la validation des clauses *paramount*, voir l'article 5 des amendements de Visby.

³⁸ En droit du common law on l'appelle "Documentary approach", on pourrait le traduire comme "critère documentaire" Voir « THE ROTTERDAM RULES » ; STURLEY Michael, TOMOTAKA Fujita y VAN DER ZIEL, Gerjan, Thomson Reuters, United Kingdom, 2010 page 23 et suivantes.

15.- L'évolution rapide du commerce international moderne a apporté certaines problématiques au système de transport maritime basé essentiellement sur l'émission et possession du connaissement. L'actuelle vitesse des navires, et les retards qui peuvent arriver dans les démarches des crédits documentaires, a signifié que parfois les marchandises arrivent à destination avant le connaissement. Alors, un grave problème se produit en ce qui concerne la livraison des marchandises. Cela a donné naissance à la pratique de livrer les marchandises sans le connaissement mais en se protégeant à travers d'une lettre de garantie, en exonérant le porteur maritime de sa responsabilité par une livraison erronée. En général, cette situation a été largement critiquée.

La Convention originale et aussi le Protocole de 1968 excluent du domaine d'application de la Convention de Bruxelles l'affrètement, en exprimant dans son article 5 : « *Aucune disposition de la présente convention ne s'applique aux chartes-parties; mais si des connaissements sont émis dans le cas d'un navire sous l'empire d'une charte-partie, ils sont soumis aux termes de la présente Convention* ».

Cet article a donné lieu à certains problèmes d'interprétation. Il est logique que le contrat d'affrètement soit exclu de la réglementation du transport maritime. Il existe une différence historique, juridique et pratique entre les deux institutions. L'étendue de l'application de la Convention de Bruxelles aux connaissements émis en vertu d'un contrat d'affrètement a pour un clair objectif le fait de protéger aux tiers porteurs d'un connaissement, tiers qui n'avait pas négocié les conditions du contrat d'affrètement avec l'armateur. Cependant, l'article 1^o une lettre bon à la Convention de Bruxelles ne prescrit pas clairement qui s'agit nécessairement d'un tiers. Cela a donné lieu à des litiges et des problèmes pratiques, la doctrine étant en général de l'opinion de que cette norme devait s'appliquer seulement dans une protection des tiers, et la jurisprudence interprétant que tout contrat d'affrètement dans lequel un connaissement avait été émis devait être régi par la Convention de Bruxelles.

Bien qu'actuellement, on reconnaît en plénitude la posture doctrinaire, c'est indéniable que la réglementation de la Convention de Bruxelles n'est pas à ce sujet suffisamment claire.³⁹

16.- Par apport aux Règles d'Hambourg ont évité d'utiliser un critère "documentaire" pour établir son domaine d'application. Le critère de la Convention de Bruxelles pose un double désavantage, en premier lieu, permet au porteur maritime d'échapper au régime impératif de la Convention en choisissant un document de transport différent du connaissement et de soumettre, éventuellement, à la Convention, des contrats pour lesquels elle n'avait pas été pensée.

Les Règles de Hambourg adoptent un critère "contractuel", comme on conclue de l'article 2 point 1. Elles se centrent non pas sur la nature du document de transport émis, mais dans l'existence d'un contrat de transport par mer. En plus, ce contrat de transport doit se dérouler entre les ports de deux États différents, soit que le port de charge ou de décharge est situé dans un État partie dans la convention ou bien que l'un des ports facultatifs d'une décharge prévus dans le contrat de transport par mer est effectivement le port de décharge et il est situé aussi dans un État contractant. En outre, le connaissement ou autre document qui fait foi de l'existence du contrat de transport par mer doit avoir été émis dans un État membre, ou, doit prévoir que les dispositions de la convention ou d'une législation nationale en donnant un effet à celle-ci, régiront le contrat.

Le point 3 du même article 2 exclut expressément les contrats d'affrètement du domaine d'application de la convention, mais elle ajoute, en clarifiant de cette façon les normes et l'interprétation de la Convention de Bruxelles sur le sujet: « *Toutefois, lorsqu'un connaissement est émis en vertu d'un contrat d'affrètement, il est soumis aux dispositions de la présente*

³⁹ Pour approfondir, voir « LES CONNAISSEMENTS EMIS SOUS L'EMPIRE DES CHARTES PARTIES » ; LAUZON Yves, en R.J.T., vol.8, n°1, 1973, pages 65-96 et « RESPONSIBILITIES OF OWNER AND CHARTERER TO THIRD PARTIES- CONSEQUENCES UNDER TIME AND VOYAGE CHARTERS » ; BAUER Glen, en Tulane Law Review, vol.49 (1975), pages 995-1020.

Convention pour autant qu'il régit les relations entre le transporteur et le porteur du connaissement, si ce dernier n'est pas l'affréteur. »

Bien que les normes et le critère appliqué dans les Règles de Hambourg dans son domaine de l'application semblent supérieures aux établies par la Convention de Bruxelles, la Convention de 1978 a été critiquée quand même dans cet aspect. La principale se rapporte à la crainte de ce que les Règles de Hambourg puissent étendre accidentellement son régime d'application aux situations fonctionnellement équivalentes aux transactions traditionnellement exclues du champ d'application du droit impératif.

En tout cas, l'acceptation des Règles de Hambourg, presque nulle par les puissances maritimes mondiales, a fait qu'elle soit très peu appliquée par rapport à l'application de la Convention de Bruxelles.

17.- En ce qui concerne les Règles de Rotterdam dès le début des discussions préparatoires il y a eu les mêmes opinions entre les différents participants, concernant les transactions qui devaient être incluses dans le domaine d'application de la Convention. Le désaccord se produisit dans les moyens qu'on devait utiliser pour acquitter cet objectif. On a conçu alors un critère dénommé « commercial⁴⁰ », qui est basé, principalement, sur la nature des opérations commerciales effectuées par le transporteur. Ainsi, le transport par une ligne régulière est régi par les Règles de Rotterdam et au contraire du transport effectué dans le cadre d'un affrètement maritime. Les raisons de cela consistent en qu'en matière d'un transport de ligne régulière il y a, par règle général, une inégalité entre la puissance économique des parties au bénéfice du transporteur maritime, ce qui n'arrive pas dans l'affrètement de navire⁴¹.

⁴⁰ Traduction non littéral de l'auteur de l'expression anglaise "Trade Approach", voir « THE ROTTERDAM RULES » ; STURLEY Michael, TOMOTAKA Fujita y VAN DER ZIEL, Gerjan, Thomson Reuters, United Kingdom, 2010 page 26 et suivantes.

⁴¹ Mais quand cette inégalité disparaît, même s'il s'agit d'un contrat de transport maritime, n'existe pas de raison pour que les parties ne puissent pas, en vertu de l'existence de la liberté contractuelle et l'autonomie de la volonté, convenir des clauses contractuelles différentes des règles impératives que, en principe régissent le contrat. Ceci pourrait être l'argument de la création des contrats de volume, à travers lesquels on peut échapper à l'application des règles de la Convention et que nous étudierons, dans une forme plus profonde, plus tard.

Comme nous avons déjà vu, ce ne sont pas des arguments réellement nouveaux et c'était une des plus importantes raisons qui ont amené à tenter le Législateur national et international déjà depuis la *Harter Act* américain de 1893, à régler d'une manière impérative le contrat de transport maritime de marchandises. On a dit que ce qui était réussi dans une forme indirecte par la Convention de Bruxelles à travers de la différenciation entre les connaissements pour le transport maritime et la charte-partie pour le contrat d'affrètement, sera réussi d'une manière directe et plus complète par les Règles de Rotterdam à travers de ce "critère commercial."

Nous pouvons dire que le domaine d'application des Règles de Rotterdam mélange trois types de critères, le contractuel, le documentaire et le commercial. L'intérêt du dernier critère consiste en qu'il permet de laisser la Convention sans application aux contrats de transport maritime qui ne s'acquittent pas de ce critère (des contrats de volume par exemple) et en ce qu'il permet, en principe, de résoudre la plus grande critique au critère contractuel des Règles de Hambourg, cela consiste, en ce qu'elles pourraient accidentellement arriver à s'appliquer aux transactions qui étaient réellement dans son champ d'application⁴².

§3.- Le critère géographique

18.- L'article 5 des Règles de Rotterdam établit la règle générale de la nécessité de l'existence d'un contrat de transport maritime pour l'application de la Convention. Cependant, c'est nécessaire aussi qu'il s'accomplisse des conditions d'application basés dans des critères géographiques et d'internationalité établis au propre article 5. En suivant la réglementation existante dans les Règles de Hambourg, l'article 5 point 2 des Règles de

⁴² Par exemple les "heavy lift contracts" (contrat de charge de colis très lourds dans des navires) n'est pas spécifiquement exclu des Règles de Hambourg. Mais peuvent-ils se considérer réellement plus proches au transport maritime qu'à l'affrètement? Dans cette opération, normalement, les parties ne souscrivent ni une charte-partie ni un connaissement, mais en principe on pourrait considérer qu'elle devrait être exclu aussi des Règles, pour avoir plus de similitudes avec les contrats de volume ou avec l'affrètement. Cependant quelques Tribunaux ont entendu que, après n'être pas exclu expressément, doivent s'appliquer les normes des Règles de Hambourg. Voir « THE ROTTERDAM RULES » ; STURLEY Michael, TOMOTAKA Fujita y VAN DER ZIEL, Gerjan, Thomson Reuters, United Kingdom, 2010 page 28 et suivantes

Rotterdam établit expressément que la nationalité du navire, ne doit pas être considérée pour l'application des règles, ainsi que la nationalité du porteur, des parties exécutantes, du chargeur, du destinataire et de n'importe quelle autre partie intéressée.

Quant à l'article 7, il assure la protection des tiers, conformément à l'actuelle interprétation de la Convention de Bruxelles et dans une concordance avec le point 3 de l'article 2 des Règles de Hambourg.

§4.- Les transports exclus

19.- Premièrement, il y a les transports d'animaux vivants, pourtant acceptés en principe par les Règles de Hambourg. Mais l'article 5 alinéas 5 établit que pour ces transports : « *le transporteur n'est pas responsable des pertes, dommages ou retard à la livraison qui tiennent aux risques particuliers inhérents à ce genre de transport.* ». Si le transporteur s'est conformé aux instructions du chargeur, le transporteur n'est plus responsable, étant alors présumé que le dommage ou le retard peut être imputé aux risques particuliers du transport en cause, sauf preuve contraire.

De sa part, les Règles de Rotterdam établissent dans son article 81 que le contrat de transport « *peut exclure ou limiter les obligations ou la responsabilité de la fois du transporteur et d'une partie exécutante maritime si (a) la marchandise sont des animaux vivants.* » C'est à dire que le transporteur peut exclure de l'application de la convention le transport d'animaux vivants. Mais « *ces exclusions ou limitations cèdent devant la faute intentionnelle ou inexcusable du transporteur. Cette innovation n'est pas mal venue et présente le grand mérite de la simplicité⁴³.* »

Dans le cas de transport des marchandises dangereuses les trois conventions ont pratiquement les mêmes règles. Si les marchandises dangereuses sont chargés sans le consentement du transporteur celui ci a le

⁴³ « TRAITÉ DE DROIT MARITIME » ; BONASSIES Pierre, SCAPEL Christian, L.G.D.J., Paris, 2010, page 629, n°921.

droit de les débarquer ou les détruire, et le chargeur n'aura droit à aucune indemnité. Pourtant si le transporteur a choisi librement de transporter des marchandises dangereuses il est responsable de celles ci selon le régime de responsabilité commun. Mais si les marchandises deviennent un danger pour le navire ou pour la cargaison le transporteur peut également les débarquer ou les détruire sans supporter la responsabilité, sauf dans le cadre des avaries communes. La seule nouveauté remarquable des Règles de Rotterdam est l'imposition expresse au chargeur du marquage des marchandises dangereuses.

Le transport en ponté sera développée au moment de traiter certaines nouveautés des Règles de Rotterdam⁴⁴.

Le contrat de volume et le transport de convention spéciale de l'article 6 de la Convention de Bruxelles, seront développés au moment de traiter l'importance de la liberté contractuelle dans la nouvelle convention⁴⁵.

§5.- Le transport multimodal

20.- Un dernier point extrêmement intéressant par apport a son domaine d'application, c'est l'aspect multimodal des Règles de Rotterdam. Son domaine d'application peut s'agrandir énormément avec cette nouveauté dans le cadre des conventions existantes en matière de transport maritime. Nonobstant on va traiter cet aspect des Règles de Rotterdam au moment de parler des nouveautés apportées par cette convention au régime international du transport maritime de marchandises.

⁴⁴ Voir infra n°42.

⁴⁵ Voir infra n°45-46.

CHAPITRE II: REPONSES DES REGLES DE ROTTERDAM AUX QUESTIONS TRADITIONNELLES PLUS IMPORTANTES DANS LA REGULATION DU CONTRAT DE TRANSPORT INTERNATIONALES MARCHANDISES PAR MER

21.- Dans ce chapitre on va analyser les réponses données par les Règles de Rotterdam aux questions traditionnelles plus importantes en matière de contrat de transport international des marchandises par mer. Ses deux questions, qui ont effectivement causés la naissance d'une réglementation du contrat de transport maritime sont les principes généraux de responsabilité et le principe de limitation de responsabilité.

Juste avant d'étudier le principe de limitation de responsabilité on développera assez succinctement la liste des cas exceptés établis dans la Convention de Bruxelles et les Règles de Rotterdam à différence des Règles de Hambourg, et qui donnent au transporteur la possibilité de s'exonérer de sa responsabilité plus largement que dans le droit commun.

La recherche d'un régime uniforme de responsabilité applicable au transporteur maritime a été historiquement la raison principale pour donner naissance premièrement à des règles contractuelles traitant ce sujet (les règles de la Haye de 1921) et par la suite les former dans une convention internationale (Convention de Bruxelles du 24 août 1924).

Nous savons aussi que la limitation de responsabilité, unie indissolublement au trafic maritime depuis les temps antiques, est sans doute considérée comme un des aspects les plus particuliers de cette branche du droit⁴⁶.

⁴⁶ Cependant il ne faut pas oublier que la première Convention Internationale qui a établi un droit de limitation légale de responsabilité en faveur du transporteur a été la Convention de Bern de 1890, qui traitait le transport ferroviaire. Voir « DU HARTER ACT AUX RÈGLES DE ROTTERDAM » ; BONASSIES Pierre, dans les Annales du I.M.T.M. 2010, « Les Règles du Rotterdam : le droit des transports maritimes au XXI^e siècle », Marseille, 2010, page 29, n°6 et « LE DOMAINE DES LIMITATIONS LEGALES DE RESPONSABILITE DANS LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR MER ; SCAPEL, Christian, Thèse Faculté de Droit et de Science Politique d'Aix en Provence, juillet 1973, N°2 page 3.

SECTION I : SUR LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR

§1.- Sur la responsabilité

22.- Le système de responsabilité civile actuel est basé sur la faute et fut créé par le génie des canonistes sur la base des théories de Saint Augustin et de Saint Thomas d'Aquin, on considère que « *c'est l'auteur de l'acte ou de l'omission fautive qui doit supporter ses conséquences, au moyen du paiement d'une indemnisation à la victime. L'homme est un être éminemment libre et on lui livre le pouvoir du discernement. Donc, pouvant connaître les conséquences de ses actes, il doit les assumer quand on il a décidé d'agir et que c'était probablement nuisible*⁴⁷ ».

Le lieu de la faute comme fondement de la responsabilité civile a donné lieu à nombreuses discussions⁴⁸. Finalement les grandes questions sont s'il doit primer une conception de responsabilité objective ou subjective, et dans le fondement de la responsabilité subjective c'est-à-dire basée sur le concept de faute, si elle doit être appréciée *in concreto* ou *in abstracto*.

En Europe, surtout en France, déjà depuis les dernières décennies du XIXe siècle on discutait passionnément sur la pertinence d'une nouvelle théorie de récente apparition, dénommée "théorie des risques", et qui se basait principalement sur l'idée de la responsabilité objective. Cette théorie lui refusait à la faute son lieu comme fondement principal ou unique de la responsabilité civile. Deux de ses préceptes les plus importants étaient "*toute activité qui fonctionne par l'autre, elle fonctionne au risque de l'autre*" et "*celui qui dirige, en celui qui doit subir les risques*".⁴⁹

⁴⁷ « ASPECTOS CONTEMPORANEOS DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL » ; DOMÍNGUEZ ÁGUILA, Ramón, Revista de Derecho de la Universidad de Concepción, n° 185, janvier-juin 1989, page 111, traduction de l'auteur.

⁴⁸ « INTRODUCTION A LA RESPONSABILITE »; VINEY, Geneviève ,deuxième édition, L.G.D.J., Paris, 1996, page 80 et « ASPECTOS CONTEMPORANEOS DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL » ; DOMÍNGUEZ ÁGUILA, Ramón, Revista de Derecho de la Universidad de Concepción, n° 185, janvier-juin 1989, page 116 et suivantes.

⁴⁹ Cités dans « INTRODUCTION A LA RESPONSABILITE »; VINEY, Geneviève ,deuxième édition, L.G.D.J., Paris, 1996, page 81.

En France on parle de faute lourde et de faute légère⁵⁰. La faute inexcusable a pris une importance dans les dernières années non seulement dans la cadre du contrat de transport⁵¹.

§2.- Sur la responsabilité du transporteur dans le droit des transports et dans la Convention de Bruxelles

23.- Le Droit du Transport a pris un chemin autonome, en mélangeant d'une certaine manière la responsabilité objective absolue et la responsabilité subjective. On pourrait penser que la faute, et ainsi le fait voir un auteur éminent⁵², ne devrait pas avoir une grande importance dans le droit du transport, puisque, par règle général, on applique le régime de responsabilité de plein droit, mais comme lui même ajoute, la faute continue à avoir intérêt et transcendance dans le système de responsabilité applicable au transport.

Le régime de responsabilité de plein droit ou présomption de responsabilité, se distingue parce que la responsabilité du transporteur est présumée en cas d'un dommage ou une perte de la marchandise transportée, même si la cause de celle-ci est ignorée. L'important c'est seulement que la perte ou avarie soit arrivé durant la période de responsabilité du transporteur. On utilisera le système de réserves pour présumer l'occurrence du fait pendant la période de responsabilité du transporteur ou d'un autre.

Par contre la présomption de faute « *peut se définir comme l'induction probatoire d'un dommage défini à une faute inconnue.*⁵³ » On croit normalement que la présomption de faute est moins rigoureuse en faveur de le présumé responsable, mais ce n'est pas toujours le cas, car « *on se contentera peut être de la preuve qu'il n'a pas été commis de faute ou, plus sévèrement, on se*

⁵⁰ Dans des autres systèmes par exemple dans l'article 44 du Code Civil Chilien, on définit trois types de fautes. La faute grave assimilable à la faute lourde en France, la faute légère et la faute très légère (*culpa grave, culpa leve et culpa levisima*)

⁵¹ Aussi dans la loi du travail et la loi sur accidents de la circulation.

⁵² BONASSIES, Pierre; préface à l'ouvrage; « LA FAUTE DU TRANSPORTEUR » ; SERIAUX, ALAIN, Economica, Paris, 1984.

⁵³ « TRAITE GENERAL DE DROIT MARITIME » ; AFFRETEMENTS ET TRANSPORTS, TOME II, LE CONTRAT DE TRANSPORT DE MARCHANDISES » ; RODIERE René, Dalloz, Paris 1969, page 253, N° 613.

refusera à croire la présomption infondée tant que celui qu'elle accable n'aura pas établi que sa défaillance est due à tel événement qu'il démontre et qui n'est lui pas imputable⁵⁴. »

24.- Nous devons comprendre la régulation actuelle du contrat de transport maritime comme un régime basé sur la responsabilité de plein droit imperative du transporteur. Elle est née comme un exercice de concessions mutuelles des deux parties impliquées dans le contrat. Ainsi, le transporteur supporte une responsabilité plein droit qui ne peut pas être allégé ou dérogé par les parties, nonobstant il dispose de la possibilité d'être exonéré de cette responsabilité dans certaines situations beaucoup plus larges que dans le Droit Commun et surtout le transporteur a le droit de limiter le montant de l'indemnisation à payer dans le cas de causer une perte ou avarie, ce qu'on connaît comme la limitation de responsabilité du porteur maritime.

Au-delà des apparences ou des quelques interprétations dans un autre sens⁵⁵, nous considérons que la Convention de Bruxelles de 1924 institue la "responsabilité de plein droit" du transporteur en cas d'une perte ou avarie des marchandises transportées par mer comme une de ses piliers principaux. Comme l'a dit notre professeur Pierre Bonassies : *«ce qui est pour nous le principe fondamental du droit des transports maritimes : à savoir que le transporteur maritime est responsable de plein droit du dommage subi par la marchandise , sauf à faire la preuve du cas excepté précis qui a été la cause du dommage, ce qui laisse nécessairement à sa charge tout dommage d'origine indéterminé.⁵⁶ »*

⁵⁴ « TRAITE GENERAL DE DROIT MARITIME » ; AFFRETEMENTS ET TRANSPORTS, TOME II, LE CONTRAT DE TRANSPORT DE MARCHANDISES » ; RODIERE René, Dalloz, Paris 1969, page 253, N° 613.

⁵⁵ « CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL CONTRATO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCIAS TOTAL O PARCIALMENTE MARITIMO » ; SANDOVAL LÓPEZ, Ricardo page 20 et suivantes dans www.uncitral.org/pdf/english/texts/.../Sandoval-analysis.pdf et aussi « DERECHO MARÍTIMO » ; CONTRERAS STRAUCH, Osvaldo, Lexisnexis, 2006, Santiago du Chili, page 198 et suivantes et « LA RESPONSABILIDAD EN EL DERECHO MARÍTIMO » ; TOMASELLO WEITZ, Leslie, Conosur, Santiago du Chile, 1995, page 57 et suivantes.

⁵⁶ «LE DROIT POSITIF FRANÇAIS EN 1997, COMMENTAIRES DE JURISPRUDENCE” ; BONASSIES, Pierre, “Droit Maritime Français”, 1998, hors série n°2, n°109, page 71.

On peut ajouter que plusieurs de ces causes se mélangent un peu les unes avec les autres et qu'elles pourraient se fusionner sous un principe plus abstrait de responsabilité, mais il s'agit de la technique législative typique des pays du Common Law, qui a été suivie dans la rédaction de cette Convention.

§3.- Sur la responsabilité du transporteur dans les Règles de Hambourg

25.- Et c'est ainsi que les Règles de Hambourg ont établi un principe de responsabilité plus compatible avec le mode de réfléchir du monde juridique continental. Son article 5.1 nous dit : « *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 .* »

Cette nouvelle conception, plus abstraite et concordante avec la philosophie juridique continentale ou romaniste qui inspirait les Règles de Hambourg, s'inspirait directement de l'article 20 de la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 sur le transport aérien. La Convention de 1978 seulement a établi deux causes explicites d'exonération de responsabilité : l'incendie, par la gravité que celui-ci a quand il arrive dans un navire; et l'assistance maritime, par son caractère humanitaire évident.

Quelques auteurs⁵⁷ ont considéré, en base à l'article 5 où il s'exprime que le transporteur est responsable du dommage, la perte dans la marchandise et dans le retard dans sa livraison, « *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 conséquence* », qui ne s'agit pas d'une « responsabilité de plein droit » ou une « présomption de faute », mais d'un régime de responsabilité basé sur l'absence de faute, ou

⁵⁷ « DROIT MARITIME », REMON-GOUILLOD, Martine, deuxième édition, 1993, Paris, page 382.

plutôt ce que dans le droit anglo-saxon on appelle, "*due diligence*" ce qui serait assez nuisible pour le chargeur, puisqu'elle allégerait le régime de responsabilité des transporteurs maritimes. En définitive, il suffirait seulement à ceux-ci de démontrer qu'ils ont agi avec la diligence due, comme un "bon père de famille", pour être exonéré de sa responsabilité. Dans le même sens, le Doyen Georges Ripert avait écrit, en se rapportant à l'article 20 de la Convention de Varsovie : « *le transporteur n'est pas obligé de faire la preuve de cas fortuit ou de force majeure. Il se contente d'établir qu'il a fait tout ce qui était en son pouvoir, et que par conséquent, aucune faute ne peut lui être reprochée*⁵⁸. »

Mais nous devons dire que la jurisprudence en matière aérienne a interprété son principe de responsabilité de la manière suivante : « *Il importe peu qu'il ait été constaté que l'appareil était apte à la circulation aérienne en conformité des règlements, que ces conducteurs étaient en possession d'un permis de conduire (sic) en état de validité, que les installations de sécurité aérienne étaient à même de fonctionner et que les messages par radio se sont déroulés normalement, que les installations de l'aéroport étaient dans un état irréprochable, que rien ne pouvait démontrer que l'accident air été provoqué par un défaut technique de l'avion ou par l'influence des conditions atmosphériques*⁵⁹. » La démonstration de la seule diligence du transporteur et des ses préposes ne peut pas l'exonérer de sa responsabilité.

26.- Mais un grave problème se pose avec la traduction française du consensus final des Règles de Hambourg. On parle spécifiquement de la traduction Française parce que la version en langue espagnole n'a pas donnée lieu à des problématiques d'interprétation.

⁵⁸ « L'UNIFICATION DU DROIT AÉRIEN » ; RIPERT, Georges en Revue Générale du Droit des Assurances, pág. 264, cité dans « LES REFORMES APPORTEES PAR LES REGLES DE HAMBOURG A LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR MARITIME » ; SCAPEL, Christian, dans les « Compte rendu de la Rencontre Internationale organisée par l'I.M.T.M. le 25 Novembre 1992. », Marseille, 1992, page 55, n°11.

⁵⁹ Arrêt de la Cour de Paris du 1^{er} décembre 1961, JCP 1962, 12596, note de Juglart, cité dans « LES REFORMES APPORTEES PAR LES REGLES DE HAMBOURG A LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR MARITIME » ; SCAPEL, Christian, dans les « Compte rendu de la Rencontre Internationale organisée par l'I.M.T.M. le 25 Novembre 1992. », Marseille, 1992, page 59, n°18.

La version française de ce consensus est la suivante : « *il est entendu que la responsabilité du transporteur en vertu de la présente convention, est fondée sur le principe de la faute ou de la négligence présumée. Cela signifie qu'en règle générale, la charge de la preuve incombe au transporteur, mais que dans certains cas, les dispositions de la convention modifient cette règle.* »

Evidemment en France on a considéré ce consensus comme un contresens du moment qu'il établit un régime qui se contredit avec le principe général de responsabilité de l'article 5⁶⁰.

Mais pour la doctrine Française la situation est claire, ce consensus ne forme pas partie de la Convention et alors en interprétant l'article 5 des Règles de Hambourg en concordance avec la jurisprudence existante sur le principe de responsabilité de la Convention de Varsovie de 1929 (comme on a déjà dit inspiration en matière de responsabilité des Règles de Hambourg) et surtout en considérant l'esprit ou intention existante dans les auteurs de cette convention, on ne peut qu'arriver à une conclusion : le principe de responsabilité des Règles de Hambourg est celui de responsabilité de plein droit à l'égard du transporteur.

27.- Le Chili c'est un exemple intéressant sur l'application des Règles de Hambourg. Il a appliqué cette convention même avant son entrée en vigueur internationale⁶¹. Dans les principales études nationales dédiées au droit maritime⁶², on ne voit pas les auteurs se poser même le problème.

⁶⁰ Pour approfondir voir SCAPEL, Christian dans « LES REFORMES APPORTEES PAR LES REGLES DE HAMBOURG A LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR MARITIME » ; SCAPEL, Christian, « Compte rendu de la Rencontre Internationale organisée par l'I.M.T.M. le 25 Novembre 1992. », Marseille, 1992, page 51-69.

⁶¹ Les Règles de Hambourg, souscrites le 30 mars 1978 et ratifiées par le Chili, par un décret suprême, le 6 septembre 1978, elles ont été incorporées, avec des différences minimales, à la législation nationale le 12 juillet 1988, en remplaçant le Troisième Livre du Code de Commerce. Elles ont entrées en vigueur internationale, après s'être acquitté des conditions requises dans elle même établis (la ratification de 20 États), le premier de novembre 1992.

⁶² « DERECHO MARÍTIMO » ; CONTRERAS STRAUCH, Osvaldo, Lexisnexis, 2006, Santiago du Chili, page 198; « DERECHO MARÍTIMO CHILENO, EXPLICACIONES SOBRE EL LIBRO III DEL CODIGO DE COMERCIO: DE LA NAVEGACION Y EL COMERCIO MARÍTIMOS »; CORNEJO FULLER, Eugenio, Editions Universitaires de Valparaíso, 2003, Valparaíso et « LA RESPONSABILIDAD EN EL DERECHO MARÍTIMO »; TOMASELLO WEITZ, Leslie, Conosur, 1995, Santiago du Chili.

L'origine de cette différence vient de l'interprétation qu'on fait au Chili, et aussi dans une partie non négligeable des pays de l'Amérique du Sud, de principe de responsabilité établi par la Convention de Bruxelles.

Pour ces auteurs le principe de responsabilité de la Convention de Bruxelles se définit du mode suivant : « *les marchandises voyagent au risque de son propriétaire et on peut dire que ce principe est une protection en face a n'importe quel événement par apport au quel le transporteur pourrai prouver que lui ni ses préposés n'ont pas eu une ingérence dans ceux-ci ou une forme de les éviter*⁶³. »

Ainsi, la responsabilité par présomption de faute qu'on pourrait penser qu'établit les Règles de Hambourg, serait sans doute une avance par apport au régime de responsabilité existant dans la Convention de Bruxelles « *Nonobstant, c'est indéniable que l'établissement du principe de responsabilité fondé dans la faute ou présomption de faute dans les Règles de Hambourg et dans les normes équivalentes de notre Code de Commerce, constituent un progrès pour le transport de marchandises par mer*⁶⁴. »

Dans ces circonstances c'est sur que la rédaction du consensus qui a surpris la doctrine en France, ne peut pas être critiqué au Chili et dans des autres pays qu'on adopté les Règles de Hambourg.

§4.- Sur la responsabilité du transporteur dans les Règles de Rotterdam

28.- Quant à les Règles de Rotterdam, en matière de responsabilité du transporteur maritime elles essaient d'une certaine manière de mêler la formule abstraite établie aux Règles de Hambourg, avec une liste de cas exceptés, à

⁶³ « DERECHO MARÍTIMO CHILENO, EXPLICACIONES SOBRE EL LIBRO III DEL CODIGO DE COMERCIO: DE LA NAVEGACION Y EL COMERCIO MARÍTIMOS »; CORNEJO FULLER, Eugenio, Editions Universitaires de Valparaíso, 2003, Valparaíso page 238, traduction de l'auteur.

⁶⁴ « DERECHO MARÍTIMO CHILENO, EXPLICACIONES SOBRE EL LIBRO III DEL CODIGO DE COMERCIO: DE LA NAVEGACION Y EL COMERCIO MARÍTIMOS »; CORNEJO FULLER, Eugenio, Editions Universitaires de Valparaíso, 2003, Valparaíso page 243, traduction de l'auteur.

l'exemple de la Convention de Bruxelles. Bien qu'on ne doit pas oublier la remarquable élimination de la faute nautique, dont nous parlerons plus tard.

Pour certains⁶⁵, la base de la responsabilité du transporteur est aussi basée sur la responsabilité de plein droit de celui-ci, en suivant la tradition dans ce sens dans la régulation du transport international de marchandises par mer initié par la Convention de Bruxelles. Cependant, d'autres opinions⁶⁶ considèrent que l'analyse des articles correspondants peut porter parfaitement à certaines interprétations différentes, voire à l'existence d'une responsabilité basée en la présomption de faute. L'article 17 n ° 2 exprime que le porteur maritime pourra être libéré de sa responsabilité s'il accrédite qu'une faute n'a pas existé ni par sa partie ni de ses employés. Cette rédaction rappelle, d'une manière, l'article polémique 5 n°1 des Règles de Hambourg dont nous avons déjà parlé. Pourrait-on donner alors la possibilité de ce que les Règles de Rotterdam allègent le principe de responsabilité du porteur ? Nous ne croyons pas que c'était l'esprit des rédacteurs de la Convention, ainsi que nous considérons que l'article dans une question est assez plus restrictif que la norme des Règles de Hambourg, puisqu'il n'est pas seul nécessaire d'essayer qu'il s'est exercé diligemment, comme un bon père de famille ou avec "*due dilligence*", mais accréditer sans lieu à aucun doute, qu' il n'a pas existé une faute, qu' on n'a pas agit en forme négligente (ce que l'on pourra faire normalement en accréditant l'événement de certains des faits énumérés dans la liste de cas exceptés de l'article 17 n ° 3, de ceux qu'on parlera dans la section suivante).

En ce qui concerne le poids de la preuve du dommage, l'article 17 n ° 1 peut être trompeur, du moment qu'il exige au réclamant de prouver que le fait qui a causé la perte, avarie ou retard est arrivé durant la période de

⁶⁵ « ALGUNOS ASPECTOS DEL CONVENIO SOBRE EL CONTRATO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS TOTAL O PARCIALMENTE MARÍTIMO » ; SALGADO GONZÁLEZ, Patricio, Mémoire de la Licence en Droit de l'Université de Concepción, Chili, 2008, SANDOVAL LÓPEZ, Ricardo page. 22 et suivantes; dans www.uncitral.org/pdf/english/texts/.../Sandoval-analysis.pdf

⁶⁶ « TRAITÉ DE DROIT MARITIME » ; BONASSIES Pierre, SCAPEL Christian, L.G.D.J., Paris, 2010, page 725, n°1065, et « REGLES DE ROTTERDAM, REGLES DE LA HAYE-VISBY, REGLES DE HAMBOURG, FORCES ET FAIBLESSES RESPECTIVES » ; Delebecque, Philippe, dans les Anales IMTM 2010, "Les Règles de Rotterdam: le droit des transports maritimes au XXI siècle", 2011, Marseille, page 81(Les auteurs exposent cette opinion sans être d'accord avec elle).

responsabilité du porteur. Mais la Jurisprudence a toujours compris que la preuve des dommages incombe au réclamant, étant donné que selon le principe général en matière d'une preuve, la preuve des faits incombe à celui qui allègue sa circonstance.

§5- Sur le période de responsabilité du transporteur

29.- Un sujet évidemment très lié avec le principe de responsabilité du transporteur maritime c'est l'établissement de la période de la responsabilité durant laquelle le transporteur sera responsable des marchandises mises sous son soin.

On sait très bien que le période de responsabilité dans la Convention de Bruxelles va du chargement au déchargement des marchandises et dans les Règles de Hambourg, suivant l'exemple de loi Française du 18 juin 1966 et son décret d'application, du moment de la prise en charge de la marchandise par le transporteur jusqu'au moment de la livraison des marchandises. Mais l'article 4.2.ii a créé un problème d'interprétation duquel on parlera tout de suite.

Pour la doctrine et la jurisprudence Française c'est très clair que la Convention de Bruxelles établit une imposition minimale pour le transporteur de se responsabiliser pour les possibles dommages aux marchandises pendant sa charge et son déchargement⁶⁷. Les Règles de Hambourg ne prescrivent pas une obligation aussi claire à ce sujet ce qui nous paraît étrange puisqu'il s'agit d'une Convention qui naît d'une réaction des chargeurs contre les abus supposés des transporteurs.

Les Règles de Hambourg, dans son article 4.2.ii, établissent l'option de pour le porteur dont les marchandises sont mises à la disposition du destinataire, "*conformément au contrat*". La Jurisprudence chilienne⁶⁸ par

⁶⁷ La jurisprudence du Common Law ne partage pas cette interprétation de l'article 3.2 de la Convention de Bruxelles. Voir infra n°47, note 113.

⁶⁸ Voir une arrêt de la Cour Suprême de Justice du Chili, où en appliquant le Code de Commerce chilien (qui en matière de transport maritime est simplement la transcription des R.H. au droit national), le Tribunal suprême considère qu'en vertu d'une clause FIOS (*free in out stowed*), on peut considérer que le

exemple, ou on applique la Convention de 1978, a compris que ces dispositions permettent au transporteur, licitement, de mettre un terme à sa responsabilité depuis la mise à la disposition de la marchandise à une entreprise de manutention maritime, dans une période antérieure au déchargement.

Les Règles de Rotterdam établissent certaines innovations qui ont donné le lieu pour un grand nombre de critiques, en étant ce l'un des aspects les plus polémiques de la Convention.

Les Règles de Rotterdam établissent la possibilité, dans son article 13 n° 2 que : « *Nonobstant le paragraphe 1 du présent article et sans préjudice des autres dispositions du chapitre 4 et des chapitres 5 à 7, 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. Cette convention est mentionnée dans les données du contrat.* »

On pourrait comprendre qu'une simple clause insérée dans le contrat de transport, sans la nécessité d'une acceptation particulière, pourrait faire cette convention obligatoire au destinataire. Cela signifierait un transfert des risques de la cargaison et de décharge depuis les transporteurs (comme il est expressément établi dans la Convention de Bruxelles et avec moins de clarté dans les Règles de Hambourg.) au destinataire ou à ayant-droit de la marchandise. Quelques auteurs⁶⁹, mettant en relation l'article 12.3.a⁷⁰ et l'article

période de garde de la marchandise, et en conséquence celui-là de responsabilité du porteur maritime, commence avec postériorité à la charge de celle-ci au navire et il peut être fini avant la décharge des marchandises. Arrêt du 21 septembre 2009, numéro d'affaire 1883-2008, "Compañía de Seguros Generales Cruz del Sur con Naviera Chilena del Pacífico."

⁶⁹ « TRAITÉ DE DROIT MARITIME » ; BONASSIES Pierre, SCAPEL Christian, L.G.D.J., Paris, 2010, page 706-708, n° 1034

⁷⁰ Article 12 : *Durée de la responsabilité du transporteur*

1. Le transporteur est responsable des marchandises en vertu de la présente Convention depuis leur réception par une partie exécutante ou lui-même en vue de leur transport jusqu'à leur livraison.
2. a) Si la loi ou la réglementation du lieu de réception exige que les marchandises soient remises à une autorité ou à un autre tiers auprès duquel il pourra les retirer, le transporteur est responsable des marchandises depuis leur retrait auprès de cette autorité ou de ce tiers.
- b) Si la loi ou la réglementation du lieu de livraison exige qu'il remette

13, sont arrivés à une conclusion inconfortable dans laquelle ils se demandent : si le chargeur ou le destinataire peuvent-ils procéder à la cargaison et la décharge des marchandises, en conformité à l'article 13, dans quel moment on doit comprendre que se produit effectivement la réception des marchandises et sa livraison ? Ne serait-il pas cette clause nulle pour contredire une claire norme impérative ?

L'origine de cette problématique découle de la différente application jurisprudentielle de la clause FIOS entre les pays du Common Law et ceux de tradition romanistique, spécialement la France. À travers l'application de cette clause on a entendu par les Tribunaux du Common Law que la responsabilité pendant la charge et le déchargement des marchandises ne retombait pas sur le transporteur mais sur l'indiqué en vertu de ce *linaterm*, chargeur ou un destinataire. Les Tribunaux Français ont considéré que cette décision n'est pas ajustée à droit, et qu'on peut transférer seulement, les frais de charge ou de déchargement, mais non la responsabilité⁷¹.

30.- Mais en interprétant la Convention de cette façon, nous oublions certains points extrêmement importants. Dans un commentaire de jurisprudence apparu dans le Droit Maritime Français du mois de mars 2011⁷², le professeur Philippe Delebecque, délégué de la France devant CNUDCI durant la genèse des R.R., a exprimé certaines réflexions intéressantes.

les marchandises à une autorité ou à un autre tiers auprès duquel le destinataire pourra les retirer, le transporteur est responsable des marchandises jusqu'à leur remise à cette autorité ou à ce tiers.

3. Afin de déterminer la durée de la responsabilité du transporteur, les parties peuvent convenir du moment et du lieu de la réception et de la livraison. Cependant, toute clause d'un contrat de transport est réputée non écrite dans la mesure où elle prévoit:

a) Que la réception des marchandises est postérieure au moment où débute leur chargement initial conformément au contrat; ou

b) Que la livraison des marchandises est antérieure au moment où s'achève leur déchargement final conformément au contrat.

⁷¹ Voir DELEBECQUE Philippe ; QUELLE PORTEE ET QUELLE VALIDITE RECONNAITRE A UNA CLAUSE FIOS EN DROIT FRANÇAIS?, en "Droit Maritime Français", mars 2011, n°723, page. 261-266. Mais c'est vrai que dans ce cas c'est l'application de la loi française plus stricte dans sa rédaction que la convention de Bruxelles qui fonde la décision judiciaire. Dans cass. com. 27 février 1996, n° 94-13.931(cité par l'auteur dans l'article précité page 265) on se fonde effectivement sur la Convention de 1924.

⁷² DELEBECQUE Philippe ; QUELLE PORTEE ET QUELLE VALIDITE RECONNAITRE A UNA CLAUSE FIOS EN DROIT FRANÇAIS?, en "Droit Maritime Français", mars 2011, n°723, page. 261-266

Au moment d'interpréter dans son ensemble l'article 12 et 13 des R.R., nous ne devons pas oublier l'existence de l'article 17.3.i. où les Règles établissent comme cause d'exonération de responsabilité du porteur maritime : le « *Chargement, manutention, arrimage ou déchargement des marchandises réalisé en vertu d'une convention conclue conformément au paragraphe 2 de l'article 13, sauf si le transporteur ou une partie exécutante réalise cette opération au nom du chargeur, du chargeur documentaire ou du destinataire.* »

L'interprétation correcte semble être celle-ci : la période de responsabilité du transporteur maritime commence au moment de la réception des marchandises, laquelle ne peut pas être postérieure à la charge de la marchandise, et finit avec sa livraison qui ne peut pas être antérieure au déchargement. Mais la clause FIOS permet de déplacer la responsabilité pendant la période de charge ou déchargement aux intérêts de celui qui réalise effectivement ces opérations. C'est dans ce cadre que l'article 17.3.i permet au transporteur d'être exonéré de sa responsabilité si elle démontre la faute du chargeur ou de destinataire, ou du celui qui réalise effectivement la charge ou la décharge. Et les intérêts de la marchandise pourront neutraliser toujours ce cas d'exonération en prouvant la faute du transporteur.

SECTION II : LES CAS EXCEPTES ET LA LIMITATION DE RESPONSABILITE

§1.- Sur les cas exceptés

31.- On sait très bien que les Règles de Hambourg n'ont pas établi une liste de cas exceptés⁷³ mais une présomption générale de culpabilité du porteur en cas d'une perte, un dommage ou un retard dans la livraison de la marchandise.

L'utilisation d'une liste de cas exceptés de responsabilité est typique de la forme de rédiger les lois au pays du Common Law. Dans un droit continental, spécialement le français, « *c'est la concision qui est recherchée. Au contraire le style anglais met l'accent sur la précision plutôt qu'on la concision*⁷⁴. »

L'utilisation d'une liste de cas exceptés pouvant servir le transporteur pour s'exonérer de sa responsabilité, a été largement critiqué par une certaine partie de la doctrine, surtout la doctrine de pays qui ne sont pas du tout d'accord avec le système construit par la Convention de Bruxelles⁷⁵. Mais si on les analyse d'une manière plus profonde, on peut diviser cette liste de cas exceptés en trois types de causes d'exonération, quelques uns on peut le cadrer dans le concept continental de force majeure, imprévisible et irrésistible et de cause étrangère à la volonté de celui qui l'invoque⁷⁶. Ainsi dans ce cadre on peut mentionner : l'incendie, les périls de la mer, l'acte de Dieu⁷⁷, fait de

⁷³ On l'a déjà dit mais on le répète, les Règles de Hambourg ont maintenu seulement deux causes d'exonération des celles qui faisaient partie de l'ancien catalogue de la Convention de Bruxelles. L'incendie et l'assistance des personnes et des biens.

⁷⁴ « TRAITÉ DE DROIT MARITIME » ; BONASSIES Pierre, SCAPEL Christian, L.G.D.J., Paris, 2010, page 733 n°1072.

⁷⁵ « DERECHO MARÍTIMO CHILENO, EXPLICACIONES SOBRE EL LIBRO III DEL CODIGO DE COMERCIO: DE LA NAVEGACION Y EL COMERCIO MARÍTIMOS »; CORNEJO FULLER, Eugenio, Editions Universitaires de Valparaíso, 2003, Valparaíso page 235 et suivantes.

⁷⁶ Sur la notion de force majeure et cas fortuit voir « TRAITE ELEMENTAIRE DE DROIT CIVIL », PLANIOL, Marcel, RIPERT, Georges, tome deuxième, LGDJ, Paris, 1949, page 248 n°722 et suivants.

⁷⁷ Assimilé par le Doyen Ripert au cas fortuit ou force majeure voir « TRAITE ELEMENTAIRE DE DROIT CIVIL », PLANIOL, Marcel, RIPERT, Georges, tome deuxième, LGDJ, Paris, 1949, page 248 n°722 et suivants.

guerre, fait d'ennemi public, arrêt ou contrainte de prince, restriction de quarantaine, grève ou lock-out, et émeute ou trouble civil.

Dans le cadre des cas exceptés liés à la faute du chargeur, c'est-à-dire de la faute du créancier, et aussi liés à la faute de la marchandise on peut mentionner : un acte ou d'une omission du chargeur ou propriétaire des marchandises, de son agent ou représentant ; 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 ; une insuffisance d'emballage ; une insuffisance ou imperfection de marquage.

Et finalement on doit mentionner les cas exceptés liés à l'exploitation du navire. « *C'est ici que se marque le plus fortement l'originalité du droit maritime. En droit commun, tout industriel, artisan ou transporteur (non maritime) est responsable du dommage causé par le vice de son matériel ou faute de son préposé. (...) D'une manière général, chacun est responsable de tout ce qui se passe dans son exploitation. En droit maritime, il est différemment⁷⁸.* » On est surtout dans le cas de l'innavigabilité du navire et de la faute nautique, mais aussi dans le cas du sauvetage ou tentative de sauvetage et de l'incendie. C'est seulement ici qu'on constate vraiment des différences entre le droit commun et le droit maritime.

32.- La liste d'exonérations, en comparaison de celle établie par la Convention de Bruxelles, compte de quatre innovations intéressantes.

En premier lieu la cause d'exonération de l'article 17.3.i, dont nous avons déjà parlé⁷⁹.

Mais, la plus importante de toutes sans doute, c'est l'élimination de la faute nautique. On peut dire que cette exonération de responsabilité pour le transporteur maritime est un résidu des anciennes *negligence clauses*, dont

⁷⁸ « TRAITÉ DE DROIT MARITIME » ; BONASSIES Pierre, SCAPEL Christian, L.G.D.J., Paris, 2010, page 744, n°1089.

⁷⁹ Voir *supra* n°30.

nous avons déjà eu l'occasion de parler à ce travail. Pour personne c'est un mystère que la Convention de Bruxelles est née comme une législation de compromis, entre les transporteurs et les chargeurs. La faute nautique a été l'une des concessions qui a été nécessaire de faire de la part des chargeurs.

En Droit commun, l'employeur ou un entrepreneur est responsable, en principe, par le fait de ses préposés. Cependant, en matière maritime, la faute nautique permet que le transporteur puisse être exonéré de sa responsabilité par : "*des actes, négligence ou la faute du capitaine, marin, pilote ou des préposés du transporteur, dans la navigation ou dans l'administration du navire.*" De cette norme on conclut que l'application de la faute nautique comme exception à la responsabilité du transporteur a comme *conditio sine qua non* que l'erreur ou négligence se produise durant la gestion nautique du navire et non dans la gestion commerciale.

Avec les années l'application de cette cause d'exonération de responsabilité fut considérée comme abusive par les Tribunaux et la Doctrine. On a essayé de la limiter à la moindre quantité de cas. Elle avait été déjà éliminée par les Règles de Hambourg., et donc ce n'est pas surprenant que la même chose est arrivé dans les Règles de Rotterdam, bien qu'avec une réticence indiscutable des représentants des transporteurs.

Une autre exonération qui a été éliminée se rapporte à la possibilité que la Convention de Bruxelles octroyait au transporteur maritime pour se libérer de sa responsabilité en cas d'une innavigabilité soudaine du navire pendant le voyage. Cette possibilité est éliminée dans les Règles de Rotterdam car elles prescrivent l'obligation continue du transporteur maritime de maintenir la navigabilité du navire durant tout le voyage.

Et finalement une innovation avec laquelle nous sommes tout à fait d'accord c'est l'inclusion dans la liste des causes d'exonération celle visant les « *mesures raisonnables visant à éviter ou tenter d'éviter un dommage à l'environnement* ». Elle est sans doute très liée à l'assistance en mer, car on sait bien que dans la nouvelle Convention sur l'assistance de 1989 les rédacteurs

ont établi une indemnité spéciale à toute éventualité « *due par le propriétaire du navire à tout assistant ayant effectué des opérations d'assistance à l'égard d'un navire qui, par lui-même ou sa cargaison menace de causer dommages à l'environnement*⁸⁰ ». Cette innovation de la Convention de 1989 était du à l'exemple de la pratique, avec la *Lloyd's Open Form* 1980 où on l'avait incluse comme une clause contractuelle.

§2.- Sur la limitation de responsabilité ou de réparation

33.- L'évolution historique de la limitation de responsabilité de l'armateur est très liée au concept de fortune de mer⁸¹ et celui-ci à l'institution de l'abandon de navire⁸² entre les mains des créanciers. Dans le droit continental ce dernier concept était généralement utilisé, mais dans les pays du Common Law, depuis la fin du XVIIIe siècle se développait un système beaucoup moins brutal et élémentaire de limitation de responsabilité. Ainsi en 1845 il était établi en Angleterre que l'indemnisation qui correspondait aux victimes de dommage corporel dans un accident de navigation, était au moins égale à quinze livres par tonneau de jauge. En 1894 le système moderne a été créé. Si l'armateur désirait limiter sa responsabilité il devait constituer un fond d'une valeur proportionnelle au tonnage du navire.

Mais nous ne devons pas confondre la limitation de responsabilité qui favorise le transporteur maritime et celle qui favorise l'armateur. Celle du transporteur est calculée par colis ou unité et celle de l'armateur a un caractère global et est calculée par évènement ou par navire. La limitation du transporteur est réglée par la Convention de Bruxelles de 1924 (avec ou sans ses protocoles additionnels) ou par les Règles de Hambourg de 1978, alors que le texte applicable à la limitation de l'armateur est la Convention de Londres de 1976.

⁸⁰ « TRAITÉ DE DROIT MARITIME » ; BONASSIES Pierre, SCAPEL Christian, L.G.D.J., Paris, 2010, page 363, n°512.

⁸¹ Voir « TRAITÉ DE DROIT MARITIME » ; BONASSIES Pierre, SCAPEL Christian, L.G.D.J., Paris, 2010, page 276 y 277 et aussi « ¿SUBSISTE LA FORTUNA DE MAR EN EL DERECHO MARITIMO CHILENO? » ; Barroilhet Acevedo, Claudio, Revista de Derecho de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, n° XXIX, 2007, page 143-147

⁸² C'était ainsi établi par exemple dans l'Ordonnance de Colbert de 1681, dans la Code de Commerce Français de 1807 et dans l'ancien livre IIIème du Code de Commerce Chilien.

En plus cette dite « limitation de responsabilité » en réalité devrait être connue comme "limitation de réparation", car ce n'est pas la responsabilité ce qui se limite mais la somme d'argent par laquelle le transporteur maritime doit répondre dans le cas de dommage, de perte ou de retard (dans les Règles de Hambourg et les Règles de Rotterdam) des marchandises par sa faute.

La Convention de Bruxelles a établi un système de limitation de responsabilité basé sur la Livre sterling or. Le protocole de Visby de 1968 a modifié cette unité monétaire au Franc Poincaré (aussi basé sur la convertibilité de la monnaie en or). Cependant, en 1978, le Fonds monétaire international (FMI) a établi l'interdiction de l'utilisation de l'or comme monnaie pour ses États membres, et a ordonné l'usage du Droit de tirage spécial (DTS) qui peut être défini comme « *un actif de réserve internationale, créé en 1969 par le FMI pour compléter les réserves de change officielles de ses pays membres. Sa valeur est basée sur un panier de quatre grandes devises. Les DTS peuvent être échangés contre des devises librement utilisables.*⁸³ ». En conséquence, le protocole de Bruxelles de 1979 a actualisé conformément à cette réglementation la Convention de 1924. Bien que peu d'États ont ratifié ce protocole, l'usage du DTS est devenu obligatoire par l'imposition du FMI (évidemment seulement pour les pays qui sont membres de cette organisation).

La Convention de Bruxelles (après le protocole de 1979) établit un montant de limitation de responsabilité de 666,67 DTS par colis et 2 DTS par kilo de marchandise endommagée ou perdue.

Les Règles de Hambourg ont augmenté ces montants de limitation de responsabilité d'une manière assez médiocre, de 835 DTS par colis et 2,5 DTS par kilo de marchandise perdue ou endommagée. En ce qui concerne le retard, l'article 6.b exprime que la responsabilité du porteur : « *est limitée à une somme correspondant à deux fois et demie le fret payable pour les marchandises ayant*

⁸³<http://www.imf.org/external/np/exr/facts/fre/sdrf.htm> dans la page web du Fonds Monétaire International.

subi le retard, mais n'excédant pas le montant total du fret payable en vertu du contrat de transport de marchandises par mer. »

En ce qui concerne les Règles de Rotterdam, elles établissent un montant de 875 DTS par colis ou unité de charge et de 3 DTS par kilo. Comme on peut observer, une innovation non trop profonde dans la matière. Par rapport à la limitation de la responsabilité par le retard, elles établissent la même norme et le même chiffre (2,5 fois la valeur du fret) que les Règles de Hambourg. Cependant, dans ces dernières règles on remarque que le montant de 2,5 fois la valeur du fret ne peut pas dépasser la valeur totale des marchandises transportées ce qui n'arrive pas dans les R.R.

Les trois Conventions expriment que dans le cas concret, il s'appliquera, la méthode de calcul (par kilo ou par colis) qui favorise la partie qui a subi le retard ou dommage ou perte dans la marchandise.

§3.- Exclusion de la limitation

34.- La limitation de responsabilité peut être exclue en cas de l'existence d'une "déclaration de valeur" réalisée par le chargeur. Elle sera utilisée quand le chargeur aura la conscience de la valeur très supérieure de la marchandise en relation avec les limites de réparation. Mais en pratique elle est peu utilisée, étant donné que cette déclaration bien qu'elle exclut la limitation de réparation, n'évite pas qu'au cas où la perte ou un dommage aux marchandises est encadré dans un cas dans lequel le porteur n'est pas responsable, l'exonération de responsabilité s'applique en faveur de celui-ci. Une solution plus pratique est d'assurer les marchandises par sa valeur réelle.

La limitation peut aussi être exclue dans le cas de dol ou de faute intentionnel du transporteur et, aussi par ce qu'il a été dénommé dans la doctrine française faute inexcusable. La Convention de Bruxelles-Visby, les Règles de Hambourg et les Règles de Rotterdam se rapportent à cette faute quand elles parlent d'un acte ou d'une omission personnelle imputable au sujet qui invoque son droit à limiter sa responsabilité, commise témérement et

avec conscience de que la perte ou le dommage se produiraient probablement⁸⁴.

La Convention originale de 1924 n'établissait pas de mécanismes pour laisser sans effet la limitation de réparation. Cependant, la jurisprudence a toujours compris que le dol pouvait casser le droit à une limitation, se basant dans le principe de la bonne foi et en la maxime juridique qui dit que le dol est l'exception à toutes les règles. C'est le protocole de Visby, en 1968, qui mettant à jour le droit maritime avec le droit aérien (ou on utilisait la faute inexcusable comme cause de déchéance de l'application de la limitation au transporteur aérien depuis le Protocole de la Haye de 1955) instaura cette nouveauté.

§4.- Certaines réflexions

35.- La limitation de responsabilité ou de réparation, est l'un des éléments essentiels du Droit des Transports moderne. D'une origine indubitablement maritime⁸⁵, cette institution a gagné un terrain dans la régulation de la grande majorité des moyens de transport. Le transport est une activité d'intérêt général, et avec le droit à limitation de responsabilité on cherche à le stimuler.

Monsieur le professeur Philippe Delebecque a dit, par apport à la limitation de responsabilité, en commentant un arrêt de la Cour de Cassation : *« Plus fondamentalement, la décision renforce cette institution essentielle au monde maritime qu'es la limitation de responsabilité. Il faut s'en réjouir au moment où l'institution est décriée. La limitation de responsabilité est, en matière maritime le principe. Elle n'appelle aucune interprétation stricte⁸⁶. »*

La limitation de responsabilité se fonde aussi sur une raison économique : *« la vie financière des entreprises complexes qu'a fait naître la société industrielle repose, pour celles qui ont à compter avec les aléas*

⁸⁴ Pour approfondir voir « LA NOTION DE FAUTE INEXCUSABLE ET LE PRINCIPE DE LA LIMITATION DE RESPONSABILITE » ; CORBIERE, Isabelle , "MELANGES BONASSIES", Moreaux, 2001, page.103-127.

⁸⁵ Voir supra note 46.

⁸⁶ ." DROIT MARITIME FRANÇAIS, *commentaires de jurisprudence*, arrêt du 4 octobre 2005, navire "Laura", DELEBECQUE Philippe, n°667, 2006, page 130, n°7.

naturels, sur l'assurance ; or l'assurance exige une prévision des sinistres aussi exacte que possible. La loi ne peut nier les risques inhérents au transport mais elle vise à rendre prévisible l'importance de leur conséquences financières⁸⁷. »

Et la loi accomplisse cette tâche par l'intermédiaire de l'institution de la limitation de responsabilité.

Actuellement ils existent certaines discussions sur la possibilité d'établir cette possibilité de limiter sa responsabilité non seulement en faveur du transporteur sinon aussi du chargeur. On parlera de ça au moment d'analyser les opinions des chargeurs par apport aux Règles de Rotterdam⁸⁸.

⁸⁷ « LE DOMAINE DES LIMITATIONS LEGALES DE RESPONSABILITE DANS LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR MER3. SCAPEL, Christian, Thèse Faculté de Droit et de Science Politique d'Aix en Provence, juillet 1973, N°1, page2.

⁸⁸ Voir *infra* n°50.

TITRE DEUXIEME : LES REGLES DE ROTTERDAM, UNE NOUVELLE CONVENTION POUR LE DROIT DU TRANSPORT INTERNATIONAL

CHAPITRE I: LES PRINCIPALES INNOVATIONS DES REGLES DE ROTTERDAM

36.- Dans cette partie de l'ouvrage on développera quelles sont les nouveaux apports des Règles de Rotterdam au transport international du XXIème siècle.

Ainsi on commencera par rechercher sur ses principales innovations qui signifient une mise à jour nécessaire pour le transport international des marchandises du XXIe siècle.

En deuxième lieu, on réfléchira sur la possibilité de que ces Règles donnent des nouveaux airs à la liberté contractuelle et, ainsi, celle-ci obtienne une nouvelle place dans le cadre du contrat de transport.

SECTION I: UNE MISE A JOUR NECESSAIRE POUR LE TRANSPORT INTERNATIONAL DES MARCHANDISES

§1.-La prescription

37.- Il y a des innovations claires et précises, comme le changement du délai de prescription⁸⁹ dans l'article 62 : « *Aucune action judiciaire ou arbitrale relative à des réclamations ou des litiges découlant d'un manquement à une obligation prévue dans la présente convention ne peut être engagée après d'un délai de deux ans.* » Le délai court à partir du jour où les marchandises ont été livrées par le transporteur ou, lorsqu'elles n'ont pas été livrées ou ne l'ont été que partiellement, à partir du dernier jour où elles auraient dû être livrées.

Mais il y a des innovations plus radicales et on parlera plus profondément tout de suite.

§2.-Le Transport multimodal

38.- Les Règles de Rotterdam tentent de s'adapter à la réalité actuelle existante dans le monde du transport maritime et règles, de certaine manière, non seulement le transport par mer, sinon que aussi certains aspects du transport qui n'évolue pas par la voie maritime. Son propre nom permet de la comprendre : « *Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer* ».

Dans cet aspect les Règles de Rotterdam sont complètement différentes de ses prédécesseurs. La Convention de Bruxelles et les Règles de Hambourg réglementaient exclusivement le transport maritime, sans se préoccuper du préachemenement et postachemenement des marchandises.

⁸⁹ Dans la Convention de Bruxelles le délai est d'un an, dans les Règles de Hambourg le délai est de deux ans.

Mais dans la situation présente c'est une nécessité impérieuse de la faire comme une conséquence évidente de l'évolution du transport de marchandises dans les cinquante dernières années, non seulement dans l'aspect maritime. L'utilisation massive des conteneurs, objets qui servent aussi bien pour le transport terrestre comme pour le transport maritime a donné origine à un besoin d'unification et de coordination entre ses deux modes de transport, des modes que par sa nature propre ont besoin aussi de différentes réglementations en certains aspects.

Cette évolution a apporté le développement d'un nouveau concept, c'est à dire le transport de « porte à porte », « *door to door* », à différence de celui existant avec antériorité, le transport « port à port ». Ce phénomène a obligé aux Règles de Rotterdam de traiter, en certaines occasions, situations qui n'ont pas un caractère maritime sinon terrestre ou aérien, lui donnant, par conséquence, un caractère multimodal.

On a défini le transport multimodal comme : « *un transport qui réalise un déplacement de marchandises par aux moins deux modes de transports différents sur la base d'un contrat unique, couvrant le transport de bout en bout sous la responsabilité d'un opérateur unique qu'il est généralement convenu d'appeler l'entrepreneur de transport multimodal*⁹⁰. »

39.- Nonobstant, il ne faut pas se tromper, traiter le transport multimodal n'est pas l'objectif principal des Règles de Rotterdam. Monsieur le professeur Philippe Delebecque le dit, avec beaucoup de conviction: « *Au vrai, la nouvelle convention n'est pas une convention multimodale et n'a jamais eu cette ambition. Elle a simplement cherché à couvrir si les parties le souhaitent, les opérations de pré et de post-acheminement*⁹¹. »

⁹⁰ « TRAITÉ DE DROIT MARITIME »; BONASSIES Pierre, SCAPEL Christian, L.G.D.J., Paris, 2010 page 829, n°1200.

⁹¹ « REGLES DE ROTTERDAM, REGLES DE LA HAYE VISBY, REGLES DE HAMBOURG, FORCES ET FAIBLESSES RESPECTIVES » ; DELEBECQUE, Philippe, dans les « REGLES DE ROTTERDAM : LE DROIT DES TRANSPORTS MARITIMES DU XXI^e SIECLE », Annale IMTM, Marseille, 2011, page 81, n°22.

L'article 82 des Règles de Rotterdam est assez clair. Aucune disposition de la convention n'affectera l'application des conventions internationales en vigueur en matière de transport aérien, transport routier, transport ferroviaire et transport fluvial intérieur. L'article ne parle pas d'une convention qui traite le transport multimodal, qui dans les faits existe, connue comme la Convention de Genève de 1980, adoptée par l'Assemblée de Nations Unies le 24 mai 1980. Nonobstant cette convention elle n'a pas entrée en vigueur y, c'est très probable qu'elle ne le fera jamais, du fait qu'elle n'a pas été ratifiée sinon pour un faible nombre de pays.

Mais aussi l'article 26 des Règles de Rotterdam exprime que les normes de la Convention ne vont pas s'appliquer avec préférence sur les mandats de tout autre convention international applicable, si on a souscrit un contrat indépendant et séparé par rapport à la partie du voyage qui n'est pas effectué par mer.

La Convention utilise le système appelé « de réseau⁹² » qui établit qu' l'application de normes spécifiques à chaque tronçon du transport modal va dépendre du l'intervalle du transport où il s'est produit le fait endommageant. Par conséquence on peut déduire que les Règles de Rotterdam seulement vont s'appliquer au dommage d'un origine incertain, d'une manière on pourrait dire, subsidiaire.

Nous croyons que l'esprit primaire des rédacteurs des Règles de Rotterdam fut de traiter le transport multimodal d'une manière beaucoup plus large de ce que finalement ils ont pu le faire. Les raisons pratiques, qui cherchent à obtenir les plus rapidement possible l'adoption des Règles de Rotterdam par les pays d'Europe (pays qui comptent avec des conventions régionales spécifiques pour chaque mode de transport) ont fait nécessaire sacrifier cette conviction pour donner lieu à une application alternative ou

⁹² Voir « TRAITÉ DE DROIT MARITIME » ; BONASSIES Pierre, SCAPEL Christian, L.G.D.J., Paris, 2010, page 836 et suivantes, et "Las Regla de Rotterdam (I)"; LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA, Carlos, Cuadernos de Derecho Transnacional, marzo 2010, Madrid, page 178 et suivantes

subsidaire du régime de Rotterdam par apport aux autres conventions de transport.

En tout cas on ne peut pas négliger l'importance de cette approche maritime plus des Règles de Rotterdam dans le cadre des pays qui, au contraire des Etats Européens, ne comptent pas avec des conventions internationales qui traitent le transport ferroviaire, fluvial ou routier. Nous pensons notamment à l'Amérique Latine. Le règlement du transport multimodal même en droit interne dans la majorité des pays de cette région est certainement insuffisant. Les RR pourraient être une réponse aux problèmes de connectivité de ces vastes territoires.

Donc nous ne pouvons qu'être d'accord avec cette vision expansive du champ d'application des Règles de Rotterdam vers le transport multimodal. Dans un monde comme le notre, c'est évident que les réponses aux futurs enjeux du transport international ne sont plus de les transports unimodals. En attendant l'existence d'un consensus politique international pour mettre en œuvre une convention qui régira vraiment le transport multimodal on peut espérer que les Règles de Rotterdam pourront apporter un peu plus de clarté à ce monde si obscur encore, mais si plein d'opportunités.

§3.- Les documents de transports électroniques

40.- Le transporteur, ou plutôt le capitaine du navire, est obligé de livrer au chargeur, à sa demande, un connaissement au moment de prendre en charge les marchandises. C'est prescrit ainsi dans l'article 3n^o3 de la Convention de Bruxelles et dans l'article 14 n^o1 des Règles de Hambourg. Nonobstant, dans les 96 articles des Règles de Rotterdam on ne mentionne une seule fois le terme « connaissement ». Dans ce sens, les Règles de Rotterdam mettent fin à une tradition de siècles dans le transport maritime des marchandises. Ainsi, dans la convention on utilise le terme de « document de transport » qui peut être négociable ou non négociable, écrit ou électronique.

Cette nouveauté a été très critiquée⁹³, mais nous considérons cette modification du régime du transport maritime et du connaissement en étant d'accord aux temps présents. Ils existent déjà certains systèmes de connaissement électroniques. On peut mentionner surtout le système BOLERO et le plus récent ESS-Databridge⁹⁴. Certains des plus grands armateurs du monde utilisent ces systèmes de connaissement électroniques, et ils n'ont pas eu des problèmes insolubles pour accomplir deux des principales du connaissement ; reçu de la marchandise et preuve du contrat de transport. Nonobstant c'est vrai que l'utilisation du connaissement électronique comme titre négociable des marchandises avec des tiers qui ne forment pas parties de chaque système, a rencontré plus de difficultés⁹⁵.

Et en plus c'est vrai que le système actuel du connaissement en papier a toujours fonctionné et continue à le faire. Le système compte avec l'appui des siècles de pratique. Mais si on était en train de rédiger une toute nouvelle réglementation pour le contrat de transport maritime, pourquoi fermer les yeux devant indéniable importance des documents et contrats électroniques dans le cadre du commerce international actuel?

Par exemple, la CNUDCI a en 1996 approuvé la loi modèle de Commerce Electronique l'année 1996 et la loi modèle de signature électronique l'année 2002. Il existe aussi une Convention des Nations Unies de l'année 2005 sur l'utilisation des moyens électroniques dans les contrats internationaux et c'est certain que la plupart des pays du monde ont adopté dans son droit internet le document électronique, la signature électronique et les services de certification de cette signature.

⁹³ « PARTICULAR CONCERNS WITH REGARD TO ROTTERDAM RULES »; Álcantara, José y autres, Cuadernos de Derecho Transnacional, Octubre 2010, Vol.2 nº1, page 8. y 9, et le point nº7 de la « Declaración de Montevideo », signée par nombreux spécialistes du Droit Maritime de différentes nationalités, dans laquelle demandent à ces Etats respectifs de ne pas signer ni ratifier la nouvelle Convention. Voir dans <http://www.revistapoliza.com/especial/declaracionMontevideo.pdf>

⁹⁴ Pour approfondir voir « BILLS OF LADING IN AN ELECTRONIC AGE » ; GASKELL, Nicholas, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, 2009, informa law, UK, London, pages 233-284.

⁹⁵ « It might be said that neither Bolerto nor the ESS-Databridge entirely replaces paper documents, in that both have make provision for producing paper bills for those trading with an end user whos is not in the particular closed sistem. » « BILLS OF LADING IN AN ELECTRONIC AGE » ; GASKELL, Nicholas, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, 2009, informa law, UK, London, page 266.

41.- L'article 8 des Règles de Rotterdam établit que « *tout ce qui doit figurer dans un document de transport en vertu de la présente convention pourra être consigné dans un document électronique de transport, pour autant que ce document électronique soit émis et utilisé par la suite avec le consentement du transporteur et du chargeur.* » Et sa lettre b) ajoute : « *l'émission, le contrôle exclusif ou le transfert d'un document électronique de transport a le même effet que l'émission, la possession et le transfert d'un document de transport.* »

L'article 9, établit la nécessité de donner lieu à certaines procédures pour l'emploi d'un document électronique de transport négociable⁹⁶.

Finalement, l'article 10 des Règles de Rotterdam règle la substitution d'un document de transport négociable ou d'un document électronique de transport négociable, dans le cas où un document de transport a été émis et le transporteur et le teneur conviennent de le substituer par un document électronique de transport négociable ou vice-versa.

En tout cas, c'est évident que l'importance du connaissance traditionnel utilisé tous les jours dans le transport maritime ne peut pas être menacé par la nouveauté des documents électroniques. Les Règles de Rotterdam ne font rien dans ce sens, parce que si bien c'est vrai que le mot connaissance n'est pas mentionné dans la convention, ça ne veut pas dire qu'il interdit ou supprime son utilisation.

« *There is a fear of the unknown among some lawyers when they consider the impact of the technology in the legal provisions.*⁹⁷ » Et c'est ne pas seulement dans le domaine du droit maritime qu'on voit cette tendance.

⁹⁶Article 9:

1.- *L'utilisation d'un document électronique de transport négociable est soumise à des procédures qui prévoient:*

a) *La méthode pour émettre ce document en faveur du porteur envisagé et le lui transférer ; et*
 b) *Les moyens d'assurer que le document conservera son intégrité ;*
 c) *La façon dont le porteur peut démontrer qu'il a la qualité de porteur ;*
 d) *La façon de confirmer que la livraison au porteur a eu lieu, ou qu'en vertu du paragraphe 2 de l'article 10 ou des alinéas a ii et c du paragraphe 1 de l'article 47 le document a cessé d'être valable ou de produire son effet.*

2.- *Les procédures visées au paragraphe 1 du présent article sont mentionnées dans les données du contrat et son aisément vérifiables.*

Le défi sera, alors, transformer en la pratique le document électronique en un instrument fiable, négociable et représentatif de la marchandise. Celles ci sont justement les plus importantes caractéristiques qui actuellement gardent le connaissance dans sa place de privilège. Elles doivent être soignées pour continuer en train de dynamiser le transport maritime de marchandises dans le monde et le commerce international en général.

§4.- Les conteneurs

42.- Nous considérons qu'une des plus importantes et nécessaires réformes introduites au cadre actuel du transport maritime international des marchandises par les Règles de Rotterdam est la nouvelle réglementation du transport en pontée des conteneurs.

« En 2000, le nombre de conteneurs transportés par mer a dépassé les cent millions. En 2007 il a atteint deux cent millions. En 2015, les trois cent millions seront probablement dépassés, tandis que, déjà, des portes navires de 14 000 EVP sont en exploitation, et que l'on envisage la construction de 18 000 EVP⁹⁸. » C'est sur que le transport de conteneurs est un point pas du tout négligeable dans le cadre actuel du monde du transport maritime.

Cependant la Convention de Bruxelles ne donne pas réponse à cette problématique, née, évidemment beaucoup plus tard que la date de signature de la Convention le 25 août 1924. Et les amendements de Visby n'ont pas osé vraiment donner une solution à ce sujet.

La problématique est très connue. La Convention de Bruxelles exclut de son champ d'application le transport en pontée. Ce n'est pas qu'il l'interdit,

⁹⁷ « BILLS OF LADING IN AN ELECTRONIC AGE » ; GASKELL, Nicholas, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, 2009, informa law,uk london, page 283

⁹⁸ « LE DROIT DE TRANSPORT MARITIME DE CONTENEURS A L'OREE DU 21^E SIECLE » ; BONASSIES, Pierre, Droit Maritime Français, janvier 2009, page 7. Ces chiffres son tirés de l'étude réalisée par le Comandant Tonellot au CDMT de l'Université Paul Cézanne (Les megaships. A propos des mega porte-conteneurs, Aix en Provence 2008).

c'est tout simplement qu'il donne au transporteur la possibilité d'exclure le transport en pontée du régime impératif de la Convention, en déclarant la marchandise chargée en pontée et en la chargeant effectivement ainsi⁹⁹.

C'est clair que dans l'époque de la signature de la Convention de Bruxelles transporter une marchandise en pontée c'était audacieux. Mais le cas actuel des conteneurs évidemment est différent. *« En effet, ceux ci, par leur caractéristiques, protègent la marchandise même si celle-ci est chargée en pontée, ce qui ne justifie d'atténuer la responsabilité du transporteur dans ce cas. De plus, les navires porte-conteneurs spécialisés, dont les capacités et le nombre ne cessent de croître, ne permet plus de faire une distinction nette entre chargement en pontée et en cale¹⁰⁰. »*

Pourtant en principe, sous le régime de la Convention de 1924, chaque fois qu'on transporte un conteneur en pontée, il serait nécessaire de demander le consentement du chargeur. Quelle est la pontée des porte-conteneurs ? Comment prouver le consentement du chargeur ? En plus la jurisprudence française est stricte à cet égard¹⁰¹.

Mais la solution, en réfléchissant un peu, est assez simple. S'il n'y a pas de consentement du chargeur pour charger en pontée, alors le transporteur ne peut pas exclure le transport de cette marchandise de l'application de la Convention de 1924, donc celle ci devienne tout à fait applicable et alors le juge de fond peut exiger le respect de l'alinéa 2 de l'article 3 de la Convention : *« 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*

⁹⁹ Voir « LE DROIT DE TRANSPORT MARITIME DE CONTENEURS A L'OREE DU 21^E SIECLE » ; BONASSIES, Pierre, Droit Maritime Français, janvier 2009, page 9.

¹⁰⁰ « TRAITÉ DE DROIT MARITIME »; BONASSIES Pierre, SCAPEL Christian, L.G.D.J., Paris, 2010, page 629, n° 922.

¹⁰¹ Navire Cam Iroko Express, DMF 2003.377, obs. R.Achard; Navire Ville de Tanya, DMF 2007.1002, obs. Philippe Delebecque et DMF 2008.538, obs. Yves Tassel.

*transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées.*¹⁰²»

Les Règles de Hambourg sont applicables aux transports en pontée, même si cette Convention fait une différence entre la pontée régulière et la pontée irrégulière. Le transport en pontée est considéré régulier en cas d'accord du chargeur ou, s'il n'y a pas cet accord, lorsqu'il « *est exigé par la réglementation* » ou effectué « *conformément aux usages du commerce considéré.* » S'il n'est pas autorisé le transport en pontée est irrégulier. Les Règles de Hambourg apportent aussi une règle nouvelle, le transporteur a l'obligation de faire mention au connaissement du chargement en pontée régulier.

Les Règles de Rotterdam, de sa part, elles sont plus précises encore. Son article 25 exprime : « *les marchandises ne peuvent être transportées en pontée que si ce transport a) est exigé par loi ; b) s'effectue dans ou sur des conteneurs ou véhicules adaptés au transport en pontée, et sur des ponts qui son spécialement équipés pour transporter de tels conteneurs ou véhicules.* »

« *Même si le nouveau texte n'est pas parfait, il est sûr qu'il est en tout cas propre à résoudre un problème urgent, celui du régime applicable à la mise en pontée des conteneurs*¹⁰³ », nous dit le professeur Bonassies. Nous ajoutons que c'est une mise à jour nécessaire et, sans doute, un point positif de ces nouvelles Règles.

§5.- Autres nouveautés

43.- Il y à des nouveautés intéressantes et nécessaires pour le bon développement du trafic international des marchandises, avec un caractère moins primordial mais à ne pas écarter.

¹⁰² Voir: « TRAITÉ DE DROIT MARITIME » ; BONASSIES Pierre, SCAPEL Christian, L.G.D.J., Paris, 2010, page 691, n°1020 ; « LE DROIT DE TRANSPORT MARITIME DE CONTENEURS A L'OREE DU 21^E SIECLE » ; BONASSIES, Pierre, Droit Maritime Français, janvier 2009, page 11.

¹⁰³ « LE DROIT DE TRANSPORT MARITIME DE CONTENEURS A L'OREE DU 21^E SIECLE » ; BONASSIES, Pierre, Droit Maritime Français, janvier 2009, page 15.

Nous nous référerons premièrement à l'identification du transporteur, nettement plus claire dans les Règles de Rotterdam que dans les deux conventions antérieures. « *Les RR son plus directes en considérant que le transporteur désigne la personne qui conclut un contrat de transport avec le chargeur (art.1.5). En outre, et surtout, elle s'attachent à identifier le transporteur lorsque le document contractuel ne le permet pas, en présumant que le propriétaire du navire prend la qualité de transporteur (art. 37.2). La solution qui ne doit pas être comprise de façon systématique rejoint celle retenue par la jurisprudence française¹⁰⁴.* »

En plus, bien que dans les Règles de Hambourg le transporteur substitué obéit au même régime qu'au transporteur contractuel, les Règles de Rotterdam avancent davantage en établissant le même régime pour la partie exécutive maritime, en fait le transporteur sous traitant, l'entrepreneur de manutention ou le consignataire du navire.

Les Règles de Rotterdam établissent un délai de 7 jours pour faire les réserves qui pourraient correspondre en cas de dommage non évident des marchandises livrés par le transporteur. Les Règles de Hambourg établissaient un délai de 15 jours contre les trois jours de la Convention de Bruxelles. Nous considérons que la nouvelle Convention impose un juste équilibre.

Par apport à la livraison de marchandises il ya aussi de nouveautés. Dans les mots du professeur Philippe Delebecque : « *La réglementation de la livraison est également nouvelle et de nature à moderniser le droit des transports maritimes. Ni les Règles de la Haye Visby, ni les Règles de Hambourg ne disent quoi que ce soit sur les droits et les obligations du transporteur à l'arrivée des marchandises à destination. Les rédacteurs des RR n'ont pas voulu laisser cet aspect important du transport – ne s'agit-il pas de son dénouement ? – à la loi applicable. D'où des dispositions très utiles*

¹⁰⁴ « REGLES DE ROTTERDAM, REGLES DE LA HAYE VISBY, REGLES DE HAMBOURG, FORCES ET FAIBLESSES RESPECTIVES » ; DELEBECQUE, Philippe, dans les « REGLES DE ROTTERDAM : LE DROIT DES TRANSPORTS MARITIMES DU XXI^e SIECLE », Annale IMTM, Marseille, 2011, page 77, n°13.

insistant sur l'obligation même de prendre livraison, déterminant les parties en droit de retirer les marchandises, dans des conditions différentes selon qu'un document (négociable ou non négociable) a été émis (art. 45 s.) et s'intéressant au sort des marchandises en souffrance¹⁰⁵. »

On peut mentionner aussi la réglementation plus détaillée que la nouvelle convention nous délivre par apport au chargeur. On définit largement son concept (et celui de chargeur documentaire), ses obligations et ses responsabilités. « *Ces dispositions clarifient la situation du chargeur et en font un personnage responsable dûment impliqué dans l'opération de transport maritime¹⁰⁶. »* On peut sans doute se demander pourquoi on n'a pas établi une limitation de responsabilité en sa faveur. On va voir, dans le prochain chapitre, qu'il ne manque pas les critiques à cet égard.

¹⁰⁵ « LES REGLES DE ROTTERDAM » ; DELEBECQUE, Philippe dans le site web de l'Association du corps officier du port de Maroc, <http://acopm.ma/communications/exposes/202-amlog.html>

¹⁰⁶ « REGLES DE ROTTERDAM, REGLES DE LA HAYE VISBY, REGLES DE HAMBOURG, FORCES ET FAIBLESSES RESPECTIVES » ; DELEBECQUE, Philippe, dans les « REGLES DE ROTTERDAM : LE DROIT DES TRANSPORTS MARITIMES DU XXI^e SIECLE », Annale IMTM, Marseille, 2011, page 78, n°14.

SECTION II: UNE NOUVELLE PLACE POUR LA LIBERTE CONTRACTUELLE DANS LE TRANSPORT MARITIME DES MARCHANDISES

§1.- Quelques précisions nécessaires

44.- Un des principes plus importants dans un contrat, d'accord à l'interprétation volontariste du Code Civil Français, c'est l'autonomie de la volonté. De ce principe majeur se déduisent trois principes subordonnés, la liberté contractuelle, la force obligatoire du contrat et son effet relatif.

La liberté contractuelle «*se manifeste au moment de la conclusion du contrat dans une triple faculté : contracter ou non ; choisir la personne du contractant ; déterminer librement (mais en accord avec l'autre partie) les clauses du contrat (...)* ; quant aux lois impératives ou d'ordre public, dont le domaine est restreint, elles ont pour objet essentiel de protéger la volonté des parties.¹⁰⁷

La réglementation internationale impérative du contrat de transport des marchandises par mer est née comme une réponse aux abus constants des transporteurs maritimes contre les chargeurs, à une époque où la liberté contractuelle dans les relations entre eux était totale. Les clauses contractuelles d'exonération de responsabilité insérées dans les connaissements, connues comme les « *negligence clauses* », ont été le méthode utilisé pour favoriser une impunité totale pour le transporteur, même face à son comportement négligent.

Par conséquence la Convention de Bruxelles et, de la même façon les Règles de Hambourg, on établit un régime impératif pour le domaine d'application des ses prescriptions. C'est vrai que le critère documentaire de la Convention de 1924 comme le critère purement contractuelle des Règles de Hambourg faisaient un peu moins compliqué la solution de ce problème.

¹⁰⁷ « TRAITE DE DROIT CIVIL, LES OBLIGATIONS, LE CONTRAT » ; GHESTIN, Jacques, LGDJ, Paris, 1980, page 23.

Nonobstant la nouvelle Convention, comme nous l'avons déjà dit, utilise aussi un nouveau et important critère d'application, le « *trade approach* » ou critère commercial. Donc la question à se poser ce n'est plus seulement si on a utilisé ou non un connaissement comme titre de transport des marchandises ou si l'opération peut être considéré comme un contrat de transport maritime. On s'interroge s'il existe ou non le déséquilibre qui caractérise, par règle général, le contrat de transport maritime de marchandises en relation a l'égalité existante entre les parties au moment de négocier la signature d'un contrat d'affrètement. On cherche, autrement dit, faire les différences entre le transport de ligne régulière et le *tramping*.

§2.-Le contrat de volume

45.- Selon notre opinion, cette nouvelle approche complémentaire au concept de transport maritime, est un des principaux fondements pour donner aux parties la possibilité de déroger certaines dispositions de la convention dans le « contrat de volume », définit dans l'article 1.2 et traité dans le chapitre 16, principalement dans l'article 80.

De sa propre définition on peut conclure que le contrat de volume c'est un contrat de transport maritime, mais dans lequel il n'y a plus une inégalité ente le pouvoir de négociation des parties, ce qui permette d'accepter la conclusion d'un contrat négocié individuellement et avec des clauses dérogatoires en relation aux règles de la Convention.

Quel est l'origine de cette idée d'inclure dans une convention qui traite le contrat de transport maritime, le concept de contrat de volume ?

« Dans la pratique, le contrat de volume connaît une vie multiforme et différents appellations : contrat au/de tonnage, contrat de fret, l'affrètements au tonnage, contract of affreightment, volume contract pour les anglais ou encore service contract pour les américains. Ce sont d'ailleurs ces derniers qui, soucieux de retrouver une sorte d' « équivalent » à leurs service contract au

niveau international, ont impulsé l'adoption du régime particulier pour les contrats de volume dans la Convention CNUDCI¹⁰⁸. »

On doit viser la réalité. Le contrat de volume se souscrit normalement entre deux parties de forces équivalentes. *« Le contrat de volume se noue en général entre un industriel-exportateur soucieux de s'assurer de la capacité nécessaire au transport de marchandises qu'il s'oblige à tenir disponibles selon un échelonnement convenu, et un armateur (ou un intermédiaire) qui s'engage à fournir cette capacité de transport par des navires de caractéristiques définies¹⁰⁹. »*

En principe le déséquilibre de force entre les armateurs et les chargeurs ne forme pas partie de l'économie général du contrat de volume. Mais comment la Convention pourrait-elle continuer ainsi ?

46.- Dans les contrats de volume, l'article 80 des Règles de Rotterdam restitue aux parties sa liberté contractuelle par apport à ses *« droits, obligations et responsabilité »*, pourtant exigeant l'accomplissement de certaines conditions.

Premièrement c'est nécessaire que dans le contrat de volume on constate de manière apparente les conditions qu'il déroge le régime ordinaire de la convention. Aussi c'est nécessaire que ce contrat soit l'objet d'une négociation individuelle ou qu'il indique de manière apparente lesquelles des ses clauses contiennent les dérogations.

En plus, c'est nécessaire que le chargeur est informé et mis en mesure de conclure un contrat de transport conformément aux dispositions de la convention, sans aucune dérogation telle qu'admise par l'article 80.

Finalement le texte précise que la dérogation des règles de la Convention ne doit pas être incorporé au contrat par référence à un autre

¹⁰⁸ « LE CONTRAT DE VOLUME ET LES REGLES DE ROTTERDAM » ; KOZUBOVSKAYA-PELLE, Anastasia, « Droit Maritime Français », Mars 2010, page 175.

¹⁰⁹ « LE CONTRAT DE VOLUME ET LES REGLES DE ROTTERDAM » ; KOZUBOVSKAYA-PELLE, Anastasia, « Droit Maritime Français », Mars 2010, page 176.

document ou être contenue dans un contrat d'adhésion, non soumis à négociation.

L'accomplissement de ces conditions permettra au contrat de volume régir librement les relations entre chargeur et transporteur maritime. Nonobstant nous nous faisons la question suivante; quelles sont les conséquences pour le destinataire qui n'a pas prêté son consentement à la célébration de cette convention? Les clauses du contrat de volume lui seront vraiment opposables?

Les clauses du contrat de volume lui pourront être opposables si les conditions établies dans l'article 80 n° 5 sont satisfaites.

« Les clauses du contrat de volume qui dérogent à la présente Convention, si ce contrat satisfait aux exigences du paragraphe 2 du présent article, s'applique dans les relations entre le transporteur et une autre personne autre que le chargeur à condition :

a) Que cette personne ait reçu des informations qui indiquent de manière apparente que le contrat déroge à la présente Convention et consente expressément à être liée par ces dérogations ; et

b) Que ce consentement ne soit pas exprimé uniquement dans un barème public de prix et de services d'un transporteur, un document de transport ou un document électronique de transport.

Le contrat de volume a été un des aspects le plus critiqué des Règles de Rotterdam¹¹⁰ et certainement un des points qui a provoqué la plus grande quantité de désaccords au sein des rédacteurs de la convention pendant la période de discussion¹¹¹. Les critiques de ce contrat le considèrent un chemin

¹¹⁰ « PARTICULAR CONCERNS WITH REGARD TO ROTTERDAM RULES »; Álcantara, José y autres, Cuadernos de Derecho Transnacional, Octubre 2010, Vol.2 n°1, page 8. y 9, et les points n°4 et n°9 de la « Declaración de Montevideo », signée par nombreux spécialistes du Droit Maritime de différentes nationalités, dans laquelle demandent à ces Etats respectifs de ne pas signer ni ratifier la nouvelle Convention. Voir dans <http://www.revistapoliza.com/especial/declaracionMontevideo.pdf>

¹¹¹ Voir « THE ROTTERDAM RULES » ; STURLEY Michael, TOMOTAKA Fujita y VAN DER ZIEL, Gerjan, Thomson Reuters, United Kingdom, 2010 pages.375 et suivantes.

facile pour les transporteurs afin d'évader l'application des normes impératives de la Convention en matière de responsabilité.

Nonobstant certains aspects importants ne peuvent pas être annulés par la conclusion d'un contrat de volume, même avec la volonté explicite des parties. Nous pouvons mentionner par exemple l'obligation de maintenir pendant tout le voyage la bonne navigabilité du navire, l'obligation de véracité dans les données inscrits dans les documents ou le devoir du chargeur d'informer sur le chargement des marchandises dangereuses. De la même manière ce n'est pas possible déroger par la volonté des parties l'application de l'article 61 qui prive au transporteur, ou aux personnes mentionnées dans l'article 18, de se prévaloir de la limitation de responsabilité ou de réparation, en cas de faute inexcusable ou faute intentionnelle.

On peut conclure que la liberté contractuelle est certainement limitée à l'accomplissement des certaines conditions copulatives et la non infraction aux normes d'ordre publique.

En plus, on oublie bien souvent que la Convention de Bruxelles établit aussi un contrat de régime dérogatoire, sûrement moins spécifique que le contrat de volume, mais qui n'a pas été trop utilisé dans la pratique, et qui n'a pas donné lieu à les graves problèmes qu'on aurait pu prophétiser, dans le sens de annuler l'application les normes impératives de responsabilité du transporteur maritime.

L'article 6 de la Convention de 1924 exprime:

« 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, faites au cours d'opérations 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 auxquels le transport doit se faire sont de nature à justifier une convention spéciale. »

L'imprécision du texte est remarquable, et cet article pourrait avoir donné lieu à une série d'abus, mais en fait son application a été pratiquement nulle

§3.-L'acceptation des clauses FIOS

47.- On a déjà parlé de la possibilité que donne la Convention à la conclusion des clauses FIOS entre les ayant droits des marchandises et le transporteur¹¹². Cela signifie qu'en application des Règles de Rotterdam les tribunaux français pourront décider, sans le moindre doute, que non seulement les frais du chargement et du déchargement peuvent être transférés au chargeur/destinataire, sinon aussi les risques ou responsabilité des opérations.

Dans le cadre actuel du contrat de transport maritime cela paraît étrange. Mais la Convention de Bruxelles est-elle aussi claire qu'on pourrait le penser à cet égard?

¹¹² Voir *supra* n°29 et 30.

La réponse est non. Ainsi le prouve l'application qui donne régulièrement la jurisprudence des pays du *common law*¹¹³ sur ce point.

Dans les pays qui appliquent les Règles de Hambourg la jurisprudence, comme nous l'avons déjà dit, paraît accepter aussi les clauses FIOS¹¹⁴.

Et pourquoi autant de polémique et de répulsion contre cette solution apporté par les Règles de Rotterdam? La réalité est présente partout dans l'acceptation de cette clause. Si les parties conviennent par sa volonté que le chargeur ou destinataire réaliseront la charge/déchargement, et cela se fait ainsi réellement, pourquoi ne pas permettre que celui qui agit fautivement dans le cadre de son obligation contractuelle, répond par ses actes?

La solution nous paraît juste, surtout de la manière établit dans les Règles de Rotterdam.

¹¹³ « *On the one hand the English courts have upheld the validity of the FIOS clauses on the basis that the article 3.2 does not oblige the carrier to perform the obligations stated in it, as the parties to the contract of carriage are free to agree that some of the cargo operations, such as loading, stowage, and discharge, fall out of the scope of the contract of carriage. Article 3.2 simply provides that if the carrier has undertaken to do so, he must carry them out « properly and carefully ». The courts of Australia and New Zealand broadly follow the English approach.* » Voir « CARRIER DUTIES UNDER ROTTERDAM RULES : BETTER THE DEVIL YOU KNOW ? »; NIKAKI, Theodora, « Tulane Maritime Law Journal », winter 2010, number 1, volume 35, page 16.

¹¹⁴ Voir *supra* n° 29.

CHAPITRE II : APRECIATION CRITIQUE GENERALE DES REGLES DE ROTTERDAM DANS LE MONDE MARITIME INTERNATIONAL

48.- Même si la signature de la Convention est assez récente, on a beaucoup écrit sur le sujet. On doit remarquer qu'un grand espace de réflexion fut le Colloque organisé par le CDMT¹¹⁵ et l'IMTM¹¹⁶ entre le 20 et 21 mai du 2010 à Marseille.

Pour commencer on va exposer l'opinion des professionnels du transport maritime, des chargeurs, des transporteurs, des armateurs, enfin, des gens que bien qu'ils ne soient pas des avocats ni juristes, sont obligés d'utiliser le régime juridique du transport maritime tous les jours. Dans le monde maritime ce n'est pas le droit qui crée des solutions nouvelles ou originales pour les problèmes du jour le jour mais plutôt, il doit être une réponse aux problèmes pratiques du monde maritime

On continuera avec l'opinion de la doctrine, des professeurs et juristes qui ont pris son temps pour réfléchir sur ce sujet et essayer de donner une réponse aux deux grandes questions qui nous nous posons. Les Règles de Rotterdam sont-elles un cadre juridique meilleur que celles qui existent actuellement pour le transport maritime? Et ; Existe-t-il une probabilité d'une prochaine ratification des Règles de Rotterdam ?

¹¹⁵ Centre de Droit Maritime et des Transports de l'Université Paul Cézanne Aix Marseille III (www.cdmt.org)

¹¹⁶ Institut Méditerranéen de Transport Maritime (www.imtm.fr).

SECTION I: LA VISION DES PROFESSIONNELS DU TRANSPORT MARITIME¹¹⁷

§1.- La vision des armateurs

49.- Notre maître Monsieur SCAPEL le disait bien clairement : « *cette convention c'est le monde du shipping qui va le mettre en œuvre, qui va la vivre, qui en bénéficier ou la supporter, c'est selon*¹¹⁸. »

Commençons par les armateurs. Le transport maritime s'édifie sur l'existence des lignes régulières, des armateurs reconnus, normalement avec une grande quantité des navires, préparés pour des voyages transocéaniques. C'est vrai qu'il y a des fois où les frontières entre transport et affrètement sont moins claires (cas par exemple de conaissements des charteparties émis dans le cadre d'un affrètement au voyage) mais surtout on ne peut pas nier la suprême importance des mondes des armateurs dans le transport maritime. N'oublions pas que l'abus, réel ou supposé, des grands armateurs sur les petits chargeurs fut une des causes principales pour la naissance de la régulation du transport maritime.

Les armateurs désirent l'uniformité, l'harmonisation. C'est sur que le désordre actuel dans le cadre des conventions applicables au transport maritime international des marchandises fait que les opérations deviennent plus chères, car les armateurs ne peuvent pas viser les risques qu'il prennent dans le transport, avec prévision. Ce cout en tout cas, évidemment, est chargé aux usagers, aux chargeurs. « *In other words international harmonisation benefits*

¹¹⁷ Nous nous permettons de suivre de très près dans cette partie de notre travail les « REGLES DE ROTTERDAM : LE DROIT DES TRANSPORTS MARITIMES DU XXI^e SIECLE », Annale IMTM, Marseille, 2011, car c'est une des seules sources sérieuses et indubitables existantes avec les opinions des professionnels du transport maritime.

¹¹⁸ « OUVERTURE DE LA TROISIEME SESSION » ; SCAPEL, Christian, les « REGLES DE ROTTERDAM : LE DROIT DES TRANSPORTS MARITIMES DU XXI^e SIECLE », Annale IMTM, Marseille, 2011, page 166.

*international trade at large, and hence is goal shared equally by carriers and shippers*¹¹⁹. »

Les armateurs apprécient les nouveautés dans le domaine d'application de la Convention. Le transport multimodal est le présent, et surtout le futur, et l'inclusion du transport « *door to door* » en remplacement du transport « *port to port* », ne peut qu'être bienvenu par les transporteurs, même si cela peut signifier un élargissement de son période de responsabilité.

Il y a une critique répétée- et avec raison - les 96 articles de la Convention paraissent très lourds et nombreux. Mais les armateurs le justifient par la grande quantité de définitions et concepts présents dans cette convention qui cherchent à éclairer le transport maritime.

Les armateurs considèrent que les innovations, mêmes si elles peuvent transformer le régime actuel dans un autre un peu plus strict¹²⁰, sont plutôt positives et ils concluent: « *the Rotterdam rules are a unique opportunity to take a significant step towards international harmonisation of the rules governing carriage of goods by sea. The Rules contain important novelties taking into consideration and supporting modern trade practices, such as electronic commerce and multimodal transport. And finally, the Rules strike an acceptable balance between the concerned interests*¹²¹. »

Les armateurs ont une vision plutôt positive¹²² des Règles de Rotterdam. Cependant cela se passera de la même manière avec les chargeurs ?

¹¹⁹ « ROTTERDAM RULES FROM SHIPOWNERS » ; CHRISTOFFERSEN, Kaare, les « REGLES DE ROTTERDAM : LE DROIT DES TRANSPORTS MARITIMES DU XXI^e SIECLE », Annale IMTM, Marseille, 2011, page 169.

¹²⁰ Comme la dérogation de la faute nautique, les limites nouvelles de réparation ou responsabilité, l'élargissement du période de responsabilité et l'élargissement du délai de prescription. Voir « ROTTERDAM RULES FROM SHIPOWNERS » ; CHRISTOFFERSEN, Kaare, les « REGLES DE ROTTERDAM : LE DROIT DES TRANSPORTS MARITIMES DU XXI^e SIECLE », Annale IMTM, Marseille, 2011, page 168-172.

¹²¹ « ROTTERDAM RULES FROM SHIPOWNERS » ; CHRISTOFFERSEN, Kaare, les « REGLES DE ROTTERDAM : LE DROIT DES TRANSPORTS MARITIMES DU XXI^e SIECLE », Annale IMTM, Marseille, 2011, page 172.

¹²² On doit s'en souvenir de qu'un certain nombre d'associations d'armateurs, regroupant les sociétés plus puissantes du monde (The International Chamber of Shipping, The European Community Shipowners Association, BIMCO, World Shipping Council, International Group of P&I Clubs), « prenaient

§2.- La vision des chargeurs

50.- Sans doute le principal problème des chargeurs en relation à toute réglementation du transport maritime, non seulement les Règles de Rotterdam, c'est sa manque de connaissance. « *En m'appuyant sur mon expérience de responsable du conseil de chargeurs français, je peux affirmer que leur niveau de connaissance¹²³ est très faible, proche de zéro. Il est fort probable qu'un constat similaire serait identique dans d'autres régions du monde, tant dans les pays développés, qu'émergents¹²⁴* » nous avoue M. Philippe BONNEVIE, délégué Général de l'Association des Utilisateurs de Transport de Fret (AUTF).

Pour les chargeurs les Règles de Rotterdam ne permettent pas de rééquilibrer la position des chargeurs quant à leurs droits et obligations par rapport à la position des transporteurs. Ils se basent surtout dans l'acceptation de la validité des clauses FIOS, qu'ils considèrent néfaste pour les intérêts des chargeurs. Aussi ils ne sont pas d'accord avec le fondement de responsabilité du transporteur dans la convention car l'existence d'une liste d'exonérations - même si la faute nautique a été excluse- leur paraît un retour en arrière.

Ils mentionnent aussi un sujet intéressant. L'inexistence d'une limitation de responsabilité ou réparation pour le chargeur. Une différence tout à fait arbitraire aux yeux de ses représentants.

Ils existent de nombreuses discussions sur si la limitation de responsabilité devrait profiter aussi aux chargeurs. Mais en général les réponses des juristes à cette question ont été négatives¹²⁵. L'inexistence d'un

ouvertement fait et cause pour les UNCITRAL Rules et insistaient fermement pour que l'Union Européenne adopte une décision incitant les États Membres à ratifier cette Convention.» Voir « LE POINT DE VUE EUROPEEN » ; VON DOOSSELEARE, Guy, les « REGLES DE ROTTERDAM : LE DROIT DES TRANSPORTS MARITIMES DU XXIe SIECLE », Annale IMTM, Marseille, 2011, page 277.

¹²³ Connaissance de la loi maritime, nationale et internationale.

¹²⁴ « PRESENTATION DE LA POSITION DES CHARGEURS SUR LES REGLES DE ROTTERDAM » ; BONNEVIE, Philippe, les « REGLES DE ROTTERDAM : LE DROIT DES TRANSPORTS MARITIMES DU XXIe SIECLE », Annale IMTM, Marseille, 2011, page 174.

¹²⁵ « CHARGEUR ET LIMITATION DE RESPONSABILITE » ; BONASSIES, Pierre, « Droit Maritime Français », n° 689, 2008, page 202-207.

intérêt général dans l'activité du chargeur et la difficulté grave pour trouver la formule pour déterminer le montant de cette limitation semblent des raisons de poids. Quelle pourrait être la réplique ? Appliquer une limitation au kilo ? Les montants des dommages causés pour un chargeur peuvent quelques fois dépasser les centaines des millions d'euros ce qui n'a aucune équivalence avec le poids d'un conteneur chargé des marchandises dangereuses qui causa ces dommages¹²⁶. Ou alors pourrait-on établir une limitation globale de la même manière que la Convention de 1976 qui limite la responsabilité des armateurs et autres sujets maritimes? La question n'a pas encore de réponse.

51.- Les chargeurs considèrent aussi que les Règles de Rotterdam ne clarifient pas la loi maritime, aux moins pour les chargeurs. « *Un texte final composé de plus de 90 articles, comportant un foisonnement de références croisées et de définitions négatives laisse songeur sur cette question.*¹²⁷ »

Une opinion que nous partageons en certaine mesure avec d'autres.¹²⁸

En plus, les chargeurs considèrent que la liberté contractuelle trop largement permise dans les Règles de Rotterdam, ne permet pas de sécuriser les relations chargeur-transporteur. Dans ce sens, ils critiquent fortement une des innovations majeures des Règles de Rotterdam, c'est à dire le contrat de volume.

Les chargeurs avouent aussi n'être pas du tout séduits par la dimension multimodale de l'application des Règles de Rotterdam.

¹²⁶ Voir l'exemple de l'affaire Hyundai Fortune où les dommages causés par un conteneur de feux d'artifice ont dépassé les 300 millions de dollars, mentionné dans « CHARGEUR ET LIMITATION DE RESPONSABILITE » ; BONASSIES, Pierre, « Droit Maritime Français », n° 689, 2008, page 202.

¹²⁷ « PRESENTATION DE LA POSITION DES CHARGEURS SUR LES REGLES DE ROTTERDAM » ; BONNEVIE, Philippe, les « REGLES DE ROTTERDAM : LE DROIT DES TRANSPORTS MARITIMES DU XXIe SIECLE », Annale IMTM, Marseille, 2011, page 177.

¹²⁸ « CONVENTIONS INTERNATIONALES.REGLES DE ROTTERDAM » ; BONASSIES, Pierre, « Droit Maritime Français », Hors Série n°14, juin 2010 page 11 ; point 2 de la « DECLARATION DE MONTEVIDEO », signée par certains spécialistes en droit maritime du continent Américain, et dans laquelle ils conseillent à ces gouvernements respectifs de ne pas ratifier la convention ; « LA CONVENTION SUR LES CONTRATS INTERNATIONAUX DE TRANSPORT DE MARCHANDISES EFFECTUÉ ENTIÈREMENT OU PARTIELLEMENT PAR MER : A CIVIL LAW PERSPECTIVE » ; DELEBECQUE, Philippe, Droit Maritime Français, n°702, page 337, point n°6.

En conclusion pour les chargeurs, *« les règles constituent un grave danger pour la grande majorité des chargeurs inexpérimentés qui pourraient se trouver dans une position pire qu'avant 1924. La liberté contractuelle illimitée que permet la convention met en danger un grand nombre d'eux et sacrifie également la position juridique des destinataires¹²⁹. »*

§3.- La vision des assureurs facultés

52.- Les assureurs facultés, *a priori*, ont plutôt une vision favorable du texte concerné. Pour eux, la convention *« vise, en effet, à régir le transport maritime des marchandises sous une vision pragmatique et moderne qui tient compte de l'évolution des techniques, par la reconnaissance des documents électroniques, et du développement de la conteneurisation du commerce international impliquant pour le transporteur maritime d'étendre sa prestation « porte a porte »¹³⁰. »*

Mais quelques questions sur la charge de la preuve, et surtout l'acceptation certaine que Convention fait des clauses FIOS ne sont pas vraiment encourageantes pour les assureurs.

Les représentants du transport routier, ainsi comme les représentants du transport ferroviaire¹³¹, centrent, évidemment, ses préoccupations dans la possibilité d'application multimodale des Règles de Rotterdam. Ils considèrent qu' *« au lieu de créer l'uniformité, les Règles de Rotterdam entraîneront une certaine confusion ; cet « embrouillamini » de situations entraîne une insécurité*

¹²⁹ « PRESENTATION DE LA POSITION DES CHARGEURS SUR LES REGLES DE ROTTERDAM » ; BONNEVIE, Philippe, les « REGLES DE ROTTERDAM : LE DROIT DES TRANSPORTS MARITIMES DU XXIe SIECLE », Annale IMTM, Marseille, 2011, page 185.

¹³⁰ « LE POINT DE VUE DE L'ASSUREUR FACULTES » ; BROUDIN, Régis, les « REGLES DE ROTTERDAM : LE DROIT DES TRANSPORTS MARITIMES DU XXIe SIECLE », Annale IMTM, Marseille, 2011, page 187.

¹³¹ « ACTIVITÉS FERROVIAIRES ET REGLES DE ROTTERDAM » ; CHARRIER, Guy, les « REGLES DE ROTTERDAM : LE DROIT DES TRANSPORTS MARITIMES DU XXIe SIECLE », Annale IMTM, Marseille, 2011, page 196-198.

*juridique pour les chargeurs bien sûr, mais aussi pour les transporteurs routiers, maillon économiquement plus faible que le maritime*¹³². »

Ils concluent avec une phrase qui démontre certaine philosophie : « *En réalité les Règles de Rotterdam mettent en exergue la cruelle absence d'une convention internationale visant le transport multimodal*¹³³. »

§4.- Quelques réflexions

53.- Donc, nous pourrions dire que les plus importants problèmes évoqués par les professionnels du transport sont la complexité et lourdeur de la Convention. Aussi l'excessive liberté contractuelle donné aux parties par les nouvelles Règles, la vraie dimension du caractère multimodal de la Convention et les fondements de la responsabilité du transporteur.

Les Chargeurs particulièrement ne s'ont pas d'accord avec l'inexistence d'une limitation de responsabilité ou réparation qui les favorise.

Sur la complexité des Règles, on l'a dit plusieurs fois, nous considérons que les critiques sont fondés. C'est vrai que cette nouvelle convention est beaucoup plus ambitieuse dans son domaine d'application que les antérieures conventions sur le sujet, mais on doit avouer que sa lecture et compréhension se fait un peu compliqué dans certaines passages. Mais on ne peut pas du tout dire que les Règles de Rotterdam sont incompréhensibles.

On a déjà parlé à propos de la liberté contractuelle comme une innovation capitale dans le cadre des Règles de Rotterdam. Comme toute situation nouvelle, elle peut préoccuper les parties concernées par le transport

¹³² « LE POINT DE VUE DU TRANSPORT ROUTIER » ; BON-GARCIN, Isabelle, les « REGLES DE ROTTERDAM : LE DROIT DES TRANSPORTS MARITIMES DU XXIe SIECLE », Annale IMTM, Marseille, 2011, page 195.

¹³³ « LE POINT DE VUE DU TRANSPORT ROUTIER » ; BON-GARCIN, Isabelle, les « REGLES DE ROTTERDAM : LE DROIT DES TRANSPORTS MARITIMES DU XXIe SIECLE », Annale IMTM, Marseille, 2011, page 195.

maritime, mais nous croyons que l'équilibre entre autonomie de la volonté et règles impératives est bien établi dans la convention.

Le caractère multimodal de la Convention ne devrait pas préoccuper les transporteurs routiers ou ferroviaires. Ils sont bien protégés par les dispositions des Règles.

En considération aux fondements de responsabilité du transporteur, la seule interprétation valable, comme nous l'avions déjà dit, c'est une présomption de plein droit de responsabilité du transporteur, responsabilité qu'il peut écarter en prouvant « *que la cause ou l'une des causes de la perte, du dommage ou du retard n'est pas imputable à sa faute ou à la faute de l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 18 (préposés)* ». Comment il pourra prouver ça ? Normalement en prouvant l'occurrence d'un des cas exceptés du même article 17. En plus avec les réformes par apport à la faute nautique, l'incendie et la navigabilité, les chargeurs n'ont rien à craindre sur le sujet.

Sur la limitation de responsabilité des chargeurs on vient de parler.

Et pour finir, seulement une dernière observation. Les chargeurs se justifient dans l'ignorance pour expliquer le supposé abus des transporteurs à son égard. Nous ne comprenons pas comment une partie aussi importante du commerce international et du monde maritime, qui compte, ainsi comme les transporteurs, avec des grands moyens et sources économiques, peut essayer de s'exonérer de sa responsabilité avec ce fait. Ils ont une obligation à l'information, c'est sa responsabilité de connaître la législation avec laquelle qu'ils utilisent tous les jours. L'ignorance, surtout volontaire, ne peut jamais être une excuse valable pour ne faire pas bien son travail.

SECTION II : LA VISION DE LA DOCTRINE MARITIMISTE.

54.- Les Règles de Rotterdam ont des détracteurs acharnés, ainsi que des braves défenseurs. Il y a toujours des aspects extra –juridiques, des ambitions ou vanités personnelles qui peuvent déclencher des manifestations dans un sens ou dans un autre sens. Mais le devoir du juriste est de réfléchir et de donner son avis sur le sujet avec neutralité et objectivité, et rechercher la manière de constituer un vrai plus aider les décideurs à la ratification ou non des Règles de Rotterdam.

§1.- Les pays du Common Law

55.- La Doctrine des pays partie du système du Common Law paraît plutôt défavorable aux Règles de Rotterdam¹³⁴. D'une certaine manière cela nous paraît un peu étrange car l'influence des Etats-Unis dans certains des points plus polémiques de la nouvelle convention, comme dans les Contrats de Volume, fut assez importante. Un des grands points d'appui de cette convention c'est la possibilité de la ratification américaine. Cela pourrait susciter une réaction en chaîne surtout entre les pays d'Amérique Centrale et d'Amérique Sud.

Anthony Diamond¹³⁵, juriste, *barrister*, *arbitrator* et *mediator* expérimenté, considère que les Règles de Rotterdam n'accomplissent totalement aucune des fonctions qui devraient normalement accomplir une convention internationale. Ainsi, il ne pense pas que dans le futur prochain les Règles pourront promouvoir une uniformité de la loi maritime dans le monde. Il

¹³⁴ Voir « THE CARRIERS'S DUTIES UNDER THE ROTTERDAM RULES : BETTER THE DEVIL YOU KOWN » ; NIKAKI, Theodora, « Tulane Maritime Law Journal », winter 2010, number 1, volume 35, page 1-44; « CONSTRUCTION PROBLEMS IN THE ROTTERDAM RULES REGARDING THE PERFORMING AND MARITIME PERFORMING PARTIES » ; ATAMER, Kerim, Journal of Maritime Law & Commerce, vol.41,N° 4, October 2010, page 469-497 ; « THE ROTTERDAM RULES » ; DIAMOND, Anthony, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly , Informa UK, London UK, 2009, page 445-536. On peut mentionner aussi le travail multinational signé par des spécialistes reconnues du common law: « PARTICULAR REGARDS WITH ROTTERDAM RULES » ; ALCANTARA, José Maria ; HUNT, Frazer ; JOHANSSON, Svante O. ; OLAND, Barry ; PSYDEN, Kay ; RAMBERG, Jan ; SCHMITT, Douglas G., TETLEY, William ; VIDAL, Julio, Cuadernos de Derecho Transnacional, Madrid, Octubre 2010, Vol. 2, N°1, page 5-15.

¹³⁵ « THE ROTTERDAM RULES » ; DIAMOND, Anthony, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, Informa UK, London UK, 2009, page 445-536

considère aussi que le nouveau régime de Rotterdam n'introduit pas un équilibre entre les différentes parties du contrat de transport. Il pense que la nouvelle convention est ponché en faveur des transporteurs, ainsi comme les Règles de Hambourg étaient plutôt en faveur des chargeurs.

Le point positif qu'il voit dans les Règles de Rotterdam est en relation avec la fonction de mettre à jour la loi commerciale avec les pratiques et la réalité, mais en tout cas il critique une ambition un peu déraisonnable dans cette tâche.

Mais nous pourrions dire que le verdict est négatif: « *the fourth function of an international Convention, which is really an aspect of the first without which the first¹³⁶ cannot be achieved, should be to formulate the law with reasonable certainty so that the parties can ascertain their legal rights and obligations without the need for litigation. It is there that the Rotterdam Rules may be seen to fail. What strikers me overwhelmingly about the Rotterdam Rules is the legal uncertainty they would introduce into carriage wholly or partly by sea¹³⁷.* » Sans doute une opinion dévastatrice pour les possibilités de ratification d'une Convention que justement cherche donner une harmonisation et clarté aux transports du XXIème siècle.

Certains voient des problèmes graves de construction dans les Règles de Rotterdam¹³⁸, même s'ils les considèrent une avance dans la recherche de l'uniformité. D'autres opinions¹³⁹ considèrent que le système de responsabilité établi par la convention n'est pas convaincant surtout dans son régime multimodale. Alors quel est le danger de ces nouvelles Règles ? « *If the Rotterdam Rules do not attract the required ratifications, then not only will the efforts of UNCITRAL and CMI be wasted, but also the opportunity to achieve*

¹³⁶ L'uniformité de la loi internationale maritime.

¹³⁷ « THE ROTTERDAM RULES »; DIAMOND, Anthony, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, Informa UK, London UK, 2009, page 536.

¹³⁸ « CONSTRUCTION PROBLEMS IN THE ROTTERDAM RULES REGARDING THE PERFORMING AND MARITIME PERFORMING PARTIES »; ATAMER, Kerim, Journal of Maritime Law & Commerce, vol.41, N° 4, October 2010, page 469-497

¹³⁹ « THE CARRIERS'S DUTIES UNDER THE ROTTERDAM RULES : BETTER THE DEVIL YOU KOWN » ; NIKAKI, Theodora, « Tulane Maritime Law Journal », winter 2010, number 1, volume 35, page 1-44

the harmonisation of the carriage of goods by sea laws will have been lost for at least a generation¹⁴⁰ »

Les opinions des auteurs et juristes du système du *Common Law* sont pas vraiment en faveur de la nouvelle Convention.

§2.- Les pays asiatiques

56.- Depuis les vingt dernières années, personne ne peut nier l'importance que les pays asiatiques ont pris dans l'actualité du commerce international. Alors connaître l'opinion de ses juristes par rapport au futur de la nouvelle Convention est d'un intérêt capital.

Les chinois¹⁴¹ paraissent apprécier la mise à jour de législation internationale en matière de transport maritime et sa régulation, avec certaines conditions, du transport multimodal. Par contre le système de responsabilité et les nouvelles limites de réparation du transporteur introduites par la Convention semblent produire un certain rejet. Pour les chinois, ce nouveau cadre légal international pourrait compliquer la gestion commerciale et compétitive des armateurs (surtout les compagnies d'une taille moyenne) dans le marché maritime mondial. En plus, la régulation du contrat de volume ne satisfait pas complètement l'opinion chinoise, car il existe la crainte que les petites et moyennes compagnies chinoises soient dans une position défavorable en relation aux armateurs, surtout par rapport à la clause d'élection de for, obligatoire dans le cadre de ces contrats.

« In consideration of the current situation of the China's shipping and trading industry and such potential influences which means ratification of the Rotterdam Rules seems not beneficial to the fundamental economic interests of China, it is quite probable, as a policy consideration, that China will not consider to ratify the Rules in the near future, but will take a wait-and-see attitude

¹⁴⁰ « THE CARRIERS'S DUTIES UNDER THE ROTTERDAM RULES : BETTER THE DEVIL YOU KNOW » ; NIKAKI, Theodora, « Tulane Maritime Law Journal », winter 2010, number 1, volume 35, page 44.

¹⁴¹ « THE CHINA'S ATTITUDE » ; ZHENGLIANG HU, James, les « REGLES DE ROTTERDAM : LE DROIT DES TRANSPORTS MARITIMES DU XXI^e SIECLE », Annale IMTM, Marseille, 2011, page 199-217.

*towards the Rules, before the Rules have not come into force and have been ratified*¹⁴². »

C'est sur que les chinois ne paraissent pas être pressés en ratifier les Règles.

Et une autre puissance asiatique comme la Corée du Sud¹⁴³, ne paraît pas l'être d'avantage. Bien que les coréens considèrent la nouvelle convention comme un instrument équilibré entre les intérêts des chargeurs et transporteurs, « *considering the fact that the political power of the carrier's interest prevails over the shipper's interest in Korea, and because Korea revised the maritime law section in the KCC just two years ago, the writer predicts that the Rotterdam Rules may not be ratified by the Korean government within a few years*¹⁴⁴. »

Un avenir plutôt sombre paraît se construire pour les Règles de Rotterdam dans le continent asiatique pour le futur proche.

§3.- Les pays arabes

57.- La décision du monde arabe à cet égard ne peut surtout pas laisser indifférent à la France, car elle profite d'un échange important de marchandises, surtout avec les pays du bassin méditerranéen.

Le Maroc ne semble pas convaincu de la nécessité ou de l'intérêt de ratifier les Règles de Rotterdam. Dans ce pays du Maghreb c'est les Règles de Hambourg et le Code du commerce maritime qui sont applicables actuellement. Et dans le futur proche on ne voit pas la nécessité de changer de régime et la

¹⁴² « THE CHINA'S ATTITUDE » ; ZHENGLIANG HU, James, les « REGLES DE ROTTERDAM : LE DROIT DES TRANSPORTS MARITIMES DU XXI^e SIECLE », Annale IMTM, Marseille, 2011, page 217.

¹⁴³ « THE ROTTERDAM RULES FROM KOREAN PERSPECTIVE » ; KIM, In Hyeon, ZHENGLIANG HU, James, les « REGLES DE ROTTERDAM : LE DROIT DES TRANSPORTS MARITIMES DU XXI^e SIECLE », Annale IMTM, Marseille, 2011, page 233-245.

¹⁴⁴ « THE ROTTERDAM RULES FROM KOREAN PERSPECTIVE » ; KIM, In Hyeon, ZHENGLIANG HU, James, les « REGLES DE ROTTERDAM : LE DROIT DES TRANSPORTS MARITIMES DU XXI^e SIECLE », Annale IMTM, Marseille, 2011, page 245.

doctrine marocaine préconise « *une certaine prudence et observation avant que le Maroc ne se prononce sur une quelconque signature et ratification*¹⁴⁵. »

Dans la « Déclaration d'Alexandrie » les pays de la Ligue Arabe prennent aussi l' stratégie du « *wait and see* », une tactique d'attente et de non compromis avec le futur de la convention¹⁴⁶.

Les pays arabes ne semblent pas convaincus sur la possibilité des Règles de Rotterdam de se transformer en une réponse aux défis actuels et futurs du droit de transport du XXIe siècle.

§4.- Les pays d'Amérique Latine

58.- Le 22 octobre 2010 des nombreux de spécialistes en Droit Maritime, nationales des différentes pays de l'Amérique Latine¹⁴⁷ ont signé ce que l'on nomme « *la Declaración de Montevideo*¹⁴⁸. »

On pourrait dire que cette déclaration couvre d'une tombe le futur des Règles de Rotterdam dans le continent Américain. Les termes de la déclaration sont catégoriques, presque agressifs. Mais nous croyons que si on analyse point par point cette déclaration on trouve plutôt des affirmations peu fondées et pleines de préjugés.

Deux excellents travaux ont mis en évidence les faiblesses juridiques de ce travail. Une « *respuesta latinoamericana*¹⁴⁹ » signée par des juristes

¹⁴⁵ « LE MAROC ET LES REGLES DE ROTTERDAM » ; EL KHAYAT, Mustapha, les « REGLES DE ROTTERDAM : LE DROIT DES TRANSPORTS MARITIMES DU XXIe SIECLE », Annale IMTM, Marseille, 2011, page 252.

¹⁴⁶ « THE ROTTERDAM RULES : AN ARAB WORLD PERSPECTIVE » ; IBRAHIM, Nader M., les « REGLES DE ROTTERDAM : LE DROIT DES TRANSPORTS MARITIMES DU XXIe SIECLE », Annale IMTM, Marseille, 2011, page 255-274.

¹⁴⁷ Ils ont adoptés aussi cette déclaration des spécialistes anglo-saxons comme les Canadiens William Tetley, Douglas Schmitt, Barry Olland et l'Anglais Kay Psyden. Aussi des Européens comme les Suédois Svante Johansson et Jan Ramberg, l'Espagnol José Alcantara et l'Autrichien Frazer Hunt. Elle est signée aussi par des associations grémiales de s exportateurs et assureurs de l'Uruguay et le Chili.

¹⁴⁸ Voir <http://www.revistapoliza.com/especial/declaracionMontevideo.pdf>

¹⁴⁹ Disponible en langue anglaise et espagnole dans <http://comitemaritime.org/Rotterdam-Rules/0,2748,14832,00.html>

colombiens, uruguayens, un chilien, un espagnol et un vénézuélien¹⁵⁰, et une réponse plus globale¹⁵¹ signé par les juristes Manuel ALBA, Francisco BERLINGIERI, Philippe DELEBECQUE, Tomokata FUJITA, Hannu HONKA, Rafael ILLESCAS, Andres MOELLMANN, Michael STURLEY et Alexander VON ZIEGLER.

Un travail de recherche et un espace de discussion sont urgents à cet égard dans le milieu juridique de l'Amérique Latine. Il n'y a presque pas de travaux¹⁵² qui traitent le sujet que nous étudions dans cet ouvrage. Il n'y n'a pas une discussion ouverte qui se développe entre les chargeurs, transporteurs, les juristes et les gouvernements. Nous espérons que dans le futur proche on pourra être témoins de la naissance d'une vive discussion entre les différents acteurs du monde maritime de l'Amérique Latine, car c'est la seule manière de que toutes les parties concernées possèdent finalement une opinion solide sur le sujet.

§5.- L'Europe Continentale

59.- La doctrine Française a fait un accueil plutôt chaleureux à la nouvelle Convention. Monsieur le professeur Philippe Delebecque, réputé juriste, professeur universitaire et président de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris,

¹⁵⁰ José Vicente Guzmán (Colombie), Javier Andrés Franco (Colombie), Andrés Fernando Reyes (Colombie), Jorge Camilo Reyes (Colombie), Rafael Mendieta (Colombie), Carlos Iván Álvarez (Colombie), Cristina Mesa (Colombie) Ricardo Sandoval López (Chile- représentant du Chili devant le CNUDCI dans le groupe de travail pour la préparation des Règles de Rotterdam et président actuel de la Commission de la CNUDCI), Rafael Illescas, (Espagne), Alejandro Laborde Fonrat (Uruguay), Alejandro Sciarra (Uruguay), Gabriela Vidal (Uruguay), Ariosto González (Uruguay), Carlos Dubra Sowerby (Uruguay), Carlos Matheus (Venezuela)

¹⁵¹ Disponible en langue anglaise et espagnole dans <http://comitemaritime.org/Rotterdam-Rules/0,2748,14832,00.html>

¹⁵² Il y a deux travaux développés par des juristes chiliens sur le sujet. Le premier travail c'est une mémoire non publié sur le projet des Règles avant qu'il furent adoptés par l'Assemblée Générale de l'ONU ; "ALGUNOS ASPECTOS DEL CONVENIO SOBRE EL CONTRATO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCIAS TOTAL O PARCIALMENTE MARÍTIMO" ; SALGADO GONZÁLEZ, Patricio, Mémoire de la Licence en Droit de l'Université de Concepción, Chili, 2008. Le travail est correct mais il manque sans doute de profondeur. Et il y a un article rédigé par le reconnu académique Ricardo Sandoval « CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL CONTRATO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCIAS TOTAL O PARCIALMENTE MARÍTIMO »; SANDOVAL LÓPEZ, Ricardo, www.uncitral.org/pdf/english/texts/.../Sandoval-analysis.pdf.

a écrit largement sur le sujet, avec enthousiasme mais aussi avec bonne foi et impartialité¹⁵³.

Même M. Delebecque laisse glisser certaines critiques¹⁵⁴, la lourdeur du texte et les règles relatives à la compétence et l'arbitrage, « *L'article 67 valide trop ouvertement les accords d'élection de for dans les contrats de volume et les rend opposables aux tiers, dont le destinataire, au bénéfice de conditions quelque peu illusives. L'art. 75-2 permet au demandeur à l'arbitrage de s'affranchir de la convention d'arbitrage et de ne pas respecter le lieu convenu, il est vrai sous certaines conditions. Cette exception, même contenue, au caractère contractuel de l'arbitrage est contraire à tous les principes*¹⁵⁵ ».

Mais nous croyons qu'on doit se féliciter du travail de la doctrine Française, (surtout du CDMT et de l'IMTM) car l'ouvrage qui transcrit les travaux exposés dans le colloque de Marseille du 20 et 21 mai 2010 est une de plus complètes et brillantes collaborations de la doctrine juridique pour la discussion actuelle.

La France s'informe, débat, discute, se pose des questions. C'est sur que c'est la bonne voie. Et que font-ils les autres pays d'Europe ?

60.- La Belgique à travers le président de son Association de Droit maritime affirme voir des points positifs dans cette Convention (l'utilisation des documents électroniques de transport, le système de responsabilité, l'augmentation des plafonds de limitation, la suppression de la faute nautique, la possibilité de régir dans le transport multimodal, les innovations concernant des parties exécutantes et la réglementation concernant le transport en

¹⁵³ Le Droit Maritime Français a publié plusieurs comptes rendus sur le projet de Convention et plus tard des articles de doctrine sur les Règles adoptées écrites par M. Delebecque. Mais dans le site du CMI on peut trouver des articles rédigés par ce prolifique auteur ou il défend sa posture sur les Règles de Rotterdam. <http://comitemaritime.org/Rotterdam-Rules/0,2748,14832,00.html>

¹⁵⁴ « POUR LES REGLES DE ROTTERDAM » ; Gazette de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris, n° 20, automne 2009.

¹⁵⁵ « POUR LES REGLES DE ROTTERDAM » ; Gazette de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris, n° 20, automne 2009, note 3 et 4 page 2. Mais on ne doit pas oublier que ces dispositions sont incluses dans les Règles de Rotterdam sous le système du *opting-in*, ce veut dire que les Etats au moment de ratifier les Règles doivent déclarer expressément qu'ils incorporent aussi ces dispositions.

containeurs), mais aussi certains points qui ne conseillent pas sa ratification (la liberté contractuelle dans les contrats de volume, la responsabilité illimitée du chargeur, l'acceptation des clauses FIOS, certain méfiance par apport au système maritime plus de la convention pour s'appliquer au régime multimodal et les règles de juridiction).

En tout cas s'excusant dans son procès internet de rénovation du droit maritime, toujours en cours, le président de la ABDM¹⁵⁶ considère que ce n'est pas le moment de prendre de décisions définitives sur l'avenir des Règles.

Dans le cas de l'Espagne il y a eu des acharnés détracteurs¹⁵⁷ comme de défenseurs passionnés¹⁵⁸. Mais c'est sur que ces derniers ont su convaincre son Gouvernement parce que actuellement c'est le seul État à avoir ratifié les Règles de Rotterdam.

L'Allemagne a un point de vue extrêmement critique des Règles de Rotterdam. Un groupe d'expert allemands interrogés par le Ministère de la Justice a conseillé de ne pas signer ni ratifier la Convention¹⁵⁹.

Parallèlement, le Gouvernement Allemand travaille pour une réforme du Droit Maritime Allemand. Même si cela peut paraître très étrange, « *le groupe*

¹⁵⁶ Association Belge de Droit maritime.

¹⁵⁷ José Alcántara, collaborateur dans la rédaction d'un virulent article contra les Règles de Rotterdam « PARTICULAR REGARDS WITH ROTTERDAM RULES » ; ALCANTARA, José Maria ; HUNT, Frazer ; JOHANSSON, Svante O. ; OLAND, Barry ; PSYDEN, Kay ; RAMBERG, Jan ; SCHMITT, Douglas G., TETLEY, William ; VIDAL, Julio, Cuadernos de Derecho Transnacional, Madrid, Octobre 2010, Vol. 2, N°1, page 5-15.) et qui a signé aussi la « Declaración de Montevideo ».

¹⁵⁸ Manuel Alba Fernández, Rafael Illescas.

¹⁵⁹ Les critiques étaient nombreuses : « *la complexité des Règles de Rotterdam ; le déséquilibre des Règles de Rotterdam (...); la réglementation de certains contrats de transport multimodaux, en particulier l'application du droit maritime même s'il est prouvé que le dommage s'est produit à terre ; la réglementation de la responsabilité de la partie exécutante maritime (...); la règle sur les documents électroniques(...); la création de la possibilité d'émettre un document de transport négociable qui stipule que les marchandises peuvent être livrées sans que le document soit remis, la définition vague de la notion « contrat de volume. » » Voir « LES REGLES DE ROTTERDAM, POSITION DE L'ALLEMAGNE » ; CZERWENKA, Beate, les « REGLES DE ROTTERDAM : LE DROIT DES TRANSPORTS MARITIMES DU XXI^e SIECLE », Annale IMTM, Marseille, 2011, page 286-287.*

d'experts a suggéré un nombre de règles qui se sont inspirées des Règles de Rotterdam ou qui correspondent à ces Règles¹⁶⁰. »

S'inspirer des Règles qui sont à la fois aussi critiquées semble au moins illogique. Et en tout cas les perspectives de ratifications n'ont pas évolué. L'Allemagne, s'inspirant du comportement d'une grande partie des pays du monde, préfère « *wait and see* ».

61.- Le Parlement Européen à travers une résolution datée le 23 Mars 2010 fait un appel à ses membres d'adopter et ratifier les Règles de Rotterdam.

Mais apparemment l'Union Européenne attendait plus des Règles de Rotterdam, surtout d'un point de vue de la régulation du transport multimodal. *« Aucune convention internationale n'existe en matière de transport multimodal. Il était donc légitime, au niveau des instances européennes, d'espérer que les Règles de Rotterdam puissent jouer ce rôle.¹⁶¹ »*

Cruel paradoxe ! L'Union Européenne critique parce qu'elle voudrait une réglementation plus profonde du régime multimodal de transport dans la Convention, et certains pays critiquent le fait qu'il existe une régulation du sujet dans les Règles.

¹⁶⁰ « LES REGLES DE ROTTERDAM, POSITION DE L'ALLEMAGNE » ; CZERWENKA, Beate, les « REGLES DE ROTTERDAM : LE DROIT DES TRANSPORTS MARITIMES DU XXI^e SIECLE », Annale IMTM, Marseille, 2011, page 288.

¹⁶¹ « REGLES DE ROTTERDAM ET L'UNION EUROPEENE » ; ODIER, Françoise, les « REGLES DE ROTTERDAM : LE DROIT DES TRANSPORTS MARITIMES DU XXI^e SIECLE », Annale IMTM, Marseille, 2011, page 291.

CONCLUSIONS

62.- « *Le temps est les plus grands des innovateurs* » nous disait le brillant Francis Bacon il y a quelques siècles déjà. Mais la phrase n'a pas perdu d'actualité. Chaque année que passe-t-il y a des découvertes nouvelles, à chaque problème nouveau qui se pose le génie de l'être humain arrive à trouver une solution. Cela se répète dans les sciences, dans l'industrie, dans l'économie et pourquoi ce serait différent dans le droit ?

Le Droit Maritime est un droit qui se construit jour à jour dans la pratique. Il est certain que pour être un bon maritimiste on doit connaître profondément la théorie de cette matière. Mais c'est vrai aussi qu'on doit avoir toujours un œil sur le quai, sur le navire, sur les assureurs ou sur les transitaires ; se rendre compte de quelle façon évoluent les clauses de charte-partie, être attentif aux défis que la vie met dans le chemin tous les jours dans ce domaine.

Le Droit Commercial évolue et avec lui le Droit Maritime. Les documents électroniques ou le transport par conteneurs sont des usages commerciaux qui s'utilisent depuis longtemps. Mais la réglementation du transport maritime est vieille. Vielle çela ne veut pas dire mauvaise, mais cela ne veut pas dire non plus sacrée.

Surtout on ne doit pas avoir peur du nouveau, il faut discuter, essayer de comprendre, argumenter en cas de désaccord, mais on ne doit pas fermer les yeux ou pire que cela, se cacher la tête dans le sable comme le fait l'autruche, en cas de danger.

63.- Les Règles de Rotterdam ont beaucoup d'aspects critiquables et discutables. C'est sur. C'est une construction lourde, complexe, un peu difficile à suivre. Ces aspects nouveaux sont polémiques. Avait-il besoin de traiter le transport multimodal ? Elle a traité ce sujet trop légèrement ou trop profondément ? La liberté contractuelle à laquelle la Convention ouvre les portes, c'est une répétition de la cruelle liberté des *negligence clauses* et par ailleurs des abus des transporteurs sur les chargeurs ?

On doit ouvrir les yeux, nous sommes dans le XXI^e siècle, on ne peut pas faire une nouvelle Convention et ne pas traiter des aspects comme le transport *door to door* ou les documents électroniques de transport. On doit se souvenir aussi qu'actuellement ils existent des chargeurs peut-être plus puissants que certains armateurs.

Mais en plus les Règles de Rotterdam acceptent une certaine liberté mais avec des limites. La prudence a guidé les pas de ses rédacteurs dans tous les nouveaux champs de la Convention.

Mais ses innovations sont remarquables. Nous n'allons pas influencer ici les États pour ratifier ou non les Règles. Mais il est clair que cette nouvelle convention modernise profondément le transport international des marchandises. Et que cette modernisation, avec les Règles ou sans les Règles, elle est nécessaire.

Et surtout nous devons considérer que les Règles de Rotterdam constituent peut-être la dernière chance d'unifier définitivement les différents régimes du contrat de transport international des marchandises par mer.

Nous voudrions finir ce travail en citant Monsieur le Professeur Scapel :
« Finalement, du point de vue un peu cynique du praticien, depuis des longues années, les Règles ne sont jamais idéales. Elles ont leurs bons côtés, leurs qualités, leurs défauts, leurs avantages et leurs inconvénients selon le point de vue auquel on se place. Cela s'inverse souvent. Mais, il me semble, et je crois que nous sommes certainement nombreux à partager ce point de vue, l'essentiel c'est qu'il n'y ait qu'une règle pour tout le monde, et que le texte soit applicable et de portée universelle¹⁶². »

¹⁶² « CLOTURE DU COLLOQUE » ; SCAPEL, Christian, les « REGLES DE ROTTERDAM : LE DROIT DES TRANSPORTS MARITIMES DU XXI^e SIECLE », Annale IMTM, Marseille, 2011, page 299.

BIBLIOGRAPHIE

A) LIVRES ET TRAITES :

- 1.- ARROYO MARTÍNEZ, Ignacio ; « CURSO DE DERECHO MARÍTIMO », Thomson Civitas, 2005.
- 2.- BONASSIES Pierre, SCAPEL Christian ; « TRAITÉ DE DROIT MARITIME » 2^e édition, L.G.D.J., Paris, 2010.
- 3.- CONTRERAS STRAUCH, Osvaldo. ; « DERECHO MARÍTIMO » ; Lexisnexis, 2006, Santiago du Chili.
- 4.- CORNEJO FULLER, Eugenio ; « DERECHO MARÍTIMO CHILENO, EXPLICACIONES SOBRE EL LIBRO III DEL CODIGO DE COMERCIO: DE LA NAVEGACION Y EL COMERCIO MARÍTIMOS », Editions Universitaires de Valparaíso, 2003, Valparaíso.
- 5.- GHESTIN, Jacques ; « TRAITE DE DROIT CIVIL, LES OBLIGATIONS, LE CONTRAT », LGDJ, Paris, 1980.
- 6.- LYON-CAEN, Ch. et RENAULT L ; « TRAITÉ DE DROIT COMMERCIAL », tome cinquième, F.Pichon éditeur, Paris, 1901.
- 7.- OCTAVIANO MARTINS, ELIAN ; « CURSO DE DIREITO MARÍTIMO », Manole, Sao Paulo, Brazil, 2008.
- 8.- PLANIOL, Marcel, RIPERT, Georges ; « TRAITE ELEMENTAIRE DE DROIT CIVIL », tome deuxième, LGDJ, Paris, 1949.
- 9.- REMON-GOUILLOD, Martine ; « DROIT MARITIME », deuxième édition, 1993, Paris

- 10.- RIPERT, Georges ; « DROIT MARITIME », Rousseau, Paris, 1952,
- 11.- RIPERT, Georges ; « TRAITÉ GÉNÉRAL, THÉORIQUE ET PRATIQUE, DE DROIT COMMERCIAL- DROIT MARITIME », Arthur Rousseau éditeur, Paris, 1914.
- 12.- RODIÈRE, René ; «TRAITE GENERAL DE DROIT MARITIME », Dalloz, Paris, 6 volumes, 1967-1976.
- 13.- SERIAUX, ALAIN ; « LA FAUTE DU TRANSPORTEUR », Economica, Paris, 1984.
- 14.- STURLEY Michael, TOMOTAKA Fujita y VAN DER ZIEL, Gerjan ; « THE ROTTERDAM RULES », Thomson Reuters, United Kingdom, 2010.
- 15.- TOMASELLO WEITZ, Leslie ; « LA RESPONSABILIDAD EN EL DERECHO MARÍTIMO », Conosur, Santiago du Chili, 1995.
- 16.-VINEY, Geneviève ; INTRODUCTION A LA RESPONSABILITE »,deuxième édition, L.G.D.J., Paris, 1996.

B) ARTICLES ET PUBLICATIONS EN REVUES SPECIALISEES :

- 1.- ALCANTARA, José Maria, HUNT, Frazer ; JOHANSSON, Svante O. ; OLAND, Barry ; PSYDEN, Kay ; RAMBERG, Jan ; SCHMITT, Douglas G. ; TETLEY, William ; VIDAL, Julio ; « PARTICULAR REGARDS WITH ROTTERDAM RULES » ; Cuadernos de Derecho Trasnacional, Madrid, Octubre 2010, Vol. 2, N°1.
- 2.- ATAMER, Kerim ;« CONSTRUCTION PROBLEMS IN THE ROTTERDAM RULES REGARDING THE PERFORMING AND MARITIME PERFORMING PARTIES » , Journal of Maritime Law & Commerce, vol.41,N° 4, October 2010

3.- BARROILHET ACEVEDO, Claudio ; “ALGUNAS REFLEXIONES EN TORNO A LA NAVEGABILIDAD EN EL DERECHO MARÍTIMO CHILENO” , dans la Revista de Derecho de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso nº XXIV, Chile, 2003

4.- BARROILHET ACEVEDO, Claudio ; « ¿SUBSISTE LA FORTUNA DE MAR EN EL DERECHO MARITIMO CHILENO? », Revista de Derecho de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso,nº XXIX, 2007.

5.- BAUER, Glen ;« RESPONSIBILITIES OF OWNER AND CHARTERER TO THIRD PARTIES- CONSEQUENCES UNDER TIME AND VOYAGE CHARTERS », en Tulane Law Review, vol.49 (1975).

6.-BERLINGIERI, Francesco ; « LA GENESE ET LES TRAVAUX PREPARATOIRES DES REGLES DE ROTTERDAM » , Anales IMTM 2010, « Les Règles de Rotterdam: le droit des transports maritimes au XXI siècle », Marseille, 2011.

7.- BERLINGIERI, FRANCESCO ; «UNIFORMITE DE LA LOI SUR LE TRANSPORT MARITIME : PERSPECTIVES DE SUCCES », «Mélanges offerts à Pierre Bonassies, études de Droit Maritime à l’aube du XXIe Siècle », Moreaux, Paris, 2001.

8.- BONASSIES, Pierre, ; « CONVENTIONS INTERNATIONALES.REGLES DE ROTTERDAM », « Droit Maritime Français », Hors Série nº14, juin 2010.

9.- BONASSIES, Pierre ; « CHARGEUR ET LIMITATION DE RESPONSABILITE » « Droit Maritime Français », nº 689, 2008.

10.- BONASSIES Pierre ; « DU HARTER ACT AUX RÈGLES DE ROTTERDAM », dans les Annales du I.M.T.M. 2010, « Les Règles du Rotterdam : le droit des transports maritimes au XXIe siècle », Marseille, 2010.

11.- BONASSIES, Pierre ; « LE DROIT DE TRANSPORT MARITIME DE CONTENEURS A L'OREE DU 21^E SIECLE » ; Droit Maritime Français, janvier 2009.

12.- BONASSIES, Pierre ; « LE DROIT POSITIF FRANÇAIS EN 1997, COMMENTAIRES DE JURISPRUDENCE » ; "Droit Maritime Français", 1998, hors série n°2.

13.- BONASSIES, Pierre ; « REGLES DE LA HAYE, REGLES D'HAMBOURG, REGLES DE MARSEILLE, RÉFLEXIONS SUR UN PROJET DE NOUVELLE CONVENTION INTERNATIONALE SUR LE TRANSPORT MARITIME DE MARCHANDISES », dans les Annales du I.M.T.M. de 1989, , Marseille, 1989.

14.- BON-GARCIN, Isabelle ; « LE POINT DE VUE DU TRANSPORT ROUTIER », les « REGLES DE ROTTERDAM : LE DROIT DES TRANSPORTS MARITIMES DU XXI^e SIECLE », Annale IMTM, Marseille, 2011.

15.- BONNEVIE, Philippe ; « PRESENTATION DE LA POSITION DES CHARGEURS SUR LES REGLES DE ROTTERDAM », les « REGLES DE ROTTERDAM : LE DROIT DES TRANSPORTS MARITIMES DU XXI^e SIECLE », Annale IMTM, Marseille.

16.- BROUDIN, Régis ; « LE POINT DE VUE DE L'ASSUREUR FACULTES », les « REGLES DE ROTTERDAM : LE DROIT DES TRANSPORTS MARITIMES DU XXI^e SIECLE », Annale IMTM, Marseille, 2011.

17.-CHARRIER, Guy ; « ACTIVITÉS FERROVIAIRES ET REGLES DE ROTTERDAM » ; les « REGLES DE ROTTERDAM : LE DROIT DES TRANSPORTS MARITIMES DU XXI^e SIECLE », Annale IMTM, Marseille, 2011.

18.- CHRISTOFFERSEN, Kaare ; « ROTTERDAM RULES FROM SHIPOWNERS », les « REGLES DE ROTTERDAM : LE DROIT DES TRANSPORTS MARITIMES DU XXI^e SIECLE », Annale IMTM, Marseille, 2011

19.- CORBIERE, Isabelle ; « LA NOTION DE FAUTE INEXCUSABLE ET LE PRINCIPE DE LA LIMITATION DE RESPONSABILITE », “Mélanges Bonassies”, Moreaux, 2001.

20.- CZERWENKA, Beate ; « LES REGLES DE ROTTERDAM, POSITION DE L’ALLEMAGNE », les « REGLES DE ROTTERDAM : LE DROIT DES TRANSPORTS MARITIMES DU XXI^e SIECLE », Annale IMTM, Marseille, 2011

21.- DELEBECQUE Philippe (observations) ; *commentaires de jurisprudence*, DROIT MARITIME FRANÇAIS, arrêt du 4 octobre 2005, navire “Laura”, , n°667, 2006.

22.- DELEBECQUE, Philippe ; « LA CONVENTION SUR LES CONTRATS INTERNATIONAUX DE TRANSPORT DE MARCHANDISES EFFECTUÉ ENTIÈREMENT OU PARTIELLEMENT PAR MER : A CIVIL LAW PERSPECTIVE » , Droit Maritime Français, n°702.

23.- DELEBECQUE, Philippe ;« LE NOUVEAU DROIT INTERNATIONAL DES TRANSPORTS » ; dans « Droit et Actualité, études offerts à Jacques Béguin », Litec, Paris.

24.- DELEBECQUE Philippe ; « POUR UNE THÉORIE DU CONTRAT DE TRANSPORT » , dans « Mélanges offerts à Jean Luc Aubert, Propos sur les obligations et quelques autres thèmes fondamentaux du droit. », Dalloz, Paris, 2005.

25.- DELEBECQUE, Philippe ; QUELLE PORTEE ET QUELLE VALIDITE RECONNAITRE A UNA CLAUSE FIOS EN DROIT FRANÇAIS?, en “Droit Maritime Français”, mars 2011.

26.- DELEBECQUE, Philippe ; « REGLES DE ROTTERDAM, REGLES DE LA HAYE-VISBY, REGLES DE HAMBOURG, FORCES ET FAIBLESSES RESPECTIVES », dans los Anales IMTM 2010, "Les Règles de Rotterdam: le droit des transports maritimes au XXI siècle", 2011, Marseille.

27.- DIAMOND, Anthony ; « THE ROTTERDAM RULES » , Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly , Informa UK, London UK, 2009.

28.- DOMÍNGUEZ ÁGUILA, Ramón ; « ASPECTOS CONTEMPORANEOS DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL », Revista de Derecho de la Universidad de Concepción, nº 185, janvier-juin 1989.

29.- EL KHAYAT, Mustapha, ; « LE MAROC ET LES REGLES DE ROTTERDAM », les « REGLES DE ROTTERDAM : LE DROIT DES TRANSPORTS MARITIMES DU XXIe SIECLE », Annale IMTM, Marseille, 2011.

30.- GASKELL, Nicholas ; « BILLS OF LADING IN AN ELECTRONIC AGE » , Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, 2009, informa law, UK, London.

31.- IBRAHIM, Nader M. ; « THE ROTTERDAM RULES : AN ARAB WORLD PERSPECTIVE » ; les « REGLES DE ROTTERDAM : LE DROIT DES TRANSPORTS MARITIMES DU XXIe SIECLE », Annale IMTM, Marseille, 2011.

32.- KIM, In Hyeon; « THE ROTTERDAM RULES FROM KOREAN PERSPECTIVE », les « REGLES DE ROTTERDAM : LE DROIT DES TRANSPORTS MARITIMES DU XXIe SIECLE », Annale IMTM, Marseille, 2011.

33.- KOZUBOVSKAYA-PELLE, Anastasia ; « LE CONTRAT DE VOLUME ET LES REGLES DE ROTTERDAM », Droit Maritime Français , Mars 2010.

34.- LAUZON Yves ; « LES CONAISSEMENTS EMIS SOUS L'EMPIRE DES CHARTES PARTIES », en R.J.T., vol.8, n°1, 1973.

35.- LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA, Carlos ; “LAS REGLAS DE ROTTERDAM (I)”, Cuadernos de Derecho Transnacional, marzo 2010, Madrid.

36.- NIKAKI, Theodora; « CARRIER DUTIES UNDER ROTTERDAM RULES: BETTER THE DEVIL YOU KNOW? », Tulane Maritime Law Journal , winter 2010, number 1, volume 35.

37.- ODIER, Françoise ; « REGLES DE ROTTERDAM ET L'UNION EUROPEENE », les « REGLES DE ROTTERDAM : LE DROIT DES TRANSPORTS MARITIMES DU XXIe SIECLE », Annale IMTM, Marseille, 2011.

38.- RITCHER-HANNES, Dolly ; «POSSIBILITY AND NECESSITY OF THE UNIFICATION OF INTERNATIONAL TRANSPORTS LAW », «Études offerts à René Rodière », Dalloz, Bordeaux, 1981.

39.- SCAPEL, Christian ; « LES REFORMES APPORTEES PAR LES REGLES DE HAMBOURG A LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR MARITIME », dans les « Compte rendu de la Rencontre Internationale organisée par l'I.M.T.M. le 25 Novembre 1992.

40.- SCAPEL, Christian ; « OUVERTURE DE LA TROISIEME SESSION », les « REGLES DE ROTTERDAM : LE DROIT DES TRANSPORTS MARITIMES DU XXIe SIECLE », Annale IMTM, Marseille, 2011.

41.- SCAPEL, Christian ; « CLOTURE DU COLLOQUE », les « REGLES DE ROTTERDAM : LE DROIT DES TRANSPORTS MARITIMES DU XXIe SIECLE », Annale IMTM, Marseille, 2011.

42.- VON DOOSSELEARE, Guy ; « LE POINT DE VUE EUROPEEN », les « REGLES DE ROTTERDAM : LE DROIT DES TRANSPORTS MARITIMES DU XXI^e SIECLE », Annale IMTM, Marseille, 2011.

43.- ZHENGLIANG HU, James, « THE CHINA'S ATTITUDE » ; les « REGLES DE ROTTERDAM : LE DROIT DES TRANSPORTS MARITIMES DU XXI^e SIECLE », Annale IMTM, Marseille, 2011.

C) THESE ET MEMOIRE :

1.- SCAPEL, Christian ; « LE DOMAINE DES LIMITATIONS LEGALES DE RESPONSABILITE DANS LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR MER » ;Thèse Faculté de Droit et de Science Politique d'Aix en Provence, juillet 1973.

2.- SALGADO GONZÁLEZ, Patricio ; « ALGUNOS ASPECTOS DEL CONVENIO SOBRE EL CONTRATO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCIAS TOTAL O PARCIALMENTE MARÍTIMO », Mémoire de la Licence en Droit de l'Université de Concepción, Chili, 2008.

D) ARTICLES D'INTERNET :

1.- DELEBECQUE, Philippe ; « LES REGLES DE ROTTERDAM » ; dans le site web de l'Association du corps officier du port de Maroc, <http://acopm.ma/communications/exposes/202-amlog.html>

2.- DELEBECQUE, Philippe ; « POUR LES REGLES DE ROTTERDAM » ; Gazette de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris, n° 20, automne 2009 www.arbitrage-maritime.org/cpt_download_art.php?file=G20PhD.pdf

3.- SANDOVAL LÓPEZ, Ricardo ; « CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL CONTRATO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCIAS TOTAL O PARCIALMENTE MARITIMO » ; dans www.uncitral.org/pdf/english/texts/.../Sandoval-analysis.pdf

4.« Declaración de Montevideo » Voir dans
<http://www.revistapoliza.com/especial/declaracionMontevideo.pdf>

TABLE DES ANNEXES

- 1.- Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles, le 25 août 1924. **p.98**
- 2.- Convention de Bruxelles du 25 août 1924 amendée par les Protocoles de 1968 et de 1979. **p.110**
- 3.- Convention des Nations Unies sur le transport des marchandises par mer, conclue à Hambourg le 31 mars 1978. **p.118**
- 4.- Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer, adoptée par l'Assemblée Générale le 11 décembre 2008. **p.139**

Convention internationale

pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance,

signée à Bruxelles, le 25 août 1924

Le Président de la République Allemande, le Président de la République Argentine, Sa Majesté le Roi des Belges, le Président de la République du Chili, le Président de la République de Cuba, Sa Majesté le Roi de Danemark et d'Islande, Sa Majesté le Roi d'Espagne, le Chef de l'Etat Esthonien, le Président des Etats-Unis d'Amérique, le Président de la République de Finlande, le Président de la République Française, Sa Majesté le Roi du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande et des Possessions Britanniques au delà des Mers, Empereur des Indes, Son Altesse Sérénissime le Gouverneur du Royaume de Hongrie, Sa Majesté le Roi d'Italie, Sa Majesté l'Empereur du Japon, le Président de la République de Lettonie, le Président de la République du Mexique, Sa Majesté le Roi de Norvège, Sa Majesté la Reine des Pays-Bas, le Président de la République du Pérou, le Président de la République de Pologne, le Président de la République Portugaise, Sa Majesté le Roi ds Roumanie, Sa Majesté le Roi des Serbes, Croates et Slovènes, Sa Majesté le Roi de Suède et le Président de la République de l'Uruguay.

Ayant reconnu l'utilité de fixer de commun accord certaines règles uniformes en matière de connaissance, ont décidé de conclure une Convention à cet effet et ont désigné, pour Leurs Plénipotentiaires, savoir :

M. le Président de la République Allemande :

S. E. M. von Keller, Ministre d'Allemagne à Bruxelles.

M. le Président de la République Argentine :

Sa Majesté le Roi des Belges :

M. L. Franck, Ministre des Colonies, Président du Comité maritime international;
M. A. Le Jeune, Sénateur, Vice-Président du Comité maritime international;

M. F. Sohr, Docteur en droit, Secrétaire Général du Comité maritime international, Professeur à l'Université de Bruxelles.

M. le Président de la République du Chili : M. le Président de la République de Cuba :

Sa Majesté le Roi de Danemark et d'Islande :

Sa Majesté le Roi d'Espagne :

S. E. le Marquis de Villalobar et de Guimarey, Ambassadeur d'Espagne à Bruxelles.

M. le Chef de l'Etat Esthonien :

S. E. M. Pusta, Ministre d'Esthonie à Bruxelles.

M. le Président des Etats-Unis d'Amérique :

S. E. M. William Phillips, Ambassadeur des Etats-Unis d'Amérique à Bruxelles.

M. le Président de la République de Finlande :

M. le Président de la République Française :

S. E. M. M. Herbette, Ambassadeur de France à Bruxelles.

Sa Majesté le Roi du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande et des Possessions

Britanniques au delà des Mers, Empereur des Indes :

S. E. le Très Honorable Sir George Grahame, G. C. V. O., K. C. M. G., Ambassadeur de Sa Majesté Britannique à Bruxelles.

Son Altesse Sérénissime le Gouverneur du Royaume de Hongrie :

M. le Comte Olivier Woracziczky, baron de Pabienitz, Chargé d'affaires de Hongrie à Bruxelles.

Sa Majesté le Roi d'Italie :

M. J. Daneo, Chargé d'Affaires a. i. d'Italie à Bruxelles.

Sa Majesté l'Empereur du Japon :

S. E. M. M. Adatci, Ambassadeur du Japon à Bruxelles.

M. le Président de la République de Lettonie :

M. le Président de la République du Mexique :

Sa Majesté le Roi de Norvège :

Sa Majesté la Reine des Pays-Bas :

M. le Président de la République du Pérou :

M. le Président de la République de Pologne et la Ville Libre de Dantzig : S. E. M. le comte Jean Szembek, Ministre de Pologne à Bruxelles.

M. le Président de la République Portugaise :

Sa Majesté le Roi de Roumanie :

S. E. M. Henry Catargi, Ministre de Roumanie à Bruxelles.

Sa Majesté le Roi des Serbes, Croates et Slovènes :

MM. Straznicky et Verona.

Sa Majesté le Roi de Suède :

M. le Président de la République de l'Uruguay :

Lesquels, à ce dûment autorisés, sont convenus de ce qui suit :

ARTICLE 1^{er}.

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 connaissement ou par tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer; il s'applique également au connaissement 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 connaissement.

(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.

I. 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 du transporteur devra, sur demande du chargeur, délivrer au chargeur un connaissement portant entre autres choses :

(a) Les marques principales nécessaires 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 lisibles jusqu'à la fin du voyage;

(b) Ou le nombre de colis, ou de pièces, ou la quantité 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 § 3, a), b) et c).

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 limiterà 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 des 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 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.

En tout cas le transporteur et le navire seront déchargés de toute responsabilité pour pertes ou dommages à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de la délivrance des marchandises ou de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées.

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.

7. Lorsque les marchandises auront été chargées, le connaissement que 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, § 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 pour perte ou dommage concernant des marchandises provenant de négligence, 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, § 1. 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 saisie 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-outs 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 ni la faute ou le fait des agents ou préposés 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 de ses préposés.

4. Aucun déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies ou des biens 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. Le transporteur comme le navire ne seront tenus en aucun cas des pertes ou dommages causés aux marchandises ou les concernant pour une somme dépassant 100 liv. sterl. par colis ou unité, ou l'équivalent de cette somme en une autre monnaie, à moins que la nature et la valeur de ces marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée au connaissement.

Cette déclaration ainsi insérée dans le connaissement constituera une présomption, sauf preuve contraire, mais elle ne liera pas le transporteur, qui pourra la contester.

Par convention entre le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur, une somme maximum différente de celle inscrite dans ce paragraphe peut être déterminée, pourvu que ce maximum conventionnel ne soit pas inférieur au chiffre ci-dessus fixé.

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 déclaration fautive 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 leur nature ou leur caractère, pourront à tout moment, avant déchargement, être débarquées à tout endroit ou détruites ou rendues inoffensives par le transport 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 quelque-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.

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 connaissement délivré au chargeur.

Aucune disposition de la présente Convention ne s'applique aux chartes-parties; mais si des connaissements 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 connaissement 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 connaissement 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, faites au cours d'opérations 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 auxquels 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 survenant 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 de navires de mer.

ARTICLE 9.

Les unités monétaires dont il s'agit dans la présente Convention s'entendent valeur or.

Ceux des Etats contractants où la livre sterling n'est pas employée comme unité monétaire se réservent le droit de convertir en chiffres ronds d'après leur système monétaire, les sommes indiquées en livres sterling dans la présente Convention.

Les lois nationales peuvent réserver au débiteur la faculté de se libérer dans la monnaie nationale, d'après le cours du change au jour de l'arrivée du navire au port de déchargement de la marchandise dont il s'agit.

ARTICLE 10.

Les dispositions de la présente Convention s'appliqueront à tout connaissance créé dans un des Etats contractants.

ARTICLE 11.

A l'expiration du délai de deux ans au plus tard à compter du jour de la signature de la Convention, le Gouvernement belge entrera en rapport avec les Gouvernements des Hautes Parties

contractantes qui se seront déclarées prêtes à la ratifier, à l'effet de faire décider s'il y a lieu de la mettre en vigueur. Les ratifications seront déposées à Bruxelles à la date qui sera fixée de commun accord entre les dits Gouvernements. Le premier dépôt de ratifications sera constaté par un procès-verbal signé par les représentants des Etats qui y prendront part et par le Ministre des Affaires Etrangères de Belgique.

Les dépôts ultérieurs se feront au moyen d'une notification écrite, adressée au Gouvernement belge et accompagnée de l'instrument de ratification.

Copie certifiée conforme au procès-verbal relatif au premier dépôt de ratifications, de notifications mentionnées à l'alinéa précédent, ainsi que des instruments de ratifications qui les accompagnent sera immédiatement, par les soins du Gouvernement belge et par la voie diplomatique, remise aux Etats qui ont signé la présente Convention ou qui y auront adhéré. Dans les cas visés à l'alinéa précédent, ledit Gouvernement fera connaître, en même temps, la date à laquelle il a reçu la notification.

ARTICLE 12.

Les Etats non signataires pourront adhérer à la présente Convention, qu'ils aient été ou non représentés à la Conférence internationale de Bruxelles.

L'Etat qui désire adhérer notifie par écrit son intention au Gouvernement belge, en lui transmettant l'acte d'adhésion, qui sera déposé dans les archives du dit Gouvernement.

Le Gouvernement belge transmettra immédiatement à tous les Etats signataires ou adhérents copie certifiée conforme de la notification ainsi que l'acte d'adhésion en indiquant Sa date à laquelle il a reçu la notification.

ARTICLE 13.

Les Hautes Parties contractantes peuvent, au moment de la signature du dépôt des ratifications ou lors de leur adhésion, déclarer que l'acceptation qu'elles donnent à la présente Convention ne s'applique pas soit à certains soit à aucun des Dominions autonomes, colonies, possessions, protectorats ou territoires d'outre-mer, se trouvant sous leur souveraineté ou autorité. En conséquence, elles peuvent ultérieurement adhérer séparément au nom de l'un ou de l'autre de ces Dominions autonomes, colonies, possessions, protectorats ou territoires d'outre-mer, ainsi exclus dans leur déclaration originale. Elles peuvent aussi, en se conformant à ces dispositions, dénoncer la présente Convention séparément pour l'un ou plusieurs des Dominions autonomes, colonies, possessions, protectorats ou territoires d'outre-mer se trouvant sous leur souveraineté ou autorité.

ARTICLE 14.

A l'égard des Etats qui auront participé au premier dépôt de ratifications, la présente Convention produira effet un an après la date du procès-verbal de ce dépôt. Quant aux Etats qui la ratifieront ultérieurement ou qui y adhéreront, ainsi que dans les cas où la mise en vigueur se fera ultérieurement et selon l'article 13, elle produira effet six mois après que les notifications prévues à l'article 1 f, alinéa 2, et à l'article 12, alinéa 2, auront été reçues par le Gouvernement belge.

ARTICLE 15.

S'il arrivait qu'un des Etats contractants voulût dénoncer la présente Convention, la dénonciation sera notifiés par écrit au Gouvernement belge. qui communiquera immédiatement copie.

certifiée conforme de la notification à tous les autres Etats, en leur faisant savoir la date à laquelle il l'a reçue.

La dénonciation produira ses effets à l'égard de l'Etat seul qui l'aura notifiée et un an après que la notification en sera parvenue au Gouvernement belge.

ARTICLE 16.

Chaque Etat contractant aura la faculté de provoquer la réunion d'une nouvelle conférence, dans le but de rechercher les améliorations qui pourraient être apportées à la présente Convention.

Celui des Etats qui ferait usage de cette faculté aurait à notifier un an à l'avance son intention aux autres Etats, par l'intermédiaire du Gouvernement belge, qui se chargerait de convoquer la conférence.

Fait à Bruxelles, en un seul exemplaire, le 25 août 1924.

Pour l'Allemagne :

(S.) Keller.

Pour la République Argentine :

Pour la Belgique :

(S.) Louis Franck.

(S.) Albert Le Jeune.

(S.) Sohr.

Pour le Chili :

Pour la République de Cuba*:

Pour le Danemark :

Pour l'Espagne:

(S.) El Marques de Villalobar.

Pour l'Esthonie :

(S.) Pusta.

Pour les Etats-Unis d'Amérique :

(S.) William Phillips.

Pour la Finlande :

Pour la France :(S.) Maurice Herbette.

Texte de la Convention de Bruxelles amendée par les Protocoles de 1968 et de 1979 (CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES RÈGLES EN MATIÈRE DE CONNAISSEMENT du 25 août 1924)

Pour la commodité de la lecture, ont été regroupées les modifications apportées à la Convention tant par le Protocole de 1979 que par celui de 1968.

La différence entre les deux versions tient uniquement au libellé de l'article 4-5. a.

Les nouveautés introduites par le Protocole de 1968 sont signalées par la mention « *ajouté en 1968* » ou « *modifié en 1968* » et celles introduites par le Protocole de 1979 par la mention « *remplacé en 1979* ».

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'affrètement, partie à un contrat de transport avec un chargeur.
- b) « Contrat de transport » s'applique uniquement au contrat de transport constaté par un connaissement ou par tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer ; il s'applique également au connaissement 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 connaissement.
- 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.

Art. 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 desdites marchandises, soumis aux responsabilités et obligations, comme il bénéficiera des droits et exonérations ci-dessous énoncés.

Art. 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 du transporteur devra, sur demande du chargeur, délivrer au chargeur un connaissement portant entre autres choses :

a) Les marques principales nécessaires 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 lesquels les marchandises sont contenues, de telle sorte qu'elles devraient normalement rester lisibles jusqu'à la fin du voyage ;

b) Ou le nombre de colis, ou de pièces, ou la quantité 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). (*alinéa ajouté en 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 comme 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 limiterà 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 des 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 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. *(paragraphe modifié en 1968)* Sous réserve des dispositions du paragraphe 6 bis, le transporteur et le navire seront en tous cas déchargés de toute responsabilité quelconque relativement aux marchandises, 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 dommages 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.

(article ajouté en 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 que 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 (§ 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 pour perte ou dommage concernant des marchandises, provenant de négligence, faute ou manquement aux devoirs ou obligations édictés dans cet article, ou atténuant cette responsabilité autrement que ne le prescrit la présente convention, sera nul, non avenu 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.

Art. 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 (§ 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 saisie 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, ni la faute ou le fait des agents ou préposés 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 de ses préposés.

4. Aucun déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies ou des biens 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. *(article modifié en 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 de 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 mêmes 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.

alinéa d) modifié en 1979 « 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 non membre du Fonds Monétaire International 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 témérement 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 débarquées 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.

(article ajouté en 1968)

Art. 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 extra contractuelle.

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

témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

Art. 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 connaissement délivré au chargeur. Aucune disposition de la présente convention ne s'applique aux chartes-parties ; mais si des connaissements 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 connaissement d'une disposition licite quelconque au sujet d'avaries communes.

Art. 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 connaissement 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, faites au cours d'opérations 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 auxquels le transport doit se faire sont de nature à justifier une convention spéciale.

Art. 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 survenant 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.

Art. 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 de

navires de mer.

(article modifié en 1968)

Art. 9. —

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

(article modifié en 1968)

Art. 10. —

Les dispositions de la présente Convention s'appliqueront à tout connaissement relatif à un transport de marchandises entre ports relevant de deux Etats différents, quand :

- a) le connaissement est émis dans un Etat Contractant ou
 - b) le transport a lieu au départ d'un port d'un Etat Contractant ou
 - c) le connaissement prévoit que les dispositions de la présente Convention ou de toute autre législation les appliquant ou leur donnant effet régiront le contrat, quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée. Chaque Etat Contractant appliquera les dispositions de la présente Convention aux connaissements mentionnés ci-dessus. Le présent article ne porte pas atteinte au droit d'un Etat Contractant d'appliquer les dispositions de la présente Convention aux connaissements non visés par les alinéas précédents.
-

Règles de Hambourg

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 connaissement 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 connaissement, si ce dernier n'est pas l'affréteur.

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 connaissement, si un connaissement 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 témérement 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 témérement 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

paréo rit. 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 connaissement**

1. Lorsque les marchandises sont prises en charge par le transporteur ou le transporteur substitué, le transporteur doit, sur demande du chargeur, émettre un connaissement.
2. Le connaissement peut être signé par une personne ayant reçu pouvoir du transporteur. Un connaissement 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 connaissement 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 connaissement est émis.

Article 15. Contenu du connaissement

1. Le connaissement 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 connaissement, s'il en existe plusieurs ;
- i) le lieu d'émission du connaissement;
- 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 tout 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 connaissement "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 connaissement 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 connaissement "embarqué". Pour satisfaire à la demande d'un connaissement 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 connaissement "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 connaissement 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 agi 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 connaissement 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 connaissement sans réserves quant aux indications fournies par le chargeur pour mention au connaissement ou à l'état apparent des marchandises, est sans effet à l'égard de tout tiers, y compris un destinataire, à qui le connaissement 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 connaissement. Si, dans ce dernier cas, la réserve omise concerne les indications fournies par le chargeur pour mention au connaissement, 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 connaissement.

Article 18. Documents autres que les connaissements

Si le transporteur émet un document autre qu'un connaissement 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| l) 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 connaissement, 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 amendé».

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.

LE CONTRAT DE TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES EFFECTUÉ ENTIÈREMENT OU PARTIELLEMENT PAR MER

Les États Parties à la présente Convention,

Réaffirmant leur conviction que le commerce international sur la base de l'égalité et des avantages mutuels est un élément important dans la promotion de relations amicales entre les États,

Convaincus que l'harmonisation et l'unification progressives du droit commercial international, en réduisant ou en supprimant les obstacles juridiques au courant des échanges internationaux, contribuent de façon appréciable à l'établissement d'une coopération économique universelle entre tous les États, sur la base de l'égalité, de l'équité et de la communauté d'intérêts, ainsi qu'au bien-être de tous les peuples,

Reconnaissant que la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, signée à Bruxelles le 25 août 1924, et ses Protocoles, ainsi que la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, signée à Hambourg le 31 mars 1978, ont contribué dans une large mesure à l'harmonisation du droit régissant le transport de marchandises par mer,

Conscients des évolutions technologiques et commerciales qui sont intervenues depuis l'adoption de ces conventions et de la nécessité de refondre et de moderniser celles-ci,

Notant que les chargeurs et les transporteurs ne bénéficient pas d'un régime universel contraignant pour l'exécution des contrats de transport maritime dans lequel sont également utilisés d'autres modes de transport, *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,

Sont convenus de ce qui suit:

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 exécutive".

7. Le terme "partie exécutive maritime" désigne une partie exécutive 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 exécutive 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 figure 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 plate-forme 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.

Article 2

Interprétation de la présente Convention

Pour l'interprétation de la présente Convention, il sera tenu compte de son caractère international et de la nécessité de promouvoir l'uniformité de son application ainsi que d'assurer le respect de la bonne foi dans le commerce international.

Article 3

Conditions de forme

Les avis, confirmations, consentements, conventions, déclarations et autres communications visés aux articles 19, paragraphe 2; 23, paragraphes 1 à 4; 36, paragraphe 1, alinéas *b*, *c* et *d*; 40, paragraphe 4, alinéa *b*; 44; 48, paragraphe 3; 51, paragraphe 1, alinéa *b*; 59, paragraphe 1; 63; 66; 67, paragraphe 2; 75, paragraphe 4; et 80, paragraphes 2 et 5, se présentent sous forme écrite. Des communications électroniques peuvent être utilisées à ces fins, à condition qu'elles le soient avec l'accord de leur auteur et de leur destinataire.

Article 4

Applicabilité des moyens de défense et des limites de responsabilité

1. Toute disposition de la présente Convention écartant ou limitant la responsabilité du transporteur s'applique dans une action judiciaire ou arbitrale, qu'elle soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou délictuelle ou autrement, engagée contre les personnes suivantes pour une perte, un dommage ou un retard de livraison subi par les marchandises faisant l'objet

d'un contrat de transport, ou pour manquement à toute autre obligation prévue dans la présente Convention:

- a) Le transporteur ou une partie exécutante maritime;
- b) Le capitaine, l'équipage ou toute autre personne fournissant des services à bord du navire; ou
- c) Les préposés du transporteur ou d'une partie exécutante maritime.

2. Toute disposition de la présente Convention reconnaissant un moyen de défense au chargeur ou au chargeur documentaire s'applique dans une action judiciaire ou arbitrale, qu'elle soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou délictuelle ou autrement, engagée contre le chargeur, le chargeur documentaire, ou contre leurs sous-traitants, mandataires ou préposés.

Chapitre 2

Champ d'application

Article 5

Champ d'application général

1. Sous réserve de l'article 6, la présente Convention s'applique aux contrats de transport dans lesquels le lieu de réception et le lieu de livraison, ainsi que le port de chargement d'un transport maritime et le port de déchargement du même transport maritime, sont situés dans des États différents, si, selon le contrat de transport, l'un quelconque des lieux ci-après se trouve dans un État contractant:

- a) Le lieu de réception;
- b) Le port de chargement;
- c) Le lieu de livraison; ou
- d) Le port de déchargement.

2. La présente Convention s'applique quelle que soit la nationalité du bâtiment, du transporteur, des parties exécutantes, du chargeur, du destinataire ou de toute autre partie intéressée.

Article 6

Exclusions particulières

1. La présente Convention ne s'applique pas aux contrats ci-après dans le transport de ligne régulière:

- a) Les chartes-parties; et
- b) Les autres contrats d'utilisation de tout ou partie d'un navire.

2. La présente Convention ne s'applique pas aux contrats de transport dans le transport autre que de ligne régulière. Elle s'applique néanmoins:

- a) En l'absence, entre les parties, de charte-partie ou autre contrat d'utilisation de tout ou partie d'un navire; et
- b) En cas d'émission d'un document de transport ou d'un document électronique de transport.

Article 7

Application à certaines parties

Nonobstant l'article 6, la présente Convention s'applique dans les relations entre le transporteur et le destinataire, la partie contrôlante ou le porteur qui n'est pas une partie initiale à la charte-partie ou à un autre contrat de transport exclu de son champ d'application. Elle ne s'applique pas, en revanche, dans les relations entre les parties initiales à un contrat de transport exclu conformément à l'article 6.

Chapitre 3

Documents électroniques de transport

Article 8

Utilisation et effet des documents électroniques de transport

Sous réserve des exigences énoncées dans la présente Convention:

- a) Tout ce qui doit figurer dans un document de transport en vertu de la présente Convention peut être consigné dans un document électronique de transport, pour autant que ce document électronique soit émis et utilisé par la suite avec le consentement du transporteur et du chargeur; et
- b) L'émission, le contrôle exclusif ou le transfert d'un document électronique de transport a le même effet que l'émission, la possession ou le transfert d'un document de transport.

Article 9

Procédures d'utilisation des documents électroniques de transport négociables

1. L'utilisation d'un document électronique de transport négociable est soumise à des procédures qui prévoient:
 - a) La méthode pour émettre ce document en faveur du porteur envisagé et le lui transférer;
 - b) Les moyens d'assurer que le document conservera son intégrité;
 - c) La façon dont le porteur peut démontrer qu'il a la qualité de porteur; et
 - d) La façon de confirmer que la livraison au porteur a eu lieu, ou qu'en vertu du paragraphe 2 de l'article 10 ou des alinéas a ii et c du paragraphe 1 de l'article 47 le document a cessé d'être valable ou de produire effet.
2. Les procédures visées au paragraphe 1 du présent article sont mentionnées dans les données du contrat et sont aisément vérifiables.

Article 10

Substitution d'un document de transport négociable ou d'un document électronique de transport négociable

1. Si un document de transport négociable a été émis et que le transporteur et le porteur conviennent de lui substituer un document électronique de transport négociable:

- a) Le porteur restitue le document de transport négociable, ou tous les documents s'il en a été émis plusieurs, au transporteur;
 - b) Le transporteur émet en faveur du porteur un document électronique de transport négociable mentionnant qu'il se substitue au document de transport négociable; et
 - c) Le document de transport négociable cesse ensuite d'être valable ou de produire effet.
2. Si un document électronique de transport négociable a été émis et que le transporteur et le porteur conviennent de lui substituer un document de transport négociable:
- a) Le transporteur émet en faveur du porteur, en lieu et place du document électronique, un document de transport négociable mentionnant qu'il se substitue à ce dernier; et
 - b) Le document électronique cesse ensuite d'être valable ou de produire effet.

Chapitre 4

Obligations du transporteur

Article 11

Transport et livraison des marchandises

Le transporteur, dans les conditions prévues par la présente Convention et conformément aux clauses du contrat de transport, déplace les marchandises jusqu'au lieu de destination et les livre au destinataire.

Article 12

Durée de la responsabilité du transporteur

1. Le transporteur est responsable des marchandises en vertu de la présente Convention depuis leur réception par une partie exécutante ou lui-même en vue

de leur transport jusqu'à leur livraison.

2. a) Si la loi ou la réglementation du lieu de réception exige que les marchandises soient remises à une autorité ou à un autre tiers auprès duquel il pourra les retirer, le transporteur est responsable des marchandises depuis leur retrait auprès de cette autorité ou de ce tiers.

b) Si la loi ou la réglementation du lieu de livraison exige qu'il remette les marchandises à une autorité ou à un autre tiers auprès duquel le destinataire pourra les retirer, le transporteur est responsable des marchandises jusqu'à leur remise à cette autorité ou à ce tiers.

3. Afin de déterminer la durée de la responsabilité du transporteur, les parties peuvent convenir du moment et du lieu de la réception et de la livraison. Cependant, toute clause d'un contrat de transport est réputée non écrite dans la mesure où elle prévoit:

a) Que la réception des marchandises est postérieure au moment où débute leur chargement initial conformément au contrat; ou

b) Que la livraison des marchandises est antérieure au moment où s'achève leur déchargement final conformément au contrat.

Article 13

Obligations particulières

1. Le transporteur, pendant la durée de sa responsabilité telle qu'elle est définie à l'article 12 et sous réserve de l'article 26, procède de façon appropriée et soigneuse à la réception, au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins, au déchargement et à la livraison des marchandises.

2. Nonobstant le paragraphe 1 du présent article et sans préjudice des autres dispositions du chapitre 4 et des chapitres 5 à 7, 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. Cette convention est mentionnée dans les données du contrat.

Article 14

Obligations particulières applicables au voyage par mer

Le transporteur est tenu avant, au début et pendant le voyage par mer d'exercer une diligence raisonnable pour:

- a) Mettre et maintenir le navire en état de navigabilité;
- b) Convenablement armer, équiper et approvisionner le navire et le maintenir ainsi armé, équipé et approvisionné tout au long du voyage; et
- c) Approprier et mettre en bon état les cales et toutes les autres parties du navire où les marchandises sont transportées, ainsi que les conteneurs fournis par lui dans ou sur lesquels les marchandises sont transportées, et les maintenir appropriés et en bon état pour la réception, le transport et la conservation des marchandises.

Article 15

Marchandises pouvant présenter un danger

Nonobstant les articles 11 et 13, le transporteur ou une partie exécutante peut refuser de recevoir ou de charger les marchandises et peut prendre toute autre mesure raisonnable, notamment les décharger, les détruire ou les neutraliser, si celles-ci présentent, ou risquent selon toute vraisemblance raisonnable de présenter, pendant la durée de la responsabilité du transporteur, un danger réel pour les personnes, les biens ou l'environnement.

Article 16

Sacrifice des marchandises pendant le voyage par mer

Nonobstant les articles 11, 13 et 14, le transporteur ou une partie exécutante peut sacrifier des marchandises en mer lorsque cette décision est prise de manière raisonnable pour le salut commun ou pour préserver d'un péril la vie

humaine ou d'autres biens engagés dans l'aventure commune.

Chapitre 5

Responsabilité du transporteur pour perte, dommage ou retard

Article 17

Fondement de la responsabilité

1. 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 telle que celle-ci est définie au chapitre 4.
2. Le transporteur est déchargé de tout ou partie de sa responsabilité prévue au paragraphe 1 du présent article s'il prouve que la cause ou l'une des causes de la perte, du dommage ou du retard n'est pas imputable à sa faute ou à la faute de l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 18.
3. Le transporteur est aussi déchargé de tout ou partie de sa responsabilité prévue au paragraphe 1 du présent article si, au lieu de prouver l'absence de faute comme prévu au paragraphe 2 du présent article, il prouve qu'un ou plusieurs des événements ou circonstances ci-après ont causé la perte, le dommage ou le retard ou y ont contribué:
 - a) "Acte de Dieu";
 - b) Périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables;
 - c) Guerre, hostilités, conflit armé, piraterie, terrorisme, émeutes et troubles civils;
 - d) Restriction de quarantaine; intervention ou obstacles de la part d'États, 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;
 - e) Grèves, lock-out, arrêts ou entraves apportés au travail;
 - f) Incendie à bord du navire;

- g) Vices cachés échappant à une diligence raisonnable;
- h) Acte ou omission du chargeur, du chargeur documentaire, de la partie contrôlante ou de toute autre personne dont les actes engagent la responsabilité du chargeur ou du chargeur documentaire en vertu de l'article 33 ou 34;
- i) Chargement, manutention, arrimage ou déchargement des marchandises réalisé en vertu d'une convention conclue conformément au paragraphe 2 de l'article 13, sauf si le transporteur ou une partie exécutante réalise cette opération au nom du chargeur, du chargeur documentaire ou du destinataire;
- j) 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 des marchandises;
- k) Insuffisance ou défectuosité de l'emballage ou du marquage non réalisé par le transporteur ou en son nom;
- l) Sauvetage ou tentative de sauvetage de vies en mer;
- m) Mesures raisonnables visant à sauver ou tenter de sauver des biens en mer;
- n) Mesures raisonnables visant à éviter ou tenter d'éviter un dommage à l'environnement; ou
- o) Actes accomplis par le transporteur dans l'exercice des pouvoirs conférés par les articles 15 et 16.

4. Nonobstant le paragraphe 3 du présent article, le transporteur est responsable de tout ou partie de la perte, du dommage ou du retard si:

- a) L'ayant droit prouve que la faute du transporteur ou d'une personne mentionnée à l'article 18 a causé l'événement ou la circonstance invoquée par le transporteur ou y a contribué; ou
- b) L'ayant droit prouve qu'un événement ou une circonstance autre que ceux énumérés au paragraphe 3 du présent article a contribué à la perte, au dommage ou au retard et si le transporteur ne peut prouver que cet événement ou cette circonstance n'est pas imputable à sa faute ou à la faute de l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 18.

5. Le transporteur est également responsable, nonobstant le paragraphe 3 du présent article, de tout ou partie de la perte, du dommage ou du retard si:

- a) L'ayant droit prouve que les événements ou circonstances suivants

ont effectivement ou probablement causé la perte, le dommage ou le retard ou y ont effectivement ou probablement contribué: i) le navire n'était pas en état de navigabilité; ii) le navire n'était pas convenablement armé, équipé et approvisionné;

ou iii) les cales ou d'autres parties du navire où sont transportées les marchandises, ou les conteneurs fournis par le transporteur dans ou sur lesquels elles sont transportées, n'étaient pas appropriés ni en bon état pour leur réception, transport et conservation; et

b) Le transporteur ne peut prouver: i) qu'aucun des événements ou circonstances mentionnés à l'alinéa a du paragraphe 5 du présent article n'a causé la perte, le dommage ou le retard; ou ii) qu'il s'est acquitté de son obligation d'exercer une diligence raisonnable conformément à l'article 14.

6. Lorsque le transporteur est partiellement responsable en vertu du présent article, il ne l'est que de la partie de la perte, du dommage ou du retard qui est imputable à l'événement ou à la circonstance dont il est responsable en vertu du présent article.

Article 18

Responsabilité du transporteur pour fait d'autrui

Le transporteur répond du manquement aux obligations qui lui incombent en vertu de la présente Convention résultant des actes ou omissions:

a) D'une partie exécutante;

b) Du capitaine ou de l'équipage du navire;

c) De ses propres préposés ou de ceux d'une partie exécutante; ou

d) De toute autre personne qui s'acquitte ou s'engage à s'acquitter de

l'une quelconque des obligations incombant au transporteur en vertu du contrat de transport, dans la mesure où elle agit, directement ou indirectement, à la demande de ce dernier ou sous son contrôle.

Article 19

Responsabilité des parties exécutantes maritimes

1. Une partie exécutante maritime est soumise aux obligations et responsabilités imposées et bénéficie des moyens de défense et des limites de responsabilité reconnus au transporteur par la présente Convention si:

a) Elle a reçu les marchandises à transporter dans un État contractant, les a livrées dans un État contractant, ou a exécuté ses opérations concernant les marchandises dans un port d'un État contractant; et

b) L'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu:

i) pendant la période comprise entre l'arrivée des marchandises au port de chargement du navire et leur départ du port de déchargement du navire; ii) lorsqu'elle avait la garde des marchandises; ou iii) à tout autre moment dans la mesure où elle participait à l'exécution de l'une quelconque des opérations prévues par le contrat de transport.

2. Si le transporteur accepte d'assumer des obligations autres que celles qui lui sont imposées par la présente Convention ou s'il accepte que les limites de sa responsabilité soient plus élevées que celles spécifiées dans la présente Convention, une partie exécutante maritime n'est pas liée par cette acceptation à moins qu'elle ne consente expressément à ces obligations ou à ces limites plus élevées.

3. Une partie exécutante maritime répond du manquement aux obligations que lui impose la présente Convention résultant des actes ou omissions d'une personne à qui elle a confié l'exécution de l'une quelconque des obligations incombant au transporteur en vertu du contrat de transport, sous les conditions énoncées au paragraphe 1 du présent article.

4. Aucune disposition de la présente Convention n'impose de responsabilité au capitaine ou à l'équipage du navire ni à un préposé du transporteur ou d'une partie exécutante maritime.

Responsabilité solidaire

1. Si le transporteur et une ou plusieurs parties exécutantes maritimes sont responsables de la perte, du dommage ou du retard de livraison subi par les marchandises, ils assument une responsabilité solidaire mais uniquement dans les limites prévues par la présente Convention.
2. Sans préjudice de l'article 61, le cumul des réparations dues par toutes ces personnes ne dépasse pas les limites globales de responsabilité prévues dans la présente Convention.

Article 21

Retard

Il y a retard de livraison lorsque les marchandises ne sont pas livrées au lieu de destination prévu dans le contrat de transport dans le délai convenu.

Article 22

Calcul de la réparation

1. Sous réserve de l'article 59, la réparation due par le transporteur pour la perte ou le dommage subi par les marchandises est calculée par référence à la valeur de ces marchandises au lieu et au moment de livraison établis conformément à l'article 43.
2. La valeur des marchandises est déterminée d'après le cours en bourse ou, à défaut, d'après leur valeur marchande ou, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle de marchandises de mêmes nature et qualité au lieu de livraison.
3. En cas de perte ou de dommage subi par les marchandises, le transporteur n'est tenu au paiement d'aucune réparation dépassant ce qui est prévu aux paragraphes 1 et 2 du présent article sauf lorsqu'il a convenu avec le chargeur de

calculer la réparation d'une autre manière dans les limites du chapitre 16.

Article 23

Avis en cas de perte, de dommage ou de retard

1. Le transporteur est présumé, en l'absence de preuve contraire, avoir livré les marchandises telles que celles-ci sont décrites dans les données du contrat, à moins qu'un avis de perte ou de dommage subi par les marchandises indiquant la nature générale de la perte ou du dommage n'ait été donné au transporteur ou à la partie exécutante qui les a livrées, avant ou au moment de la livraison ou, si la perte ou le dommage n'est pas apparent, dans un délai de sept jours ouvrables au lieu de livraison à compter de la livraison.
2. L'absence d'avis n'a pas d'incidence sur le droit de demander réparation en cas de perte ou de dommage subi par les marchandises en vertu de la présente Convention ni sur le régime de la preuve prévu à l'article 17.
3. Aucun avis n'est nécessaire en cas de perte ou de dommage constaté lors d'une inspection contradictoire des marchandises effectuée par la personne à laquelle elles ont été livrées et le transporteur ou la partie exécutante maritime dont la responsabilité est invoquée.
4. Aucune réparation pour retard n'est due à moins qu'un avis de préjudice résultant d'un retard n'ait été donné au transporteur dans un délai de vingt et un jours consécutifs à compter de la livraison.
5. Un avis donné à la partie exécutante qui a livré les marchandises a le même effet que s'il avait été donné au transporteur, et un avis donné au transporteur a le même effet que s'il avait été donné à une partie exécutante maritime.
6. En cas de perte ou de dommage certain ou présumé, les parties au litige se donnent réciproquement toutes les facilités raisonnables pour procéder à l'inspection et au pointage des marchandises et donnent accès aux documents concernant le transport des marchandises.

Chapitre 6

Dispositions supplémentaires relatives à des étapes particulières du transport

Article 24

Déroutement

Lorsque la loi applicable considère un déroutement comme un manquement de la part du transporteur, un tel déroutement ne prive le transporteur ou une partie exécutante maritime d'aucun moyen de défense ni d'aucune limitation prévus par la présente Convention, sous réserve des dispositions de l'article 61.

Article 25

Marchandises en pontée

1. Les marchandises ne peuvent être transportées en pontée que si ce transport:
 - a) Est exigé par la loi;
 - b) S'effectue dans ou sur des conteneurs ou véhicules adaptés au transport en pontée et sur des ponts qui sont spécialement équipés pour transporter de tels conteneurs ou véhicules; ou
 - c) Est conforme au contrat de transport ou aux coutumes, usages ou pratiques du commerce en question.
2. Les dispositions de la présente Convention relatives à la responsabilité du transporteur s'appliquent à la perte, au dommage ou au retard de livraison subi par des marchandises transportées en pontée conformément au paragraphe 1 du présent article. Cependant, le transporteur n'est pas responsable de la perte, du dommage ou du retard de livraison subi par ces marchandises du fait des risques particuliers que comporte ce transport si les marchandises sont transportées conformément à l'alinéa a ou c du paragraphe 1 du présent article.
3. Si les marchandises ont été transportées en pontée dans des cas autres que

ceux autorisés au paragraphe 1 du présent article, le transporteur est responsable de la perte, du dommage ou du retard de livraison subi par ces marchandises qui résulte exclusivement de leur transport en pontée et ne peut se prévaloir des moyens de défense prévus à l'article 17.

4. Le transporteur ne peut se prévaloir de l'alinéa c du paragraphe 1 du présent article contre un tiers qui a obtenu un document de transport négociable ou un document électronique de transport négociable de bonne foi, sauf si les données du contrat indiquent que les marchandises peuvent être transportées en pontée.

5. S'il a expressément convenu avec le chargeur que les marchandises seraient transportées en cale, le transporteur ne peut se prévaloir de la limitation de responsabilité en cas de perte, de dommage ou de retard de livraison subi par les marchandises dans la mesure où cette perte, ce dommage ou ce retard résulte de leur transport en pontée.

Article 26

Transport précédant ou suivant un transport par mer

Lorsque la perte ou le dommage subi par les marchandises, ou un événement ou une circonstance ayant causé un retard dans leur livraison, survient pendant la durée de la responsabilité du transporteur mais uniquement avant leur chargement sur le navire ou uniquement après leur déchargement du navire, les dispositions de la présente Convention ne l'emportent pas sur celles d'un autre instrument international qui, au moment de la perte, du dommage ou encore de l'événement ou de la circonstance ayant causé le retard:

- a) Se seraient appliquées, conformément à cet instrument, à l'ensemble ou à l'une quelconque des opérations réalisées par le transporteur si le chargeur avait conclu un contrat distinct et direct avec ce dernier pour couvrir l'étape particulière du transport pendant laquelle la perte ou le dommage ou encore l'événement ou la circonstance s'est produit;
- b) Prévoient expressément la responsabilité du transporteur, la limitation de la responsabilité ou le délai pour agir; et

c) N'admettent, conformément à cet instrument, aucune dérogation contractuelle quelle qu'elle soit ou aucune dérogation contractuelle au détriment du chargeur.

Chapitre 7

Obligations du chargeur envers le transporteur

Article 27

Remise des marchandises pour le transport

1. À moins qu'il n'en soit convenu autrement dans le contrat de transport, le chargeur remet les marchandises prêtes pour le transport. Dans tous les cas, il les remet dans un état tel qu'elles résisteront au transport prévu, y compris aux opérations de chargement, de manutention, d'arrimage, de saisissage, de fixation et de déchargement dont elles feront l'objet, et ne causeront pas de dommage aux personnes ou aux biens.

2. Le chargeur s'acquitte de façon appropriée et soigneuse de toute obligation qu'il assume conformément à une convention conclue dans les termes du paragraphe 2 de l'article 13.

3. Lorsqu'il empote un conteneur ou charge un véhicule, le chargeur procède à l'arrimage, au saisissage et à la fixation du contenu dans ou sur le conteneur ou véhicule de façon appropriée et soigneuse et de telle manière qu'il ne causera pas de dommage aux personnes ou aux biens.

Article 28

Coopération entre le chargeur et le transporteur pour la fourniture d'informations et d'instructions

Le transporteur et le chargeur répondent aux demandes mutuelles d'informations et d'instructions requises pour la manutention et le transport appropriés des marchandises. Ils le font si ces informations sont en possession

de la partie à laquelle elles sont demandées ou si ces instructions peuvent raisonnablement être fournies par la partie à laquelle elles sont demandées et si elles ne sont pas raisonnablement accessibles par d'autres moyens à la partie qui les demande.

Article 29

Obligation du chargeur de fournir des informations, instructions et documents

1. Le chargeur fournit au transporteur en temps utile les informations, instructions et documents concernant les marchandises qui ne sont pas raisonnablement accessibles par d'autres moyens au transporteur et qui sont raisonnablement nécessaires pour:

- a) Assurer la manutention et le transport appropriés des marchandises, y compris les précautions devant être prises par le transporteur ou une partie exécutante; et
- b) Permettre au transporteur de respecter la loi, la réglementation ou d'autres exigences des autorités publiques concernant le transport prévu, à condition que celui-ci notifie en temps utile au chargeur les informations, instructions et documents dont il a besoin.

2. Aucune disposition du présent article n'a d'incidence sur une obligation particulière de fournir des informations, instructions et documents déterminés sur les marchandises, conformément à la loi, à la réglementation ou aux autres exigences des autorités publiques concernant le transport prévu.

Article 30

Fondement de la responsabilité du chargeur envers le transporteur

1. Le chargeur est responsable de la perte ou du dommage subi par le transporteur si ce dernier prouve que cette perte ou ce dommage résulte d'un manquement de la part du chargeur aux obligations qui lui incombent en vertu de la présente Convention.

2. Sauf en cas de perte ou de dommage causé par un manquement de sa part aux obligations lui incombant en vertu des articles 31, paragraphe 2, et 32, le chargeur est déchargé de tout ou partie de sa responsabilité si la cause ou l'une des causes de la perte ou du dommage n'est pas imputable à sa faute ou à la faute de l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 34.

3. Lorsque le chargeur est partiellement responsable en vertu du présent article, il ne l'est que de la partie de la perte ou du dommage qui est imputable à sa faute ou à la faute de l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 34.

Article 31

Informations pour l'établissement des données du contrat

1. Le chargeur fournit au transporteur, en temps utile, les informations exactes nécessaires pour l'établissement des données du contrat et l'émission des documents de transport ou des documents électroniques de transport, y compris les données visées au paragraphe 1 de l'article 36; le nom de la partie devant être identifiée comme le chargeur dans les données du contrat; le nom du destinataire, le cas échéant; et le nom de la personne à l'ordre de laquelle le document de transport ou le document électronique de transport doit le cas échéant être émis.

2. Le chargeur est réputé avoir garanti l'exactitude, au moment de leur réception par le transporteur, des informations fournies conformément au paragraphe 1 du présent article. Il indemnise le transporteur de la perte ou du dommage résultant de l'inexactitude de ces informations.

Article 32

Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses

Lorsque les marchandises, par leur nature ou leur caractère, présentent ou risquent selon toute vraisemblance raisonnable de présenter un danger pour les personnes, les biens ou l'environnement:

a) Le chargeur informe en temps utile le transporteur de la nature ou du caractère dangereux des marchandises avant qu'elles ne soient remises à ce dernier ou à une partie exécutante. À défaut et si le transporteur ou la partie exécutante n'a pas autrement connaissance de leur nature ou caractère dangereux, le chargeur est responsable envers le transporteur de la perte ou du dommage résultant de ce manquement; et

b) Le chargeur appose sur les marchandises dangereuses une marque ou une étiquette conformément à la loi, à la réglementation ou aux autres exigences des autorités publiques qui s'appliquent à n'importe quelle étape du transport prévu. À défaut, il est responsable envers le transporteur de la perte ou du dommage résultant de ce manquement.

Article 33

Droits et obligations du chargeur repris par le chargeur documentaire

1. Un chargeur documentaire est soumis aux obligations et responsabilités imposées au chargeur par le présent chapitre et l'article 55 et bénéficie des droits et moyens de défense reconnus au chargeur par le présent chapitre et le chapitre 13.

2. Le paragraphe 1 du présent article n'a pas d'incidence sur les obligations, responsabilités, droits ou moyens de défense du chargeur.

Article 34

Responsabilité du chargeur pour fait d'autrui

Le chargeur répond du manquement aux obligations qui lui incombent en vertu de la présente Convention résultant des actes ou omissions d'une personne, y compris des préposés, mandataires et sous-traitants, à qui il a confié l'exécution de l'une quelconque de ses obligations. Il ne répond cependant pas des actes ou omissions du transporteur, ou d'une partie exécutante agissant pour le compte de ce dernier, à qui il a confié l'exécution des obligations qui lui incombent.

Chapitre 8

Documents de transport et documents électroniques de transport

Article 35

Émission du document de transport ou du document électronique de transport

À moins que le chargeur et le transporteur soient convenus de ne pas utiliser de document de transport ou de document électronique de transport, ou que la coutume, l'usage ou la pratique du commerce soit de ne pas en utiliser, lors de la remise des marchandises au transporteur ou à la partie exécutante en vue de leur transport, le chargeur ou, si ce dernier y consent, le chargeur documentaire est en droit d'obtenir du transporteur, au choix du chargeur:

- a) Un document de transport non négociable ou, sous réserve de l'alinéa a de l'article 8, un document électronique de transport non négociable; ou
- b) Un document de transport négociable approprié ou, sous réserve de l'alinéa a de l'article 8, un document électronique de transport négociable, à moins que le chargeur et le transporteur soient convenus de ne pas utiliser de document de transport négociable ou de document électronique de transport négociable, ou que la coutume, l'usage ou la pratique du commerce soit de ne pas en utiliser.

Article 36

Données du contrat

1. Les données du contrat figurant dans le document de transport ou le document électronique de transport visé à l'article 35 comprennent les informations suivantes, fournies par le chargeur:

- a) Une description des marchandises appropriée pour le transport;
- b) Les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises;
- c) Le nombre de colis ou de pièces, ou la quantité de marchandises; et

d) S'il est fourni par le chargeur, le poids des marchandises.

2. Les données du contrat figurant dans le document de transport ou le document électronique de transport visé à l'article 35 comprennent également:

a) Une indication de l'état et du conditionnement apparents des marchandises au moment de leur réception par le transporteur ou une partie exécutante en vue de leur transport;

b) Le nom et l'adresse du transporteur;

c) La date de réception des marchandises par le transporteur ou une partie exécutante, de leur chargement à bord du navire, ou de l'émission du document de transport ou du document électronique de transport; et

d) Si le document de transport est négociable, le nombre d'originaux de ce document, lorsque plusieurs originaux sont émis.

3. Les données du contrat figurant dans le document de transport ou le document électronique de transport visé à l'article 35 comprennent en outre:

a) Le nom et l'adresse du destinataire, s'il a été désigné par le chargeur;

b) Le nom d'un navire, s'il est mentionné dans le contrat de transport;

c) Le lieu de réception et, s'il est connu du transporteur, le lieu de livraison; et

d) Le port de chargement et le port de déchargement, s'ils sont mentionnés dans le contrat de transport.

4. Aux fins du présent article, l'expression "état et conditionnement apparents des marchandises" employée à l'alinéa *a* du paragraphe 2 du présent article désigne l'état et le conditionnement des marchandises établis à partir:

a) D'une inspection externe raisonnable des marchandises telles qu'elles sont emballées au moment où le chargeur les remet au transporteur ou à une partie exécutante; et

b) De toute inspection supplémentaire que le transporteur ou une partie exécutante réalise effectivement avant d'émettre le document de transport ou le document électronique de transport.

*Article 37**Identification du transporteur*

1. Si un transporteur est identifié par son nom dans les données du contrat, toute autre information figurant sur le document de transport ou le document électronique de transport relative à l'identité du transporteur est sans effet dans la mesure où elle est incompatible avec cette identification.
2. Si les données du contrat n'identifient pas le transporteur conformément aux exigences à alinéa *b* du paragraphe 2 de l'article 36, mais indiquent que les marchandises ont été chargées sur un navire désigné, le propriétaire inscrit du navire est présumé être le transporteur, à moins qu'il ne prouve que le navire faisait l'objet d'un affrètement coque nue au moment du transport, qu'il n'identifie l'affréteur coque nue et n'en indique l'adresse, auquel cas ledit affréteur est présumé être le transporteur. Le propriétaire inscrit peut aussi réfuter cette présomption en identifiant le transporteur et en indiquant l'adresse de ce dernier. L'affréteur coque nue peut réfuter de la même manière toute présomption selon laquelle il est le transporteur.
3. Aucune disposition du présent article n'empêche l'ayant droit de prouver qu'une personne autre que celle identifiée dans les données du contrat ou conformément au paragraphe 2 du présent article est le transporteur.

*Article 38**Signature*

1. Le document de transport est signé par le transporteur ou par une personne agissant en son nom.
2. Le document électronique de transport comporte la signature électronique du transporteur ou d'une personne agissant en son nom. Cette signature électronique identifie le signataire dans le cadre du document électronique et indique que le transporteur autorise ce document.

Article 39

Omissions dans les données du contrat

1. L'absence ou l'inexactitude d'une ou de plusieurs données du contrat visées au paragraphe 1, 2 ou 3 de l'article 36 n'affecte pas en soi la nature juridique ou la validité du document de transport ou du document électronique de transport.
2. Si les données du contrat comprennent la date, mais n'en indiquent pas la signification, cette date est réputée être:
 - a) Celle à laquelle toutes les marchandises mentionnées dans le document de transport ou le document électronique de transport ont été chargées à bord du navire, si les données du contrat indiquent que les marchandises ont été chargées sur un navire; ou
 - b) Celle à laquelle le transporteur ou une partie exécutante a reçu les marchandises, si les données du contrat n'indiquent pas que les marchandises ont été chargées sur un navire.
3. Si les données du contrat n'indiquent pas l'état et le conditionnement apparents des marchandises au moment où le transporteur ou une partie exécutante les reçoit, elles sont réputées avoir indiqué que l'état et le conditionnement apparents des marchandises étaient bons au moment de leur remise au transporteur ou à une partie exécutante.

Article 40

Réserves concernant les informations relatives aux marchandises dans les données du contrat

1. Le transporteur fait des réserves pour indiquer qu'il ne répond pas de l'exactitude des informations fournies conformément au paragraphe 1 de l'article 36 par le chargeur si:
 - a) Il sait effectivement que l'une quelconque des mentions essentielles figurant dans le document de transport ou dans le document électronique de transport est fausse ou trompeuse; ou
 - b) Il a des motifs raisonnables de croire que l'une des mentions essentielles

figurant dans le document de transport ou dans le document électronique de transport est fausse ou trompeuse.

2. Sans préjudice du paragraphe 1 du présent article, le transporteur peut faire des réserves, dans les cas et de la manière décrits dans les paragraphes 3 et 4 du présent article, pour indiquer qu'il ne répond pas de l'exactitude des informations

fournies, conformément au paragraphe 1 de l'article 36 par le chargeur.

3. Lorsque les marchandises ne sont pas remises au transporteur ou à une partie exécutante dans un conteneur ou un véhicule fermé, ou lorsqu'elles sont remises dans un conteneur ou un véhicule fermé et font l'objet d'une inspection effective par le transporteur ou une partie exécutante, le transporteur peut faire des réserves relativement aux informations mentionnées au paragraphe 1 de l'article 36 si:

a) Il n'avait pas de moyen matériellement applicable ou commercialement raisonnable de vérifier les informations fournies par le chargeur, auquel cas il peut indiquer les informations qu'il n'a pas pu vérifier; ou

b) Il a des motifs raisonnables de croire que les informations fournies par le chargeur sont inexactes, auquel cas il peut inclure une clause indiquant ce qu'il considère raisonnablement comme des informations exactes.

4. Lorsque les marchandises sont remises au transporteur ou à une partie exécutante

dans un conteneur ou un véhicule fermé, le transporteur peut faire des réserves relativement aux informations mentionnées:

a) À l'alinéa *a*, *b* ou *c* du paragraphe 1 de l'article 36 si:

i) Les marchandises se trouvant à l'intérieur du conteneur ou du véhicule n'ont pas fait l'objet d'une inspection effective par le transporteur ou la partie exécutante; et

ii) Ni lui ni la partie exécutante n'ont, d'une autre manière, effectivement connaissance de son contenu avant l'émission du document de transport ou du document électronique de transport; et

b) À l'alinéa *d* du paragraphe 1 de l'article 36 si:

i) Ni lui ni la partie exécutante n'ont pesé le conteneur ou le véhicule et si le chargeur et le transporteur n'étaient pas convenus avant

l'expédition de le peser et de mentionner le poids dans les données du contrat; ou

ii) Il n'y avait pas de moyen matériellement applicable ou commercialement raisonnable de vérifier le poids du conteneur ou du véhicule.

Article 41

Force probante des données du contrat

Sauf lorsque des réserves ont été faites relativement aux données du contrat dans les cas et de la manière décrits à l'article 40:

a) Un document de transport ou un document électronique de transport fait foi, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises

indiquées dans les données du contrat;

b) La preuve contraire par le transporteur en ce qui concerne l'une quelconque des données du contrat n'est pas admise lorsque ces données figurent dans:

i) Un document de transport négociable ou un document électronique de transport négociable qui est transféré à un tiers agissant de bonne foi; ou

ii) Un document de transport non négociable dont les termes révèlent qu'il doit être remis pour l'obtention de la livraison des marchandises et qui est transféré au destinataire agissant de bonne foi.

c) La preuve contraire par le transporteur n'est pas admise à l'encontre d'un destinataire qui a agi de bonne foi en se fiant à l'une des données du contrat ci-après figurant dans un document de transport non négociable ou un document électronique de transport non négociable:

i) Les données du contrat mentionnées au paragraphe 1 de l'article 36, lorsqu'elles sont fournies par le transporteur;

ii) Le nombre, le type et les numéros d'identification des conteneurs, mais non les numéros d'identification des plombs apposés sur les conteneurs; et

iii) Les données du contrat mentionnées au paragraphe 2 de l'article 36.

Article 42

“Fret payé d’avance”

Si les données du contrat contiennent la mention “fret payé d’avance” ou une mention similaire, le transporteur ne peut pas se prévaloir à l’encontre du porteur ou du destinataire du non-paiement du fret. Le présent article ne s’applique pas si le porteur ou le destinataire est également le chargeur.

Chapitre 9

Livraison des marchandises

Article 43

Obligation de prendre livraison

Lorsque les marchandises sont parvenues à leur 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, usages ou pratiques du commerce et aux circonstances du transport, on pourrait raisonnablement s’attendre qu’elles soient livrées.

Article 44

Obligation d’accuser réception

À la demande du transporteur ou de la partie exécutante qui livre les marchandises, le destinataire accuse réception des marchandises livrées par le transporteur ou la partie exécutante de la manière qui est habituelle au lieu de

livraison. Le transporteur peut refuser de livrer les marchandises si le destinataire refuse d'en accuser réception.

Article 45

Livraison en l'absence de document de transport négociable et de document électronique de transport négociable

En l'absence d'émission d'un document de transport négociable et d'un document électronique de transport négociable:

- a) Le transporteur livre les marchandises au destinataire au moment et au lieu mentionnés à l'article 43. Il peut refuser de les livrer si la personne qui se prétend destinataire ne s'identifie pas dûment comme telle alors que le transporteur le lui demande;
- b) Si le nom et l'adresse du destinataire ne sont pas mentionnés dans les données du contrat, la partie contrôlante les indique au transporteur avant ou lors de l'arrivée des marchandises au lieu de destination;
- c) Sans préjudice du paragraphe 1 de l'article 48, si les marchandises ne peuvent être livrées du fait i) que le destinataire, après avoir reçu notification de leur arrivée, n'en réclame pas, au moment ou dans le délai mentionné à l'article 43, la livraison au transporteur une fois celles-ci parvenues au lieu de destination, ii) que le transporteur refuse de les livrer au motif que la personne se prétendant destinataire ne s'identifie pas dûment comme telle, ou iii) que le transporteur, après des diligences raisonnables, n'est pas en mesure de localiser le destinataire afin de demander des instructions pour la livraison, le transporteur peut en aviser la partie contrôlante et demander des instructions pour la livraison. Si, après des diligences raisonnables, il n'est pas en mesure de localiser la partie contrôlante, il peut en aviser le chargeur et demander des instructions pour la livraison. Si, après des diligences raisonnables, il n'est pas en mesure de localiser le chargeur, il peut en aviser le chargeur documentaire et demander des instructions pour la livraison;

d) La livraison des marchandises par le transporteur sur instruction de la partie contrôlante, du chargeur ou du chargeur documentaire conformément à l'alinéa c du présent article le libère de son obligation de livrer les marchandises en vertu du contrat de transport.

Article 46

Livraison en cas d'émission d'un document de transport non négociable devant être remis

En cas d'émission d'un document de transport non négociable dont les termes révèlent qu'il doit être remis pour l'obtention de la livraison des marchandises:

a) Le transporteur livre les marchandises au destinataire au moment et au lieu mentionnés à l'article 43 à condition que ce dernier s'identifie dûment à sa demande et contre remise du document non négociable. Il peut refuser de livrer les marchandises si la personne qui se prétend destinataire ne s'identifie pas dûment alors que le transporteur le lui demande. Il refuse de les livrer si le document non négociable n'est pas remis. Si plusieurs originaux du document non négociable ont été émis, la remise d'un original suffit et les autres originaux cessent d'être valables ou de produire effet;

b) Sans préjudice du paragraphe 1 de l'article 48, si les marchandises ne peuvent être livrées du fait i) que le destinataire, après avoir reçu notification de leur arrivée, n'en réclame pas, au moment ou dans le délai mentionné à l'article 43, la livraison au transporteur une fois celles-ci parvenues au lieu de destination, ii) que le transporteur refuse de les livrer au motif que la personne se prétendant destinataire ne s'identifie pas dûment comme telle ou ne remet pas le document, ou iii) que le transporteur, après des diligences raisonnables, n'est pas en mesure de localiser le destinataire afin de demander des instructions

pour la livraison, le transporteur peut en aviser le chargeur et demander des instructions pour la livraison. Si, après des diligences raisonnables, il n'est

pas en mesure de localiser le chargeur, il peut en aviser le chargeur documentaire

et demander des instructions pour la livraison;

c) La livraison des marchandises par le transporteur sur instruction du chargeur ou du chargeur documentaire conformément à l'alinéa *b* du présent article le libère de son obligation de livrer les marchandises en vertu du contrat de transport, que le document de transport non négociable lui ait été remis ou non.

Article 47

Livraison en cas d'émission d'un document de transport négociable ou d'un document électronique de transport négociable

1. En cas d'émission d'un document de transport négociable ou d'un document électronique de transport négociable:

a) Le porteur du document est en droit de réclamer la livraison des marchandises au transporteur une fois celles-ci parvenues au lieu de destination, auquel cas le transporteur les lui livre au moment et au lieu mentionnés à l'article 43:

i) Contre remise du document de transport négociable et, si le porteur est l'une des personnes mentionnées au sous-alinéa *i* de l'alinéa *a* du paragraphe 10 de l'article premier, à condition qu'il s'identifie dûment; ou

ii) À condition qu'il démontre, conformément aux procédures visées au paragraphe 1 de l'article 9, sa qualité de porteur du document électronique de transport négociable.

b) Le transporteur refuse de livrer les marchandises si les exigences du sous-alinéa *i* ou *ii* de l'alinéa *a* du présent paragraphe ne sont pas remplies;

c) Si plusieurs originaux du document de transport négociable ont été émis et si le nombre de ces originaux est mentionné dans le document, la remise

d'un original suffit et les autres originaux cessent d'être valables ou de produire effet. Lorsqu'un document électronique de transport négociable a été utilisé, il

cesse d'être valable ou de produire effet lorsque les marchandises sont livrées au porteur conformément aux procédures visées au paragraphe 1 de l'article 9.

2. Sans préjudice du paragraphe 1 de l'article 48, lorsqu'il est expressément stipulé sur le document de transport négociable ou le document électronique de transport négociable que les marchandises peuvent être livrées sans que ce document soit remis, la règle suivante s'applique:

- a) Si les marchandises ne peuvent être livrées du fait i) que le porteur, après avoir reçu notification de leur arrivée, n'en réclame pas, au moment ou dans le délai mentionné à l'article 43, la livraison au transporteur une fois celles-ci parvenues au lieu de destination, ii) que le transporteur refuse de les livrer au motif que la personne se prétendant porteur ne s'identifie pas dûment comme étant l'une des personnes mentionnées au sous-alinéa i ou iii de l'alinéa a du paragraphe 10 de l'article premier que le transporteur, après des diligences raisonnables, n'est pas en mesure de localiser le porteur afin de demander des instructions pour la livraison, le transporteur peut en aviser le chargeur et demander des instructions pour la livraison. Si, après des diligences raisonnables, il n'est pas en mesure de localiser le chargeur, il peut en aviser le chargeur documentaire et demander des instructions pour la livraison;
- b) La livraison des marchandises par le transporteur sur instruction du chargeur ou du chargeur documentaire conformément à l'alinéa a du paragraphe 2 du présent article le libère de son obligation de livrer les marchandises au porteur en vertu du contrat de transport, que le document de transport négociable lui ait été remis ou non, ou que la personne réclamant la livraison en vertu d'un document électronique de transport négociable ait démontré ou non, conformément aux procédures visées au paragraphe 1 de l'article 9, sa qualité de porteur;
- c) La personne donnant des instructions conformément à l'alinéa a du paragraphe 2 du présent article indemnise le transporteur dont la responsabilité est engagée envers le porteur en vertu de l'alinéa e du paragraphe 2 du présent article. Le transporteur peut refuser de suivre ces instructions si la personne ne fournit pas une garantie suffisante qu'il peut raisonnablement exiger;
- d) Lorsque, après la livraison des marchandises par le transporteur conformément à l'alinéa b du paragraphe 2 du présent article, une personne devient le porteur du document de transport négociable ou du document

électronique de transport négociable en vertu d'un arrangement contractuel ou d'une autre nature conclu avant cette livraison, elle acquiert des droits opposables au transporteur en vertu du contrat de transport, à l'exception du droit de réclamer la livraison des marchandises;

e) Nonobstant les alinéas *b* et *d* du paragraphe 2 du présent article, une personne qui devient porteur après cette livraison alors qu'elle n'avait pas et n'aurait pas pu raisonnablement avoir connaissance de la livraison acquiert les droits incorporés dans le document de transport négociable ou dans le document électronique de transport négociable. Lorsque les données du contrat mentionnent l'heure d'arrivée prévue des marchandises ou indiquent la façon d'obtenir des informations pour savoir si la livraison a eu lieu, cette connaissance est présumée chez le porteur au moment où il acquiert cette qualité.

Article 48

Marchandises en souffrance

1. Aux fins du présent article, les marchandises sont réputées en souffrance uniquement si, après leur arrivée au lieu de destination:

- a) Le destinataire n'en prend pas livraison conformément au présent chapitre au moment et au lieu mentionnés à l'article 43;
- b) La partie contrôlante, le porteur, le chargeur ou le chargeur documentaire ne peut être localisé ou ne donne pas au transporteur des instructions appropriées conformément aux articles 45, 46 et 47;
- c) Le transporteur est en droit ou est tenu de refuser de livrer les marchandises conformément aux articles 44, 45, 46 et 47;
- d) Le transporteur n'est pas autorisé à livrer les marchandises au destinataire par la loi ou la réglementation du lieu où est demandée la livraison; ou
- e) Les marchandises ne peuvent pas être livrées par le transporteur pour une autre raison.

2. Sans préjudice des autres droits dont il peut se prévaloir contre le chargeur, la partie contrôlante ou le destinataire, si les marchandises sont en souffrance, le transporteur peut, aux risques et aux frais de la personne ayant droit aux

marchandises, prendre vis-à-vis de ces dernières les mesures que les circonstances

peuvent raisonnablement exiger, y compris:

- a) Les entreposer en tout lieu approprié;
- b) Les décharger si elles sont chargées dans des conteneurs ou véhicules, ou prendre d'autres mesures, notamment en les déplaçant; et
- c) Les faire vendre ou détruire conformément aux pratiques, à la loi ou à la réglementation du lieu où elles se trouvent.

3. Le transporteur ne peut exercer les droits prévus au paragraphe 2 du présent article qu'après avoir avisé, de manière appropriée, de la mesure qu'il a l'intention de prendre en vertu de ce paragraphe, la personne indiquée dans les données du contrat comme étant la personne à prévenir, le cas échéant, de l'arrivée des marchandises au lieu de destination, et l'une des personnes suivantes,

dans l'ordre indiqué, si elles sont connues du transporteur: le destinataire, la partie contrôlante ou le chargeur.

4. Si les marchandises sont vendues conformément à l'alinéa c du paragraphe 2 du présent article, le transporteur conserve le produit de la vente au profit de la personne ayant droit aux marchandises, sous réserve de déduire toute dépense qu'il a effectuée et toute autre somme qui lui est due en rapport avec le transport de ces marchandises.

5. Le transporteur ne répond pas de la perte ou du dommage subi par les marchandises pendant la période de souffrance. Il en répond si l'ayant droit prouve que cette perte ou ce dommage résulte du fait que le transporteur n'a pas pris les mesures qui auraient été raisonnables en l'espèce pour conserver les marchandises tout en sachant ou en ayant dû savoir qu'il en résulterait une telle perte ou un tel dommage.

Article 49

Rétention des marchandises

Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte au droit de

rétenion que le contrat de transport ou la loi applicable accorde au transporteur ou à une partie exécutante en garantie de sa créance.

Chapitre 10

Droits de la partie contrôlante

Article 50

Exercice et étendue du droit de contrôle

1. Le droit de contrôle ne peut être exercé que par la partie contrôlante et se limite au droit:

- a) De donner ou de modifier des instructions concernant les marchandises sans qu'elles constituent une modification du contrat de transport;
- b) D'obtenir la livraison des marchandises dans un port d'escale prévu ou, pour un transport intérieur, dans tout lieu en cours de route; et
- c) De remplacer le destinataire par toute autre personne, y compris la partie contrôlante.

2. Le droit de contrôle existe pendant toute la période de responsabilité du transporteur prévue à l'article 12 et s'éteint à l'expiration de cette période.

Article 51

Identification de la partie contrôlante et transfert du droit de contrôle

1. Sauf dans les cas mentionnés aux paragraphes 2, 3 et 4 du présent article:

- a) Le chargeur est la partie contrôlante à moins que, lors de la conclusion du contrat de transport, il ne désigne le destinataire, le chargeur documentaire ou une autre personne comme partie contrôlante;
- b) La partie contrôlante peut transférer le droit de contrôle à une autre personne. Ce transfert prend effet à l'égard du transporteur dès que ce dernier en est avisé par l'auteur du transfert, et le bénéficiaire du transfert devient la

partie contrôlante; et

c) La partie contrôlante s'identifie dûment lorsqu'elle exerce le droit de contrôle.

2. En cas d'émission d'un document de transport non négociable dont les termes révèlent qu'il doit être remis pour l'obtention de la livraison des marchandises:

a) Le chargeur est la partie contrôlante et peut transférer le droit de contrôle au destinataire désigné dans le document en transférant le document à cette personne sans endossement. Si plusieurs originaux du document ont été émis, tous les originaux sont transférés pour que le droit de contrôle soit transféré;

et

b) Pour exercer son droit de contrôle, la partie contrôlante produit le document et s'identifie dûment. Si plusieurs originaux du document ont été émis, tous les originaux sont présentés, faute de quoi le droit de contrôle ne peut être exercé.

3. En cas d'émission d'un document de transport négociable:

a) Le porteur ou, si plusieurs originaux du document sont émis, le porteur de tous les originaux est la partie contrôlante;

b) Le porteur peut transférer le droit de contrôle en transférant le document à une autre personne conformément à l'article 57. Si plusieurs originaux de ce document ont été émis, tous les originaux sont transférés à cette personne

pour que le droit de contrôle soit transféré; et

c) Pour exercer le droit de contrôle, le porteur présente le document au transporteur et, s'il est l'une des personnes mentionnées au sous-alinéa i de l'alinéa a du paragraphe 10 de l'article premier, s'identifie dûment. Si plusieurs originaux du document ont été émis, tous les originaux sont présentés, faute de quoi le droit de contrôle ne peut être exercé.

4. En cas d'émission d'un document électronique de transport négociable:

a) Le porteur est la partie contrôlante;

b) Le porteur peut transférer le droit de contrôle à une autre personne en transférant le document conformément aux procédures visées au paragraphe 1 de l'article 9; et

c) Pour exercer le droit de contrôle, le porteur démontre, conformément aux procédures visées au paragraphe 1 de l'article 9, sa qualité de porteur.

Article 52

Exécution des instructions par le transporteur

1. Sous réserve des paragraphes 2 et 3 du présent article, le transporteur exécute

les instructions mentionnées à l'article 50 si:

a) La personne donnant ces instructions est fondée à exercer le droit de contrôle;

b) Les instructions peuvent raisonnablement être exécutées selon leurs termes au moment où elles parviennent au transporteur; et

c) Les instructions n'affecteront pas les opérations normales du transporteur, ni ses pratiques de livraison.

2. Dans tous les cas, la partie contrôlante rembourse au transporteur toute dépense additionnelle raisonnable qu'il pourrait effectuer et l'indemnise du préjudice qu'il pourrait subir en exécutant de manière diligente une instruction quelconque en vertu du présent article, y compris des réparations qu'il pourrait être tenu d'accorder pour la perte ou le dommage subi par d'autres marchandises transportées.

3. Le transporteur est en droit d'obtenir de la partie contrôlante une garantie couvrant le montant de la dépense additionnelle, de la perte ou du préjudice auquel il s'attend raisonnablement du fait de l'exécution d'une instruction en vertu du présent article. Il peut refuser d'exécuter les instructions si une telle garantie n'est pas fournie.

4. Lorsque le transporteur n'a pas exécuté les instructions de la partie contrôlante contrairement à l'obligation qui lui incombe en vertu du paragraphe 1 du présent article, sa responsabilité pour la perte, le dommage ou le retard de

livraison subi en conséquence par les marchandises est soumise aux articles 17

à 23 et la réparation qu'il doit est soumise aux articles 59 à 61.

Article 53

Marchandises réputées livrées

Les marchandises livrées suivant une instruction donnée conformément au paragraphe 1 de l'article 52 sont réputées livrées au lieu de destination et les dispositions du chapitre 9 relatives à cette livraison leur sont applicables.

Article 54

Modifications du contrat de transport

1. La partie contrôlante est la seule personne pouvant convenir avec le transporteur de modifications du contrat de transport autres que celles visées aux alinéas *b* et *c* du paragraphe 1 de l'article 50.

2. Les modifications du contrat de transport, y compris celles visées aux alinéas *b* et *c* du paragraphe 1 de l'article 50, sont mentionnées sur un document de transport négociable ou sur un document de transport non négociable devant être remis, ou incorporées dans un document électronique de transport négociable ou, à la demande de la partie contrôlante, sont mentionnées sur un document de transport non négociable ou incorporées dans un document électronique de transport non négociable. Les modifications ainsi mentionnées ou incorporées sont signées conformément à l'article 38.

Article 55

Fourniture d'informations, d'instructions ou de documents supplémentaires au transporteur

1. La partie contrôlante, à la demande du transporteur ou d'une partie exécutante, fournit en temps utile les informations, instructions ou documents concernant les marchandises dont le transporteur peut raisonnablement avoir besoin pour s'acquitter des obligations qui lui incombent en vertu du contrat de transport, à condition que le chargeur ne les ait pas déjà fournis et qu'ils ne soient pas raisonnablement accessibles au transporteur par d'autres moyens.
2. Si, après des diligences raisonnables, le transporteur n'est pas en mesure de localiser la partie contrôlante ou si la partie contrôlante n'est pas en mesure de lui fournir des informations, instructions ou documents appropriés, le chargeur les fournit. Si, après des diligences raisonnables, le transporteur n'est pas en mesure de localiser le chargeur, le chargeur documentaire fournit ces informations, instructions ou documents.

Article 56

Dérogation conventionnelle

Les parties au contrat de transport peuvent déroger aux articles 50, paragraphes

1, alinéas *b* et *c*, et 2, et 52. Elles peuvent aussi restreindre ou exclure la possibilité de transférer le droit de contrôle visée à l'alinéa *b* du paragraphe 1 de l'article 51.

Chapitre 11

Transfert de droits

Article 57

Transfert en cas d'émission d'un document de transport négociable ou d'un document électronique de transport négociable

1. En cas d'émission d'un document de transport négociable, le porteur peut transférer les droits incorporés dans ce document en le transférant à une autre personne:

- a) Dûment endossé au profit de cette autre personne ou en blanc, s'il s'agit d'un document à ordre; ou
 - b) Sans endossement, s'il s'agit: i) d'un document au porteur ou d'un document endossé en blanc; ou ii) d'un document établi au nom d'une personne déterminée qui est transféré entre le premier porteur et cette personne.
2. En cas d'émission d'un document électronique de transport négociable, son porteur peut transférer les droits incorporés dans ce document, que celui-ci soit établi à ordre ou au nom d'une personne déterminée, en le transférant conformément aux procédures visées au paragraphe 1 de l'article 9.

Article 58

Responsabilité du porteur

1. Sans préjudice de l'article 55, un porteur qui n'a pas la qualité de chargeur et qui n'exerce aucun droit découlant du contrat de transport n'assume aucune responsabilité en vertu de ce contrat en cette seule qualité de porteur.
2. Un porteur qui n'a pas la qualité de chargeur et qui exerce un droit quelconque découlant du contrat de transport assume toutes les responsabilités qui lui incombent en vertu de ce contrat dans la mesure où elles sont énoncées dans le document de transport négociable ou le document électronique de transport négociable ou peuvent en être inférées.
3. Aux fins des paragraphes 1 et 2 du présent article, un porteur qui n'a pas la qualité de chargeur n'exerce aucun droit découlant du contrat de transport au seul motif que:
 - a) Il convient avec le transporteur, en vertu de l'article 10, de substituer à un document de transport négociable un document électronique de transport négociable ou de substituer à un document électronique de transport négociable un document de transport négociable; ou
 - b) Il transfère ses droits en vertu de l'article 57.

Chapitre 12

Limites de responsabilité

Article 59

Limites de responsabilité

1. Sous réserve du paragraphe 1 des articles 60 et 61, la responsabilité du transporteur pour manquement aux obligations lui incombant en vertu de la présente Convention est limitée à 875 unités de compte par colis ou autre unité de chargement, ou à 3 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises objet de la réclamation ou du litige, la limite la plus élevée étant applicable, sauf lorsque la valeur des marchandises a été déclarée par le chargeur et figure dans les données du contrat, ou lorsqu'un montant supérieur à la limite de responsabilité fixée dans le présent article a été convenu entre le transporteur et le chargeur.

2. Lorsque les marchandises sont transportées dans ou sur un conteneur, une palette ou un engin de transport similaire utilisé pour grouper des marchandises, ou dans ou sur un véhicule, les colis ou les unités de chargement énumérés dans les données du contrat comme ayant été placés dans ou sur cet engin de transport ou véhicule sont considérés comme des colis ou unités de chargement.

En l'absence d'une telle énumération, les marchandises placées dans ou sur cet engin de transport ou véhicule sont considérées comme une unité de chargement.

3. L'unité de compte visée dans le présent article est le droit de tirage spécial tel qu'il est défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés dans le présent article sont convertis dans la monnaie nationale d'un État suivant la valeur de cette monnaie à la date du jugement ou de la sentence ou à une date convenue par les parties. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un État 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 État contractant qui n'est pas membre du Fonds monétaire international est calculée de la façon déterminée par cet État.

Article 60

Limites de responsabilité pour le préjudice causé par le retard

Sous réserve du paragraphe 2 de l'article 61, le montant de la réparation en cas de perte ou de dommage subi par les marchandises en raison d'un retard est calculé conformément à l'article 22 et la responsabilité pour le préjudice économique résultant d'un retard est limitée à un montant équivalent à deux fois et demie le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard. Le montant total payable en vertu du présent article et du paragraphe 1 de l'article 59 ne peut pas dépasser la limite qui serait fixée conformément au paragraphe 1 de l'article 59 pour la perte totale des marchandises concernées.

Article 61

Privation du droit de se prévaloir de la limitation de responsabilité

1. Ni le transporteur ni aucune des personnes mentionnées à l'article 18 ne peuvent se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 59, ou prévue dans le contrat de transport, si l'ayant droit prouve que le préjudice résultant du manquement aux obligations incombant au transporteur en vertu de la présente Convention était imputable à un acte ou à une omission personnels que celui qui revendique le droit de limiter sa responsabilité a commis soit dans l'intention de causer ce préjudice, soit témérairement et avec conscience que ce préjudice en résulterait probablement.

2. Ni le transporteur ni aucune des personnes mentionnées à l'article 18 ne peuvent se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 60, si l'ayant droit prouve que le retard de livraison résulte d'un acte ou d'une omission personnels que celui qui revendique le droit de limiter sa responsabilité a commis soit dans l'intention de provoquer le préjudice dû au

retard, soit téméairement et avec conscience que ce préjudice en résulterait probablement.

Chapitre 13

Délai pour agir

Article 62

Durée du délai pour agir

1. Aucune action judiciaire ou arbitrale relative à des réclamations ou des litiges découlant d'un manquement à une obligation prévue dans la présente Convention ne peut être engagée après l'expiration d'un délai de deux ans.
2. Le délai visé au paragraphe 1 du présent article court à partir du jour où les marchandises ont été livrées par le transporteur ou, lorsqu'elles n'ont pas été livrées ou ne l'ont été que partiellement, à partir du dernier jour où elles auraient dû être livrées. Le jour indiqué comme point de départ du délai n'est pas compris dans la computation.
3. Nonobstant l'expiration du délai visé au paragraphe 1 du présent article, une partie peut invoquer un droit et l'opposer à l'autre partie comme moyen de défense ou de compensation.

Article 63

Prorogation du délai pour agir

Le délai prévu à l'article 62 ne peut être ni suspendu ni interrompu mais la personne à qui une réclamation est adressée peut à tout moment pendant le cours du délai proroger celui-ci par une déclaration adressée à l'ayant droit. Le délai peut être de nouveau prorogé par une ou plusieurs autres déclarations.

*Article 64**Action récursoire*

Une personne tenue responsable peut exercer une action récursoire après l'expiration du délai prévu à l'article 62 si elle le fait dans l'un des deux délais ci-apres, le plus long étant retenu:

- a) Dans le délai déterminé par la loi applicable de l'État où l'action est engagée; ou
- b) Dans les quatre-vingt-dix jours à compter de la date à laquelle elle a soit réglé la réclamation, soit elle-même reçu signification de l'assignation, selon l'événement qui survient en premier.

*Article 65**Actions contre la personne identifiée comme étant le transporteur*

Une action contre l'affréteur coque nue ou la personne identifiée comme étant le transporteur conformément au paragraphe 2 de l'article 37, peut être intentée après l'expiration du délai prévu à l'article 62, si elle l'est dans l'un des deux délais ci-apres, le plus long étant retenu:

- a) Dans le délai déterminé par la loi applicable de l'État où l'action est engagée; ou
- b) Dans les quatre-vingt-dix jours à compter de la date à laquelle le transporteur a été identifié, ou le propriétaire inscrit ou l'affréteur coque nue a réfuté la présomption selon laquelle il est le transporteur conformément au paragraphe 2 de l'article 37.

Chapitre 14**Compétence***Article 66**Actions contre le transporteur*

À moins que le contrat de transport ne contienne un accord exclusif d'élection de for conforme à l'article 67 ou 72, le demandeur a le droit d'intenter une action judiciaire contre le transporteur en vertu de la présente Convention:

- a) Devant un tribunal compétent dans le ressort duquel se trouve un des lieux ci-après:
- i) Le domicile du transporteur;
 - ii) Le lieu de réception convenu dans le contrat de transport;
 - iii) Le lieu de livraison convenu dans le contrat de transport; ou
 - iv) Le port où les marchandises sont initialement chargées sur un navire ou le port où elles sont finalement déchargées d'un navire; ou
- b) Devant un tribunal ou des tribunaux compétents désignés par un accord entre le chargeur et le transporteur pour trancher les réclamations pouvant naître contre ce dernier dans le cadre de la présente Convention.

Article 67

Accords d'élection de for

1. La compétence d'un tribunal choisi conformément à l'alinéa *b* de l'article 66 est exclusive pour les litiges entre les parties au contrat uniquement si ces dernières en conviennent et si l'accord attributif de compétence:

- a) Est contenu dans un contrat de volume qui indique clairement le nom et l'adresse des parties, et soit i) a fait l'objet d'une négociation individuelle; soit ii) indique de manière apparente qu'un accord exclusif d'élection de for a été conclu et spécifie dans quelles clauses du contrat se trouve cet accord; et
- b) Désigne clairement les tribunaux d'un État contractant, ou un ou plusieurs tribunaux particuliers d'un État contractant.

2. Une personne qui n'est pas partie au contrat de volume n'est liée par un accord exclusif d'élection de for conclu conformément au paragraphe 1 du présent article que si:

- a) Le tribunal est situé dans l'un des lieux mentionnés à l'alinéa *a* de

l'article 66;

b) Cet accord est contenu dans le document de transport ou le document électronique de transport;

c) Cette personne est dûment avisée, en temps utile, du tribunal où l'action sera intentée et de la compétence exclusive de ce tribunal; et

d) La loi du tribunal saisi reconnaît que cette personne peut être liée par l'accord exclusif d'élection de for.

Article 68

Actions contre la partie exécutante maritime

Le demandeur a le droit d'intenter une action judiciaire contre la partie exécutante maritime en vertu de la présente Convention devant un tribunal compétent dans le ressort duquel se trouve un des lieux ci-après:

a) Le domicile de la partie exécutante maritime; ou

b) Le port où la partie exécutante maritime reçoit les marchandises, le port où elle livre les marchandises, ou le port où elle réalise ses opérations concernant les marchandises.

Article 69

Absence de chef de compétence supplémentaire

Sous réserve des articles 71 et 72, aucune action judiciaire contre le transporteur ou contre une partie exécutante maritime en vertu de la présente Convention ne peut être engagée devant un tribunal qui n'est pas désigné conformément à l'article 66 ou 68.

Article 70

Saisie conservatoire et mesures provisoires ou conservatoires

Aucune disposition de la présente Convention n'a d'incidence sur la compétence en ce qui concerne les mesures provisoires ou conservatoires, y compris la saisie conservatoire. Un tribunal d'un État dans lequel a été prise une mesure provisoire ou conservatoire n'a pas compétence pour juger l'affaire sur le fond sauf:

- a) Si les exigences du présent chapitre sont satisfaites; ou
- b) Si une convention internationale qui s'applique dans cet État le prévoit.

Article 71

Jonction et désistement d'instances

1. Sauf lorsqu'un accord exclusif d'élection de for a force obligatoire dans les conditions de l'article 67 ou 72, si une seule et même action est intentée à la fois contre le transporteur et la partie exécutante maritime pour un seul et même fait, elle peut l'être uniquement devant un tribunal désigné conformément à la fois à l'article 66 et à l'article 68. À défaut d'un tel tribunal, cette action peut être intentée devant un tribunal désigné conformément à l'alinéa *b* de l'article 68, si un tel tribunal existe.

2. Sauf lorsqu'un accord exclusif d'élection de for a force obligatoire dans les conditions de l'article 67 ou 72, un transporteur ou une partie exécutante maritime intentant une action en déclaration de non-responsabilité ou toute autre action qui priverait une personne de son droit de choisir le for conformément à l'article 66 ou 68 renonce à cette action à la demande du défendeur une fois que ce dernier a choisi un tribunal désigné conformément à l'article 66 ou 68, selon le cas, devant lequel l'action peut être réintroduite.

Article 72

Accord après la naissance d'un litige et compétence en cas de comparution du défendeur

1. Après la naissance d'un litige, les parties à ce litige peuvent convenir de régler celui-ci devant tout tribunal compétent.
2. Un tribunal compétent devant lequel un défendeur comparaît sans contester sa compétence, conformément aux règles de ce tribunal, a compétence.

Article 73

Reconnaissance et exécution

1. Une décision rendue dans un État contractant par un tribunal qui avait compétence conformément à la présente Convention est reconnue et exécutée dans un autre État contractant conformément à la loi de cet autre État lorsque les deux États ont fait une déclaration conformément à l'article 74.
2. Un tribunal peut refuser la reconnaissance et l'exécution en se fondant sur les motifs de refus de la reconnaissance et de l'exécution prévus dans sa loi.
3. Le présent chapitre est sans incidence sur l'application des règles d'une organisation régionale d'intégration économique qui est partie à la présente Convention, en ce qui concerne la reconnaissance ou l'exécution des jugements entre ses États membres, qu'elles aient été adoptées avant ou après la présente Convention.

Article 74

Application du chapitre 14

Les dispositions du présent chapitre ne lieront que les États contractants qui, conformément à l'article 91, déclarent qu'ils s'y soumettront.

Chapitre 15

Arbitrage

Article 75

Conventions d'arbitrage

1. Sous réserve du présent chapitre, les parties peuvent convenir que tout litige susceptible de naître à propos du transport de marchandises en vertu de la présente Convention sera soumis à l'arbitrage.

2. La procédure d'arbitrage se déroule, au choix de la personne faisant valoir un droit contre le transporteur:

a) En tout lieu désigné à cette fin dans la convention d'arbitrage; ou

b) En tout autre lieu situé dans un État où se trouve l'un quelconque des lieux suivants:

i) Le domicile du transporteur;

ii) Le lieu de réception convenu dans le contrat de transport;

iii) Le lieu de livraison convenu dans le contrat de transport; ou

iv) Le port où les marchandises sont initialement chargées sur un navire ou le port où elles sont finalement déchargées d'un navire.

3. La désignation du lieu de l'arbitrage dans la convention d'arbitrage a force obligatoire pour les litiges entre les parties à cette convention si elle est contenue dans un contrat de volume qui indique clairement le nom et l'adresse des parties et soit:

a) A fait l'objet d'une négociation individuelle; soit

b) Indique de manière apparente qu'une convention d'arbitrage a été conclue et spécifie dans quelles clauses du contrat elle se trouve.

4. Lorsqu'une convention d'arbitrage a été conclue conformément au paragraphe

3 du présent article, une personne qui n'est pas partie au contrat de volume est liée par la désignation du lieu de l'arbitrage dans cette convention uniquement si:

a) Le lieu de l'arbitrage désigné dans la convention correspond à l'un des

lieux mentionnés à l'alinéa *b* du paragraphe 2 du présent article;

b) La convention est contenue dans le document de transport ou le document électronique de transport;

c) Cette personne est dûment avisée, en temps utile, du lieu de l'arbitrage;

et

d) La loi applicable prévoit que cette personne peut être liée par la convention d'arbitrage.

5. Les dispositions des paragraphes 1, 2, 3 et 4 du présent article sont réputées incluses dans toute clause ou pacte compromissaire, et toute disposition de la clause ou du pacte est nulle dans la mesure où elle y serait contraire.

Article 76

Convention d'arbitrage dans le transport autre que de ligne régulière

1. Aucune disposition de la présente Convention n'a d'incidence sur le caractère obligatoire d'une convention d'arbitrage figurant dans un contrat de transport dans un transport autre que de ligne régulière auquel la présente Convention ou les dispositions de la présente Convention s'appliquent:

a) Par le jeu de l'article 7; ou

b) Du fait que les parties ont volontairement incorporé la présente Convention dans un contrat de transport qui autrement n'y serait pas soumis.

2. Nonobstant le paragraphe 1 du présent article, une convention d'arbitrage dans un document de transport ou dans un document électronique de transport auquel la présente Convention s'applique par le jeu de l'article 7 est soumise au présent chapitre sauf si ce document:

a) Identifie les parties à la charte-partie ou à un autre contrat exclu du champ d'application de la présente Convention par le jeu de l'article 6 et indique la date de cette charte-partie ou de ce contrat; et

b) Incorpore par référence expresse la clause de la charte-partie ou de l'autre contrat qui contient les termes de la convention d'arbitrage.

Article 77

Convention d'arbitrage après la naissance d'un litige

Nonobstant les dispositions du présent chapitre et du chapitre 14, après la naissance d'un litige, les parties à ce litige peuvent convenir de soumettre celui-ci à l'arbitrage en quelque lieu que ce soit.

Article 78

Application du chapitre 15

Les dispositions du présent chapitre ne lieront que les États contractants qui, conformément à l'article 91, déclarent qu'ils s'y soumettront.

Chapitre 16

Validité des clauses contractuelles

Article 79

Dispositions générales

1. Sauf disposition contraire de la présente Convention, toute clause d'un contrat de transport est réputée non écrite dans la mesure où elle:
 - a) Écarte ou limite directement ou indirectement les obligations du transporteur ou d'une partie exécutante maritime prévues dans la présente Convention;
 - b) Écarte ou limite directement ou indirectement la responsabilité du transporteur ou d'une partie exécutante maritime pour manquement à une obligation prévue dans la présente Convention; ou
 - c) Cède au transporteur ou à une personne mentionnée à l'article 18 le bénéfice de l'assurance des marchandises.
2. Sauf disposition contraire de la présente Convention, une clause d'un

contrat de transport est réputée non écrite dans la mesure où elle:

- a) Écarte, limite ou étend directement ou indirectement les obligations du chargeur, du destinataire, de la partie contrôlante, du porteur ou du chargeur documentaire prévues dans la présente Convention; ou
- b) Écarte, limite ou accroît directement ou indirectement la responsabilité du chargeur, du destinataire, de la partie contrôlante, du porteur ou du chargeur documentaire pour manquement à l'une quelconque de ses obligations prévues dans la présente Convention.

Article 80

Règles spéciales pour les contrats de volume

1. Nonobstant l'article 79, dans les relations entre le transporteur et le chargeur, un contrat de volume auquel s'applique la présente Convention peut prévoir des droits, obligations et responsabilités plus ou moins étendus que ceux énoncés dans cette dernière.
2. Une dérogation conforme au paragraphe 1 du présent article n'a force obligatoire que si:
 - a) Le contrat de volume énonce de manière apparente qu'il déroge à la présente Convention;
 - b) Le contrat de volume i) a fait l'objet d'une négociation individuelle, ou ii) indique de manière apparente lesquelles de ses clauses contiennent les dérogations;
 - c) Le chargeur est mis en mesure de conclure un contrat de transport conformément aux dispositions de la présente Convention sans aucune dérogation telle qu'admise par le présent article et est informé de cette possibilité; et
 - d) La dérogation n'est ni i) incorporée par référence ni ii) contenue dans un contrat d'adhésion, non soumis à négociation.
3. Un barème public de prix et de services d'un transporteur, un document de transport, un document électronique de transport ou un document similaire n'est pas un contrat de volume aux fins du paragraphe 1 du présent article. Un

contrat de volume peut néanmoins incorporer ces documents par référence en tant que clauses contractuelles.

4. Le paragraphe 1 du présent article ne s'applique pas aux droits et obligations prévus aux articles 14, alinéas *a* et *b*, 29 et 32 ou à la responsabilité en découlant. Il ne s'applique pas non plus à la responsabilité résultant d'un acte ou d'une omission visés à l'article 61.

5. Les clauses du contrat de volume qui dérogent à la présente Convention, si ce contrat satisfait aux exigences du paragraphe 2 du présent article, s'appliquent dans les relations entre le transporteur et une personne autre que le chargeur à condition:

a) Que cette personne ait reçu des informations qui indiquent de manière apparente que le contrat déroge à la présente Convention et consente expressément à être liée par ces dérogations; et

b) Que ce consentement ne soit pas exprimé uniquement dans un barème public de prix et de services d'un transporteur, un document de transport ou un document électronique de transport.

6. Il incombe à la partie qui se prévaut de la dérogation de prouver que celle-ci a été faite conformément aux conditions requises.

Article 81

Règles spéciales pour les animaux vivants et certaines autres marchandises

Nonobstant l'article 79 et sans préjudice de l'article 80, le contrat de transport peut exclure ou limiter les obligations ou la responsabilité à la fois du transporteur et d'une partie exécutante maritime si:

a) Les marchandises sont des animaux vivants. Cependant, une telle exclusion ou limitation ne s'applique pas lorsque l'ayant droit prouve que la perte, le dommage ou le retard de livraison subi par les marchandises résulte d'un acte ou d'une omission que le transporteur ou une personne mentionnée à l'article 18 a commis soit dans l'intention de provoquer cette perte ou ce dommage ou le préjudice dû au retard, soit téméairement et avec conscience que cette perte ou ce dommage, ou que ce préjudice dû au retard, en résulterait

probablement; ou

b) Le caractère ou la condition des marchandises ou les circonstances, termes et conditions dans lesquels le transport doit se faire sont de nature à justifier raisonnablement une convention spéciale, pour autant que ce contrat de transport ne concerne pas des expéditions commerciales ordinaires faites au cours d'opérations commerciales ordinaires et qu'aucun document de transport négociable ou document électronique de transport négociable ne soit émis pour le transport des marchandises.

Chapitre 17

Matières non régies par la présente Convention

Article 82

Conventions internationales régissant le transport de marchandises par d'autres modes

Aucune disposition de la présente Convention n'affecte l'application des conventions internationales suivantes qui sont en vigueur au moment de l'entrée en vigueur de la présente Convention et qui régissent la responsabilité du transporteur pour la perte ou le dommage subi par les marchandises, ni l'application des amendements futurs à ces conventions:

- a) Toute convention régissant le transport de marchandises par air dans la mesure où, conformément à ses propres dispositions, elle s'applique à une partie quelconque du contrat de transport;
- b) Toute convention régissant le transport de marchandises par route dans la mesure où, conformément à ses propres dispositions, elle s'applique au transport de marchandises qui restent chargées sur un véhicule routier transporté à bord d'un navire;
- c) Toute convention régissant le transport de marchandises par rail dans la mesure où, conformément à ses propres dispositions, elle s'applique à un transport de marchandises par mer, qui complète un transport ferroviaire; ou
- d) Toute convention régissant le transport de marchandises par voie d'eau

intérieure dans la mesure où, conformément à ses propres dispositions, elle s'applique à un transport sans transbordement à la fois par voie d'eau intérieure et par mer.

Article 83

Limitation globale de la responsabilité

Aucune disposition de la présente Convention n'affecte l'application d'une convention internationale ou d'une loi nationale quelconque régissant la limitation globale de la responsabilité des propriétaires de bâtiments.

Article 84

Avaries communes

Aucune disposition de la présente Convention n'affecte l'application des clauses du contrat de transport ou des dispositions de la loi nationale relatives au règlement des avaries communes.

Article 85

Passagers et bagages

La présente Convention ne s'applique pas à un contrat de transport de passagers.

Article 86

Dommmages causés par un accident nucléaire

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 de la Convention de Paris sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire du 29 juillet 1960, telle qu'elle a été modifiée par son Protocole additionnel du 28 janvier 1964 et par ses Protocoles du 16 novembre 1982 et du 12 février 2004, de la Convention de Vienne relative

à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires du 21 mai 1963, telle qu'elle a été modifiée par le Protocole commun relatif à l'application de la Convention de Vienne et de la Convention de Paris du 21 septembre 1988 et telle qu'elle a été modifiée par le Protocole d'amendement de la Convention de Vienne relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires du 12 septembre 1997, ou de la Convention sur la réparation complémentaire des dommages nucléaires du 12 septembre 1997, y compris tout amendement à ces conventions et toute convention future concernant la responsabilité des exploitants d'installations nucléaires pour les dommages causés par un accident

nucléaire; ou

b) En vertu de la loi nationale applicable à la responsabilité de ces dommages, à condition toutefois que ladite loi soit à tous égards aussi favorable pour les personnes pouvant être lésées par de tels dommages que la Convention de Paris ou la Convention de Vienne ou encore la Convention sur la réparation complémentaire des dommages nucléaires.

Chapitre 18

Clauses finales

Article 87

Dépositaire

Le Secrétaire général de l'ONU est désigné comme dépositaire de la présente Convention.

*Article 88**Signature, ratification, acceptation, approbation ou adhésion*

1. La présente Convention est ouverte à la signature de tous les États à Rotterdam (Pays-Bas), le 23 septembre 2009, puis au Siège de l'ONU à New York.
2. La présente Convention est soumise à ratification, acceptation ou approbation par les États signataires.
3. La présente Convention est ouverte à l'adhésion de tous les États qui ne sont pas signataires à partir de la date à laquelle elle est ouverte à la signature.
4. Les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion sont déposés auprès du Secrétaire général de l'ONU

*Article 89**Dénonciation d'autres conventions*

1. Tout État qui ratifie, accepte ou approuve la présente Convention ou y adhère et qui est partie à la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles le 25 août 1924, au Protocole portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles le 23 février 1968, ou au Protocole, signé à Bruxelles le 21 décembre 1979, portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, telle qu'amendée par le Protocole de modification du 23 février 1968, dénonce en même temps cette convention et le ou les protocoles qui s'y rapportent auxquels il est partie en adressant une notification au Gouvernement belge à cet effet et en déclarant que la dénonciation prendra effet à la date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur à son égard.
2. Tout État qui ratifie, accepte ou approuve la présente Convention ou y adhère et qui est partie à la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer conclue à Hambourg le 31 mars 1978 dénonce en même temps cette convention en adressant une notification au Secrétaire général de

l'ONU à cet effet et en déclarant que la dénonciation prendra effet à la date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur à son égard.

3. Aux fins du présent article, les ratifications, acceptations, approbations et adhésions effectuées à l'égard de la présente Convention par des États parties aux instruments énumérés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, qui sont notifiées au dépositaire après l'entrée en vigueur de la présente Convention, ne prendront effet qu'à la date à laquelle les dénonciations éventuellement requises

de la part desdits États pour ces instruments auront pris effet. Le dépositaire de la présente Convention s'entend avec le Gouvernement belge, dépositaire des instruments mentionnés au paragraphe 1 du présent article, pour assurer la coordination nécessaire à cet égard.

Article 90

Réserves

Aucune réserve à la présente Convention n'est autorisée.

Article 91

Procédure de déclaration et effet des déclarations

1. Les déclarations autorisées par les articles 74 et 78 peuvent être faites à tout moment. Les déclarations initiales autorisées par le paragraphe 1 de l'article 92 et par le paragraphe 2 de l'article 93 sont faites au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion. Aucune autre déclaration n'est autorisée par la présente Convention.

2. Les déclarations faites lors de la signature sont soumises à confirmation lors de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation.

3. Les déclarations et leur confirmation sont faites par écrit et formellement notifiées au dépositaire.

4. Les déclarations prennent effet à la date de l'entrée en vigueur de la présente

Convention à l'égard de l'État concerné. Cependant, une déclaration dont le

dépositaire reçoit notification formelle après cette date prend effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai de six mois à compter de la date de sa réception par le dépositaire.

5. Tout État qui fait une déclaration en vertu de la présente Convention peut à tout moment la retirer par notification formelle adressée par écrit au dépositaire.

Le retrait d'une déclaration, ou sa modification lorsque celle-ci est autorisée par la présente Convention, prend effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai de six mois après la date de réception de la notification par le dépositaire.

Article 92

Effet dans les unités territoriales nationales

1. Si un État contractant comprend deux unités territoriales ou plus dans lesquelles des systèmes de droit différents s'appliquent aux matières régies par la présente Convention, il peut, au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, déclarer que la présente Convention s'appliquera à toutes ses unités territoriales ou uniquement à l'une ou plusieurs d'entre elles et peut à tout moment modifier sa déclaration en faisant une nouvelle déclaration.

2. Ces déclarations sont notifiées au dépositaire et désignent expressément les unités territoriales auxquelles la Convention s'applique.

3. Lorsque, conformément au présent article, un État contractant déclare que la présente Convention s'applique à l'une ou à plusieurs de ses unités territoriales, mais non pas à toutes, un lieu se trouvant dans une unité territoriale à laquelle ne s'applique pas la présente Convention n'est pas considéré comme étant situé dans un État contractant aux fins de la présente Convention.

4. Si un État contractant ne fait pas de déclaration en vertu du paragraphe 1 du présent article, la Convention s'applique à toutes les unités territoriales de cet État.

*Article 93**Participation d'organisations régionales d'intégration économique*

1. Une organisation régionale d'intégration économique constituée par des États souverains et ayant compétence sur certaines matières régies par la présente Convention peut elle aussi signer, ratifier, accepter ou approuver la présente Convention ou y adhérer. En pareil cas, elle aura les mêmes droits et obligations qu'un État contractant, dans la mesure où elle a compétence sur des matières régies par la présente Convention. Lorsque le nombre d'États contractants est pertinent pour l'application des dispositions de la présente Convention, l'organisation régionale d'intégration économique n'est pas comptée comme État contractant en plus de ses États membres qui sont des États contractants.
2. Au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, l'organisation régionale d'intégration économique effectue auprès du dépositaire une déclaration indiquant les matières régies par la présente Convention pour lesquelles ses États membres lui ont transféré leur compétence. Elle informe sans retard le dépositaire de toute modification intervenue dans la répartition de compétence, y compris de nouveaux transferts de compétence, précisée dans la déclaration faite en vertu du présent paragraphe.
3. Toute référence à "État contractant" ou "États contractants" dans la présente Convention s'applique également à une organisation régionale d'intégration économique, lorsque le contexte requiert qu'il en soit ainsi.

*Article 94**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 État qui deviendra État contractant à la présente Convention

après la 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 État.

3. Chaque État contractant appliquera la présente Convention aux contrats de transport qui seront conclus à partir de l'entrée en vigueur de la Convention à son égard.

Article 95

Révision et amendement

1. À la demande d'un tiers au moins des États contractants à la présente Convention, le Secrétaire général de l'ONU convoque une conférence des États 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 96

Dénonciation de la présente Convention

1. Tout État 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 par le dépositaire.

FAIT à New York, le onze décembre deux mille huit, en un seul original, dont les textes anglais, arabe, chinois, espagnol, français et russe font également foi.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés, à ce dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé la présente Convention.

TABLE DE MATIERES

INTRODUCTION	p.5
 -TITRE PREMIER:	
LES REGLES DE ROTTERDAM EN COMPARAISON AUX CONVENTIONS INTERNATIONALES EXISTANTES SUR LE CONTRAT DE TRANSPORT MARITIME	p. 17
CHAPITRE I : Genèse et Champ d'application des Règles de Rotterdam	p. 17
SECTION I : La genèse des Règles de Rotterdam	p.18
§1 Le travail initial du CMI	p.18
§ 2 La collaboration entre le CMI et la CNUDCI	p.19
SECTION II : Le Champ d'application des Règles de Rotterdam en comparaison aux anciennes Conventions	p.21
§1 Le critere temporel	p.21
§2 Le critere materiel	p.22
§3 Le critere geographique	p.26
§4 Les transports exclus	p.27
§5 Le transport multimodal	p.28
CHAPITRE II: Réponses des Règles de Rotterdam aux questions traditionnelles plus importantes dans la régulation du contrat de transport internationale de marchandises par mer	p.29
SECTION I : sur la responsabilité du transporteur	p.30
§ 1 Sur la responsabilité	p.30
§2 Sur la responsabilité du transporteur dans le droit des transports et dans la Convention de Bruxelles	p.31
§3 Sur la responsabilité du transporteur dans les Règles de Hambourg	p.33
§4 Sur la responsabilité du transporteur dans les Règles de Rotterdam	p.36
§5 Sur le periode de responsabilité du transporteur	p.38
SECTION II : Les cas exceptés et la limitation de responsabilité	p.42
§1 Sur les cas exceptés	p.42
§2 Sur la limitation de responsabilité ou de réparation	p.45
§3 Exclusion de la limitation	p.47
§4 Certaines reflexions	p.48

-TITRE DEUXIEME :

LES REGLES DE ROTTERDAM, UNE NOUVELLE CONVENTION POUR LE DROIT DU TRANSPORT INTERNATIONAL **p.50**

CHAPITRE I: Les principales innovations des Règles de Rotterdam **p.50**

SECTION I: une mise à jour nécessaire pour le transport international des marchandises **p.51**

§1 La prescription **p.51**

§2 Le transport multimodal **p.51**

§3 Les documents de transports électroniques **p.54**

§4 Les conteneurs **p.57**

§5 Autres nouveautés **p.59**

SECTION II: une nouvelle place pour la liberté contractuelle dans le transport maritime des marchandises **p.62**

§1 Quelques précisions nécessaires **p.62**

§2 Le contrat de volume **p.63**

§3 L'acceptation de clauses FOIS **p.67**

CHAPITRE II : Appréciation critique générale des Règles de Rotterdam dans le monde maritime international **p.69**

SECTION I : la vision des professionnels du transport maritime **p.70**

§1 La vision des armateurs **p.70**

§2 La vision des chargeurs **p.72**

§3 La vision des assureurs facultés **p.74**

§4 Quelques réflexions **p.75**

SECTION II : la vision de la doctrine maritimiste **p.77**

1 Les pays du common law **p.77**

2 Les pays asiatiques **p.79**

3 Les pays arabes **p.80**

4 Les pays d'Amérique Latine **p.81**

5 L'Europe Continentale **p.82**

CONCLUSIONS	p.86
BIBLIOGRAPHIE	p.88
TABLE DES ANNEXES	p.97
1.- Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles, le 25 août 1924.	p.98
2.- Convention de Bruxelles du 25 août 1924 amendée par les Protocoles de 1968 et de 1979.	p.110
3.-Convention des Nations Unies sur le transport des marchandises par mer, conclue à Hambourg le 31 mars 1978.	p.118
4.- Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer, adoptée par l'Assemblée Générale le 11 décembre 2008.	p.139
TABLE DES MATIERES	p.203