



UNIVERSITÉ D'AIX-MARSEILLE
FACULTÉ DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE
CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS

<http://www.cdmt.org/>

**LA RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR
MARITIME INTERNATIONAL DE MARCHANDISE
EN DROIT CHINOIS**

Mémoire pour Master 2 en Droit Maritime et des Transports

Présenté par chang LIU

Sous la direction de Maître Christian SCAPEL, CDMT

Année universitaire: 2013 – 2014

Remerciements

Je remercie sincèrement toutes les personnes qui m'ont apporté leurs aides et qui ont ainsi contribué à l'élaboration de ce mémoire.

Je tiens à remercier vivement tous les professeurs du CDMT 2013-2014, en particulier Monsieur Pierre BONASSIES, Monsieur Christian SCAPEL et Monsieur Cycle BLOCH, qui m'ont encadré tout au long de ce mémoire, pour leur conseils très appréciés. Qu'ils soient aussi remerciés pour leur gentillesse, leur disponibilité permanente et pour les nombreux encouragements qu'ils m'ont prodigués.

Je remercie Madame Marjorie VIAL, et Mademoiselle Sike ZHONG qui ont répondu avec calme et patience aux questions quotidiennes dont je les accablais.

Enfin, un grand merci aux bibliothèques de l'Université d'Aix-Marseille et de l'Université de Wuhan de la Chine pour m'avoir offert toutes les documentations nécessaires, en particulier électroniques.

À mes parents

Abréviations

A.D.M.O	.....	Annuaire de Droit Maritime et Océanique
CMC	.....	Code maritime chinois
<i>Cf.</i>	.....	<i>Confer</i>
DMF.	.....	Droit maritime français
DTS	.....	Droit de tirage spécial
IMTM	.....	Institut Méditerranéen des Transports Maritimes
ISEMAR	.....	Institut Supérieur d'Économie Maritime
Mds	.....	milliards
Mt	.....	million de tonnes
N°(n°)	.....	Numéro
OMI	.....	Organisation Maritime Internationale
p. (pp)	.....	Page (s)
<i>préc.,</i>	.....	Précité
<i>V.</i>	.....	Voir
<i>v.</i>	.....	<i>versus</i>
Vol.	.....	Volume

Sommaire

INTRODUCTION	5
CHAPITRE I – LE FONDEMENT DE LA RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR MARITIME	7
Section 1. La qualité du transporteur	7
Section 2. Les obligations fondamentales du transporteur	18
CHAPITRE II – LE CADRE DE LA RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR MARITIME	33
Section 1. Le principe et domaine de responsabilité du transporteur	33
Section 2. Les causes d'exonération de responsabilité du transporteur	45
Section 3. La limitation légale de responsabilité du transporteur	54
CHAPITRE III – LA MISE EN OEUVRE DE LA RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR MARITIME	59
Section 1. Le titulaire du droit d'action	59
Section 2. La compétence juridictionnelle	61
Section 3. Les règles de prescription	63
CONCLUSION	64

INTRODUCTION

Dans l'ère de la mondialisation, avec le développement rapide des systèmes de communication, de plus en plus de sociétés transnationales et multinationales sont construits. Ce phénomène favorise notablement les échanges commerciaux internationaux, dans lesquels les activités du transport maritime jouent un rôle très important.

Pour mieux s'adapter à l'évolution de l'économie mondiale, la République populaire de Chine a également montré son désir de participer à l'économie de marché et à la libéralisation du commerce international, à partir de l'application en 1978 de sa politique d'ouverture et de réforme, qui avait pour effet de multiplier les contacts avec l'étranger et les situations présentant les éléments d'extranéité. À l'égard du commerce maritime international, il semblerait notamment que des progrès significatifs aient été réalisés avec l'adoption du Code maritime chinois (CMC). Proprement dit, le CMC est adopté le 7 novembre 1992 par la 28^{ème} session du 7^{ème} Congrès national du peuple de la République populaire de Chine, et entré en vigueur le 1^{er} juillet 1993. Ce code, comportant 15 chapitres (*278 articles inclus*), est un droit interne de la Chine, mais il s'est fondé sur les conventions internationales et les usages internationaux.

En 2001, l'adhésion de la Chine à l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC) inaugurant une nouvelle période dans la lignée de l'ouverture du pays, a porté beaucoup de bénéfices pour la Chine elle-même et pour le monde entier au cours de la dernière décennie. En effet, depuis son adhésion à l'OMC, les activités du transport maritime chinois a connu une évolution spectaculaire. Aujourd'hui, la Chine prend une place éminente dans le commerce maritime mondial : *« Le bilan portuaire chinois affirme qu'en 2012, l'ensemble des ports a vu transité 10.8 Mds de tonnes de marchandises, soit le double de 2005 et presque le quadruple de 2002. Cela représente 2,5 fois les trafics de l'ensemble du continent européen en incluant la Russie et la Turquie. Le commerce extérieur pèse 3 Mds de tonnes qui*

se décomposent en 500 Mt de produits conteneurisés, 745 Mt de fer, 100 Mt de produits sidérurgiques, 290 Mt de charbon, 40 Mt de bauxite, 70 Mt de grains, 270 Mt de pétrole, 100 Mt de produits raffinés, 50 Mt de produits chimiques, 20 Mt de GNL. Le poids de la Chine dans le commerce maritime mondial est donc conséquent, 22% pour le tonnage transporté et 33% pour les flux conteneurisés »¹.

Dans ce contexte présenté, l'étude sur « *la responsabilité du transporteur maritime international de marchandise en droit chinois* » est nécessaire, puisque le régime de responsabilité du transporteur est le noyau du transport de marchandise par mer, ainsi, l'amélioration des dispositions de ce régime permet de garantir un transport favorable et de régler correctement les différends nés du transport.

Au tour de ce sujet, trois questions se posent : 1° Quel est le fondement de la responsabilité du transporteur maritime ? (CHAPITRE I) ; 2° Quel est le cadre de la responsabilité du transporteur maritime ? (CHAPITRE II) ; 3° Comment engager la responsabilité du transporteur maritime ? (CHAPITRE III)

1. Cf. Paul TOURRET, « *Le transport maritime chinois, puissance et limites?* », Note de Synthèse n°160, décembre 2013, Institut Supérieur d'Économie Maritime (ISEMAR).

CHAPITRE I – LE FONDEMENT DE LA RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR MARITIME

En droit chinois, les dispositions relatives au transport maritime international de marchandise, y compris le régime de la responsabilité du transporteur, sont principalement prévues dans le chapitre IV du Code maritime chinois².

Avant de traiter ce régime de responsabilité, il convient d'étudier son fondement sous deux angles : la qualité du transporteur maritime (Section 1), et les obligations essentielles du transporteur maritime (Section 2).

Section 1. La qualité du transporteur maritime

La première question à résoudre pour appliquer le régime de responsabilité du transporteur est celle de la détermination du transporteur, soit la détermination du sujet de la responsabilité.

En pratique, il arrive souvent que le transporteur ayant conclu un contrat de transport maritime avec le chargeur n'est pas le transporteur réel qui réalise effectivement ce transport de marchandise. De plus, en raison de la diversité des moyens du transport maritime, et avec le développement du transport des marchandises en conteneur, les relations des contractants du transport maritime deviennent de plus en plus complexes. Ainsi, la multiplicité des participants du transport maritime a pour effet de rendre l'identification du transporteur maritime par le chargeur et par le destinataire plus difficile.

Dans cette présente section, on va étudier ladite question en vertu des dispositions des traités internationaux en vigueur (*Règles de la Haye de 1924*, *Règles de la Haye et de Visby de 1968*, et *Règles de Hambourg de 1978*), celles des

2. V. L'article 2 du Code maritime chinois : « *Les dispositions relatives aux contrats de transport de marchandises par mer tel qu'il figure dans le chapitre IV du présent code ne sont pas applicables au transport maritime de marchandises entre les ports de la République populaire de Chine* ».

nouvelles Règles (*Règles de Rotterdam de 2008*), et celles du droit maritime chinois (*surtout le Code maritime chinois de 1993*), pour connaître la notion du transporteur maritime (§1) et les critères d'identification du celui-ci (§2).

§1. La notion du transporteur maritime

Le noyau du transport maritime de marchandise est la sécurité du transport. Sur ce point, le transporteur joue un rôle cardinal et considérable tout au long du voyage : il accepte la marchandise et la met à bord du navire, il a devoir de maintenir la navigabilité de son bâtiment et garder la marchandise, et une fois le navire arrivé au port de destination, il s'engage à décharger et livrer la marchandise à son destinataire.

Au début, seul le transporteur pourra bénéficier des droits spéciaux nés du contrat de transport maritime (*ex : les cas exceptés, la limitation légale de responsabilité*). Mais au fil du temps, pour s'adapter à l'actualité du transport maritime, on voit le développement du régime du transporteur de fait (A), et du transporteur contractuel (*ex : NVOCC*) (B).

A. Le transporteur maritime et le transporteur de fait

Le transporteur maritime a été défini pour la première fois par les Règles de la Haye de 1924, l'article 1, a) de celles-ci prévoit que « *'transporteur' comprend le propriétaire du navire ou l'affréteur, partie à un contrat de transport avec un chargeur* ». Mais cette simple définition ne donne aucun moyen pour identifier le transporteur. Ensuite, le Protocole de Visby de 1968 n'a pas non plus modernisé les Règles de la Haye sur la définition du transporteur.

Cette difficulté suscitée par la définition étroite du transporteur et par le manquement du régime applicable au transporteur réel n'était pas apaisée jusqu'à l'apparition des Règles de Hambourg de 1978, dont l'article 1, 1) stipule que « *le terme 'transporteur' désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport de marchandise par mer est conclu avec un chargeur* ». Cet article a pour effet d'étendre clairement le champ de la définition du transporteur, et

de combler la lacune sur la définition du transporteur des Règles de la Haye. Notamment, pour la première fois, le concept du *transporteur substitué* est présenté par l'article 1, 2) de ces Règles : « *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* ».

De plus, selon l'article 10 des Règles de Hambourg, « *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 (...). 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* », et « *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* ». De la sorte, il implique que le transporteur assume toutes les responsabilités de l'intégralité du transport maritime, et le transporteur de fait déclare solidairement responsable pour la partie du transport par lui effectué en cas de faute de sa part.

Alors, « *la Convention sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer* » de 2008, sous l'appellation les Règles de Rotterdam, adopte un régime de responsabilité particulier. L'article 1, 5) prévoit que « *le terme 'transporteur' désigne la personne qui conclut un contrat de transport avec le chargeur* », et l'article 1, 6) introduit le nouveau concept de « *la partie exécutante* » qui désigne tout opérateur, autre que le transporteur, intervenant en fait dans le 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* ».

En droit chinois, à l'instar des Règles de Hambourg, le Code maritime chinois distingue aussi le transporteur de transporteur substitué, dans l'alinéa 1 et 2 de

l'article 42 :

« le terme 'transporteur' désigne la personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer est conclu avec un chargeur » ;

« le terme 'transporteur substitué' désigne la 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 en vertu d'un sous-contrat ».

Ainsi, pour être qualifié de transporteur substitué, il faut satisfaire aux 3 conditions³ :

1° Il s'agit d'une personne autre que le transporteur, et elle n'a aucun lien avec le chargeur ;

2° Elle accepte la commission ou la sous-commission du transport confiée par le transporteur contractuel ;

3° Elle a réalisé effectivement le transport.

Les droits et obligations du transporteur et ceux du transporteur substitué ne sont pas totalement pareils. En général, en vertu du Code maritime chinois, il existe cinq différences⁴ :

(1) L'article 60 alinéa 1 du CMC exige que lorsque l'exécution du transport ou d'une partie de celui-ci a été confiée à un transporteur substitué, le transporteur reste néanmoins responsable de la totalité du transport. Le transporteur est responsable, en ce qui concerne le transport effectué par le transporteur substitué, de l'acte ou une omission du transporteur substitué et de son préposé ou mandataire agissant dans le cadre de son emploi. Cela signifie qu'en tout cas, le transporteur assume toutes les responsabilités de l'intégralité du transport maritime, mais le transporteur de fait déclare solidairement responsable pour la partie du transport par lui effectué en cas de faute de sa part⁵.

3. Wenguang ZHANG, *Study on the ocean carrier's liability regimes*, 海运承运人责任制度研究, Social Sciences Academic Press (China), édition de 2012, p. 48.

4. Faqiang YUAN, *Bilingual textbook on maritime law*, 海商法双语教程, Peking University Press, édition de 2014, p. 118-119.

5. V. L'article 63 du Code maritime chinois : *« lorsque le transporteur et le transporteur substitué sont responsables de la réparation, ils seront responsables conjointement dans le cadre de cette*

(2) L'article 60 alinéa 2 du CMC permet ensuite au transporteur d'échapper à sa responsabilité, lorsqu'un contrat de transport par mer prévoit expressément qu'une partie spécifiée du transport auquel s'applique ledit contrat doit être effectuée par un transporteur de fait, autre que le transporteur, le contrat peut néanmoins prévoir que le transporteur n'est pas responsable de la perte, avarie ou retard dans la livraison résultant d'un événement qui a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous la garde du transporteur substitué durant cette partie du transport.

(3) En vertu de l'article 61 alinéa 1 du CMC, les dispositions relatives à la responsabilité du transporteur prévues par le Code maritime chinois sont applicables au transporteur de fait. Pourtant, seul le transporteur est en droit de demander à l'expéditeur de payer le fret du transport, et seul le transporteur est dans l'obligation de livrer la marchandise au destinataire indiqué dans le contrat de transport etc⁶.

En outre, selon l'article 62 du CMC, tout accord spécial en vertu duquel le transporteur assume des obligations qui ne sont pas prévues par le CMC ou renonce à des droits conférés par le CMC, lie le transporteur de fait lorsqu'il a accepté expressément par écrit le contenu. Alors les dispositions de cet accord spécial lient toujours le transporteur, même si le transporteur de fait n'a pas accepté le contenu.

(4) L'article 64 du CMC indique qu'en cas de perte ou dommage causés aux marchandises, si les ayants droits ont agi contre le transporteur, le transporteur substitué et leurs préposés ou mandataires, le montant total de l'indemnité ne doit pas dépasser la limite prévue par le CMC⁷.

(5) Enfin, lorsque les marchandises ont subi la perte ou dommage pendant le transport en raison de la faute du transporteur ou du transporteur substitué, sont admis, par l'article 65 du CMC, l'existence des droits de recours entre le

responsabilité ».

6. Yuzhuo SI, *Droit maritime*, 海商法, Renmin University of China Press, édition de 2008, p. 119.

7. *V.* L'article 56 du Code maritime chinois.

transporteur et le transporteur substitué⁸.

B. Le NOVCC (*Non-Vessel Operating Common Carrier*)

La notion de NOVCC a été créée dans le « *Droit du transport* » amendé de 1936 des États-Unis. En pratique, les chargeurs aux États-Unis sont souvent de grands groupes de distribution ou encore des transporteurs maritimes contractuels (*NVOCC*) qui sont en même temps des chargeurs (*entreprises d'expédition*) et ont un pouvoir de négociations sur les meilleurs tarifs avec les transporteurs-propriétaires des navires⁹.

Le 11 décembre 2001, le Conseil d'État de la République populaire de Chine a promulgué « *la réglementation sur le transport maritime international* », dans lequel, pour la première fois, le concept de NVOCC est introduite en Chine. En effet, le terme de l'exploiteur de '*non-vessel shipping business*' au sens de ce texte signifie généralement le NVOCC¹⁰.

L'article 7, alinéa 2 prévoit que « *le 'non-vessel shipping business' désigne que l'exploiteur de celui-ci accepte la cargaison de l'expéditeur, et prend le fret du transport, en émettant ses propres connaissements ou autres documents de transport ; mais il remet la cargaison à un véritable armateur-transporteur international pour la réalisation effective du transport maritime, et assume toutes les responsabilités de ce transport* ».

L'article 7, alinéa 1 et 3 prévoient brièvement les dispositions procédurales pour devenir un exploitateur de '*non-vessel shipping business*' en Chine : « *l'exploiteur de 'non-vessel shipping business' doit s'inscrire dans le registre du ministère des transports du Conseil d'État, et doit payer un dépôt de garantie* », et « *pour exploiter le 'non-vessel shipping business' sur le territoire de la Chine, l'exploiteur doit établir, conformément à la loi, une entreprise ayant un statut légal*

8. V. L'article 65 du Code maritime chinois : « *les dispositions de l'article 60 à 64 du CMC ne doit pas affecter les droits de recours pouvant exister entre le transporteur et le transporteur substitué* ».

9. Cf. J-M. MONIÈRE, « *Les NVOCC, du concept de transporteur maritime contractuel* », A.D.M.O.1998, p. 108.

10. Zengjie ZHU, *Recueil de Zengjie ZHU*, 朱曾杰文集, Law Press, édition de 2007, p. 132.

sur le territoire de la Chine ».

Ainsi, le terme du transporteur au sens du Code maritime chinois comprend le NVOCC n'étant ni le propriétaire du navire ni l'affréteur du navire, mais qui est un opérateur : d'une part, il entreprend la marchandise du chargeur en tant que transporteur, et d'autre part, il conclut un contrat de transport avec un transporteur réel et lui remet la marchandise en tant que chargeur. Le NVOCC est soumis aux mêmes droits et obligations que le transporteur prévus au chapitre IV du CMC, pourtant il ne bénéficie pas de la limitation de responsabilité en matière de créance maritime prévue au chapitre XI du CMC.

Selon le rapport du ministère des transports du Conseil d'État du 16 juillet 2007 : jusqu'au 13 juillet 2007, il y a 1765 opérateurs de NVOCC, dont la majorité se situent à Beijing et les villes portuaires comme Shanghai, Shenzhen, Tianjin, Qingdao, Guangzhou, Xiamen, Dalian, et représentent 80% du total des opérateurs de NVOCC sur le territoire chinois. Et il y a 7 entreprises mondiales de logistique qui ont obtenu la qualification de NVOCC conformément au droit chinois.

En fait, « *la réglementation sur le transport maritime international* » de 2001 est élaborée en vue de faciliter la gestion administrative, mais au point de vue juridique proprement dit, il manque un régime complet de NVOCC. Donc, à l'époque contemporaine, la perfection du régime de NVOCC en droit maritime chinois s'impose.

§2. L'identification du transporteur maritime

Dans le domaine de transport international de marchandise par mer, pour intenter une action en réparation des dommages ou pertes causés à la marchandise par la mauvaise exécution du contrat de transport, la question préalable à résoudre par les ayants droits est l'identification du transporteur.

De plus, il s'agit souvent d'un court délai de prescription qui est d'un an à compter du jour de la livraison¹¹ (*à l'exception des Règles de Hambourg et les*

11. *V.* L'article 3, 6) des Règles de la Haye, et l'article 257 du Code maritime chinois.

Règles de Rotterdam, qui portent le délai de prescription à 2 ans¹²), donc il faut remarquer que les ayants droits doivent identifier le transporteur et puis l'assigner en justice avant l'expiration de ce délai, sinon ils n'obtenaient aucune réparation.

Mais dans la plupart du temps, la seule notion du transporteur ne suffit pas à résoudre le problème d'identification du transporteur. On va ainsi analyser respectivement les règles d'identification dans les Conventions internationales (A), et celles dans le Code maritime chinois (B).

A. Les règles d'identification dans les Conventions internationales

Au niveau international, on peut constater une évolution sur les règles d'identification du transporteur dans les Conventions.

Tout d'abord, les Règles de la Haye et les Règles de la Haye et de Visby donnent seulement une définition du transporteur maritime, sans préciser le moyen pour identifier le transporteur. Selon l'article 1, a) de ce texte, le transporteur pourrait être le propriétaire ou l'affréteur du navire, et toute autre personne qui conclut un contrat de transport avec le chargeur. Aussi, la notion du contrat de transport est délimitée par l'article 1, b) : ce contrat « *s'applique uniquement au contrat de transport constaté par un connaissance ou par tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer ; il s'applique également au connaissance ou document similaire émis en vertu d'une charte-partie à partir du moment où ce titre régit les rapports du transporteur et du porteur du connaissance* ».

De toutes ces dispositions, il pourra déduire deux interprétations différentes pour identifier le transporteur : selon certains juristes chinois, l'existence d'un contrat de transport conclu avec le chargeur n'est pas une condition nécessaire ou préalable pour déterminer l'identité du transporteur, lorsqu'il s'agit du propriétaire ou de l'affréteur du navire. En revanche, d'après les autres, le transporteur est la personne qui conclut directement un contrat de transport avec le chargeur en émettant un connaissance (*ou document similaire*).

12. *V.* L'article 20, 1) des Règles de Hambourg, et l'article 62, 1) des Règles de Rotterdam.

Ensuite, de façon plus conforme à la pratique, les Règles de Hambourg clarifie la notion du transporteur en soulignant l'existence du contrat de transport de marchandise par mer conclu avec le chargeur, et selon son article 1, 1), le transporteur est toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ledit contrat est conclu. Alors, le point le plus important des Règles, c'est l'introduction de la notion du transporteur substitué par son article 1, 2) en vue de faciliter l'identification du transporteur. Ainsi, le transporteur est la partie contractante du contrat de transport, et le transporteur substitué est la personne à laquelle l'exécution globale ou partielle du transport, est confiée par le transporteur contractuelle.

Enfin, en réaffirmant les effets du contrat de transport, les Règles de Rotterdam adopte un régime spécial pour « *Identification du transporteur* » dans son article 37 :

« si un transporteur est identifié par son nom dans les données du contrat, toute autre information figurant sur le document de transport (...) est sans effet (...) ».

« si les données du contrat n'identifient pas le transporteur (...), mais indiquent que les marchandises ont été chargées sur un navire désigné, le propriétaire inscrit du navire est présumé être le transporteur (...) » ; mais dans le cas où le propriétaire du navire arrive à prouver que le navire faisait l'objet d'un affrètement coque nue au moment du transport, et qu'il identifie l'affréteur coque nue et en indique l'adresse, cet affréteur est présumé être le transporteur ; par ailleurs, le propriétaire du navire et l'affréteur coque nue peuvent aussi réfuter cette présomption en identifiant le transporteur et en indiquant l'adresse de ce dernier.

B. Les règles d'identification dans le Code maritime chinois

La Chine n'a pas adhéré à aucune convention internationale susvisée, donc pour résoudre ce problème d'identification du transporteur, il faut d'abord se référer au Code maritime chinois.

D'abord, en imitant les Règles de Hambourg de 1978, le CMC distingue aussi le transporteur contractuel du transporteur substitué. L'article 42 du Code donne les

définitions de ces deux termes : *le transporteur* est la personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer est conclu avec un chargeur, et *le transporteur substitué* est la personne à laquelle l'exécution du transport de marchandises, ou d'une partie de ce transport, est confiée par le transporteur, et toute autre personne à laquelle cette exécution est confiée en vertu d'un sous-contrat.

De plus, l'article 63 du Code impose le principe de responsabilité solidaire entre le transporteur et le transporteur substitué, mais sous deux conditions : 1° Le transporteur et le transporteur substitué peuvent être identifiés ; 2° Ils sont tous responsables de la réparation. Mais en fait, sur ce point, l'intention première du législateur est de régler les difficultés de l'identification du transporteur, alors dans la pratique, si la condition préalable du principe de responsabilité solidaire est l'identification du transporteur et du transporteur substitué, l'objet du législateur va difficilement être réalisé.

Ainsi, ce principe de responsabilité solidaire du CMC est significatif lorsque le transporteur est difficile d'être identifié, car dans ce cas là, l'intérêt de l'ayant droit est mieux protégé, mais lorsque la responsabilité du transporteur substitué est bien précisée, cet article va perdre sa valeur¹³, puisque l'article 60 et 61 ont bien prévu la responsabilité du transporteur contractuel et du transporteur substitué¹⁴, et l'ayant droit dispose d'un droit d'action contre chacun des transporteurs, déclarés solidairement responsable du transport.

Par ailleurs, l'article 72 du CMC prévoit que « *lorsque les marchandises ont été pris en charge par le transporteur ou ont été chargées à bord, le transporteur doit, à la demande du chargeur, délivrer au chargeur un connaissement* », et il semble que l'émetteur du connaissement va être identifié comme transporteur, lorsque l'émetteur du connaissement n'arrive pas à prouver l'existence légale du

13. Cf. Yu GUO, « *Study on the actual carrier under the law of carriage of goods by sea (J)* », « 论海上货物运输中的实际承运人制度 (J) », Law and Social Development, 2000 (3), p. 84.

14. V. L'article 60 du Code maritime chinois : « *Lorsque l'exécution du transport ou d'une partie de celui-ci a été confiée à un transporteur substitué, le transporteur reste néanmoins responsable de la totalité du transport (...)* » ; V. L'article 61 du Code maritime chinois : « *Les dispositions relatives à la responsabilité du transporteur prévues par ce présent chapitre sont applicables au transporteur de fait (...)* ».

transporteur¹⁵. Cet même article prévoit ensuite que « *le connaissement peut être signé par une personne autorisée par le transporteur. Un connaissement signé par le capitaine du navire transportant les marchandises est réputé avoir été signé au nom du transporteur* ».

En particulier, ce problème d'identification se pose surtout en cas des connaissements de charte-partie qui comportent très rarement le nom du transporteur. Lorsque ce connaissement est transmis à un destinataire, ce tiers porteur du connaissement ne dispose d'aucun moyen pour déterminer l'identité du transporteur.

Une question se pose ici : en l'absence de toute indication concernant l'identité du transporteur dans un connaissement, est-ce que l'armateur-propriétaire du navire pourra être considéré comme le transporteur ?

Pour l'instant, il n'y a pas une réponse unifiée en droit maritime chinois, et chaque tribunal tranche ce problème au cas par cas, en revanche, il existe un point commun¹⁶ : le propriétaire du navire ne pourra être considéré directement ou automatiquement comme le transporteur. En tous cas, il faut d'abord démontrer que ce propriétaire est le transporteur ou le transporteur substitué conformément aux dispositions du CMC.

D'ici, on peut constater que le régime d'identification du transporteur prévu par le CMC est manifestement incomplet, surtout par rapport à celui prévu par les Règles de Rotterdam.

Dans le contexte actuel du commerce international du transport des marchandises en conteneur, les Règles de Rotterdam aura inévitablement un impact sur le droit de transport maritime chinois, et particulièrement elles pourraient jouer

15. La décision de la Cour maritime de Ningbo, (2004) Yong Hai Shang Fa Chu Zi, n° 295, « *Export company Jinhua v. Logistic company Ningbo* ». 宁波海事法院, (2004)甬海商法初字第 295 号, « 金华某进出口公司诉宁波某物流公司海上货物运输合同无单放货纠纷案 ».

16. Cf. Qiuwen WANG, « *Presuming the registered shipowner to be the carrier: study on the identification of carrier under the Rotterdam Rules* », « 船东可反驳的推定责任 : 鹿特丹规则中承运人识别推定制度之考察---兼论中国海商法承运人识别制度的发展 », Annual of China Maritime Law, Vol. 22, No. 4, Dec. 2011, p. 23.

un rôle important dans la modification éventuelle des dispositions du CMC.

Sur ce point, cette modification éventuelle dépend de l'intention du législateur : dans le futur, la chose la plus importante, est la protection de la partie de navire afin de promouvoir l'industrie du transport maritime de la Chine, ou c'est la protection de la partie de cargaison afin de renforcer les exportations de la Chine ? De la sorte, une telle modification pourrait donner une grande influence sur l'orientation du développement de l'économie de la Chine.

Après l'étude sur la qualité du transporteur maritime, on va ensuite étudier ses obligations fondamentales.

Section 2. Les obligations fondamentales du transporteur maritime

Les dispositions du chapitre IV du CMC fixent aussi les obligations du transporteur, et son article 44 prévoit que *« toute stipulation figurant dans un contrat de transport de marchandises par mer ou un connaissement ou d'autres documents similaires attestant un tel contrat qui déroge aux dispositions du présent chapitre est nulle et sans effet. Toutefois, cette nullité et la vacuité ne portent pas atteinte à la validité des autres dispositions du contrat ou le connaissement ou d'autres documents similaires. Une clause cédant le bénéfice de l'assurance des marchandises en faveur du transporteur ou toute clause semblable sera considérée comme nulle et non avenue »*.

Selon ces dispositions, le transporteur est interdit de réduire ou de supprimer, même avec l'accord de l'expéditeur, les obligations prévues par le chapitre IV du CMC.

En outre, l'article 45 ajoute que *« les dispositions de l'article 44 du présent Code ne doit pas porter atteinte à l'augmentation des droits et obligations du transporteur en plus de celles énoncées dans le présent chapitre »*.

En conséquence, lors de la conclusion d'un contrat de transport de marchandise par mer avec l'expéditeur, le transporteur ne peut qu'augmenter ses obligations ou que diminuer ses droits, et cela signifie que l'obligation du

transporteur en vertu du contrat de transport doit être supérieure ou égale à l'obligation légale du transporteur prévue par le CMC.

Maintenant, nous discutons successivement dans cette section ces obligations fondamentales du transporteur maritime international : l'obligation de faire diligence pour mettre le navire en état de navigabilité (§1), l'obligation de prendre soins de la marchandise (§2), et l'obligation de réaliser le voyage en droiture (§3).

§1. L'obligation de diligence pour mettre le navire en état de navigabilité

L'obligation de diligence est l'obligation la plus importante du transporteur, prévue par le CMC et aussi par les Conventions internationales (*Règles de la Haye et de Visby, Règles de Hambourg, et Règles de Rotterdam*) (A). En pratique, pour pouvoir s'exonérer de la responsabilité, le transporteur a la charge de prouver sa diligence (B), et le Code ISM apporte les critères objectifs pour évaluer cette *due diligence* (C).

A. Les dispositions du CMC et celles des conventions internationales sur l'obligation de diligence

Comme l'article 3, §1 des Règles de la Haye de 1924 (*et des Règles de la Haye et de Visby de 1968*), l'article 47 du Code Maritime Chinois impose également une obligation de diligence au transporteur maritime « *avant et au début du voyage* » pour « *mettre le navire en état de navigabilité ; convenablement armer, équiper et approvisionner le navire ; et 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* ».

Avec la conteneurisation, le conteneur fourni par le transporteur peut être considéré comme « *la partie du navire où des marchandises sont chargées* », par exemple dans l'arrêt « *Zhejiang RenBao company v. Guangzhou ocean shipping company, Shanghai foreign trade transportation corporation* » de 1991, en 1987 Zhejiang RenBao company (*l'expéditeur*) a confié à Shanghai foreign trade

transportation corporation (*le transitaire*) le transport des 750 boîtes de sachets de thé noir de Shanghai à Hambourg. Shanghai corporation a remis la marchandise à Guangzhou ocean shipping company (*le transporteur*) pour la réalisation du transport, et ce dernier a usé 3 conteneurs pour charger ces marchandises. Mais au port de destination, tous les sachets de thé sont contaminés par le résidu chimique dans les conteneurs, donc tous les marchandises sont endommagées.

Après l'examen, il s'est avéré que ces 3 conteneurs ont été utilisés pour transporter les produits chimiques dans le transport dernier, mais le transporteur n'a pas nettoyé à fond les conteneurs, c'est pourquoi le résidu chimique est laissé dedans. L'expéditeur assigne le transporteur et le transitaire pour obtenir des dommages et intérêts.

Après plusieurs audiences, le 22 août 1991, la Cour maritime de Shanghai énonce que « *d'une part, du fait que le transporteur n'a pas fourni les conteneurs sec, propre et insipide, tous les marchandises en cause sont endommagées, le transporteur doit assumer 60% de la responsabilité ; d'autre part, en raison de la négligence du transitaire qui n'a pas vérifié l'état des conteneurs utilisés, le transitaire doit assumer 40% de la responsabilité* ».

Dans ce cas, le transporteur n'a pas respecté son obligation de diligence au sens de l'article 47 du CMC, car le conteneur fourni par le transporteur est considéré comme « *la partie du navire où des marchandises sont chargées* », mais le transporteur n'a pas nettoyé à fond et mettre en bon état les conteneurs utilisés avant et au début du voyage, et cela constitue directement la cause du dommage subi par les marchandises.

De plus, il faut remarquer que dans les Règles de la Haye et le CMC, il s'agit d'une obligation de diligence raisonnable (*le due diligence*) qui est l'ensemble des vérifications que le transporteur va réaliser avant le transport, afin de se prémunir lui-même contre tout élément négatif d'une opération qui peut être évité. De manière plus générale, il concerne le degré de jugement, de soin, de prudence, de fermeté et d'action auquel on peut s'attendre d'un bon professionnel, dans les circonstances considérées. En tous cas, on va parler d'une obligation de faire

chaque chose raisonnable, plutôt que de faire chaque chose possible.

Alors, les Règles de Hambourg de 1978 n'imposent expressément aucune obligation de diligence au transporteur, mais son article 5, 1) dit que « *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 (...), 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* ».

Donc, selon les juristes chinois et étrangers, cet article couvre l'obligation de diligence raisonnable, et il implique que le transporteur doit maintenir la navigabilité de son bâtiment tout au long du voyage.

Enfin, les Règles de Rotterdam de 2008 perfectionnent les dispositions des Règles de la Haye de 1924 :

- d'abord, elles imposent expressément que « *le transporteur est tenu avant, au début et pendant le voyage par mer d'exercer une diligence raisonnable* » ;
- puis, elles ajoutent la situation de l'utilisation des conteneurs fournis par le transporteur en disant que le transporteur doit approprier et mettre en bon état « *(...) les conteneurs fournis par lui dans ou sur lesquels les marchandises sont transportées (...)* ».

B. Le fardeau de la preuve sur l'obligation de diligence

En vertu de l'article 51, alinéa 2 du CMC, « *Le transporteur qui entend s'exonérer de sa responsabilité, doit porter le fardeau de la preuve, à l'exception de la cause prévue dans la sous-paragraphe (2)* »¹⁷.

Cet article montre que lorsque la marchandise subit des pertes ou dommages pendant le transport maritime, sauf le cas excepté d'incendie, le fardeau de la

¹⁷. V. L'article 51, alinéa 1, (2) du Code maritime chinois : « *Le transporteur n'est pas responsable pour perte ou dommage subi par les marchandises résultant ou provenant : (2) d'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par la faute du transporteur* ».

preuve tomber d'abord sur le transporteur se prévalant des causes d'exonération prévues par le CMC.

En théorie, le CMC ne prévoit pas que l'obligation de diligence constitue la condition d'accès aux cas exceptés. Seulement lorsque le transporteur invoque le cas excepté de vice caché du navire¹⁸, il doit faire la preuve de sa diligence. Alors, en fait, d'après la jurisprudence chinoise, afin de pouvoir bénéficier d'un cas excepté, le transporteur doit toujours prouver :

1° qu'il a rempli son obligation de diligence raisonnable avant et au début du voyage pour mettre son navire en état de navigabilité ;

2° que le cas excepté invoqué est bien la cause du dommage¹⁹.

Par ailleurs, il arrive que le dommage de la marchandise est causé par plusieurs causes différentes, et dans cette situation l'article 54 du CMC précise que « *Lorsque la perte, le dommage ou le retard subi par la marchandise est causé par le fait ou la faute du transporteur ou son préposé ou mandataire, et simultanément par une autre cause, le transporteur n'est responsable que dans la mesure où il n'a pas le droit de s'exonérer de sa responsabilité. En revanche, le transporteur a la charge de prouver que la perte, le dommage ou le retard résulte aussi de l'autre cause susdite* ».

Cet article est un peu maladroit, mais en fait il prévoit le cas où le dommage n'est dû qu'en partie à une faute du transporteur, et lui donne ainsi une possibilité de partage de responsabilité pour la réparation du dommage sous 2 conditions :

1° le transporteur doit prouver la co-existence de sa faute et une autre cause,

2° le transporteur doit distinguer le dommage causé par sa faute (*ex : le non-respect de l'obligation de diligence*) du celui causé par l'autre cause (*ex : un cas excepté*).

18. V. L'article 51, alinéa 1, (11) du Code maritime chinois : « *Le transporteur n'est pas responsable pour perte ou dommage subi par les marchandises résultant ou provenant : (11) de vices cachés échappant à une diligence raisonnable* ».

19. Wenguang ZHANG, *Study on the ocean carrier's liability regimes*, 海运承运人责任制度研究, Social Sciences Academic Press, édition de 2012, p. 88.

Mais en pratique, c'est souvent difficile pour le transporteur de démontrer suffisamment la coïncidence de ces causes différentes et la proportion exacte du dommage causé par chaque cause. D'après la jurisprudence chinoise, dans la plupart des cas, le cas excepté sera neutralisé complètement par la preuve de la faute du transporteur ayant concouru au dommage, et enfin ce dernier devra supporter l'entière responsabilité des dommages²⁰.

Alors, s'il est prouvé que la faute du transporteur est une faute commise avec intention de provoquer un dommage (*faute intentionnelle*) ou une faute commise témérement et avec conscience qu'un dommage en résultant probablement (*faute inexcusable*), selon l'article 59 du CMC, le transporteur, et le préposé ou mandataire du transporteur, ne pourra plus bénéficier de la limitation légale de responsabilité²¹.

C. L'influence du Code ISM sur l'obligation de diligence

Selon la statistique, l'enquête et l'analyse sur divers accidents par l'organisation maritime internationale (OMI)²², les facteurs humains sont en cause dans plus de 80% des accidents maritimes²³. En 1994, OMI a élaboré le Code international de gestion de la sécurité²⁴ qui est un code de sécurité applicable aux compagnies maritime pour tous les navires d'un tonnage supérieur à 500 UMS²⁵. Ce code est compris dans le chapitre IX de la Convention SOLAS²⁶ et entré en vigueur le 1^{er} juillet 2002. La Convention SOLAS a fait l'objet progressivement d'une large ratification : presque toutes les grandes puissances maritimes l'ont ratifié, parmi lesquels il y a la Chine. De la sorte, l'application du Code ISM est obligatoire en Chine.

20. Liangyi YANG, *Le connaissance et tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer*, 提单及其他付运单证(修订版), China University of Political science and Law Press (CUPL Press), édition modifiée de 2007, p. 403.

21. V. L'article 56, 57 et 59 du Code maritime chinois.

22. IMO : International Maritime Organization.

23. Cf. Xiangxian LI, « *Les facteurs humains dans les accidents maritimes* », « 海事事故中的人为因素 » Zhong Guo Shui Yun, 2002 (3).

24. Code ISM : International Safety Management Code (*International management code for the safe operation of ships and for pollution prevention*).

25. Les bateaux-citernes auxquels le Code ISM ne s'applique pas sont encouragés à mettre au point un système de gestion qui fournit un niveau de sécurité d'exploitation équivalent.

26. Convention SOLAS : International Convention for the Safety of Life At Sea.

Concernant l'obligation de diligence, comme nous l'avons dit, si le transporteur prouve qu'il a pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter le dommage, il sera réputé avoir rempli son obligation de diligence, et il s'exonérera ainsi de sa responsabilité. Mais, un problème cardinal se pose : quelles sont les critères concrets pour évaluer le *due diligence* ?

En fait, dans la pratique, ce sont les juges qui vont déterminer les critères de *due diligence* au cas par cas, pour rechercher si, compte tenu des circonstances de temps et de lieu, le transporteur avait bien respecté son obligation de mettre le navire en état de navigabilité dans tous ses éléments.

Mais aujourd'hui, avec l'entrée en vigueur du Code ISM, on a maintenant un système objectif pour évaluer *le due diligence*. Le Code ISM prévoit clairement les critères minimums de la navigabilité du navire, donc le non-respect de ces critères par le transporteur implique sa violation de *due diligence* et l'engage sa entière responsabilité.

De plus, les exigences des dispositions du Code ISM impliquent en effet le devoir permanent pour le transporteur de maintenir la navigabilité de son bâtiment tout au long du voyage²⁷.

§2. L'obligation de prendre soins de la marchandise

L'article 48 du CMC impose une obligation de prendre soins de la marchandise au transporteur, en reprenant l'article 3, §2 des Règles de la Haye : « *le transporteur 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* ».

Sur ce point, il existe une petite différence d'expression entre ces deux textes. Selon les Règles de la Haye, le transporteur doit prendre soins de la marchandise

27. Cf. Weiming WANG, « *L'influence du Code ISM sur les critères de la navigabilité du navire* », « *ISM 规则对船舶适航标准的影响* », Journal of Shanghai Maritime University, 2003 (3).

« sous réserve des dispositions de l'article 4 », et cet article 4 concerne les cas d'exonération, par conséquent lorsque la perte, le dommage ou le retard subi par la marchandise provient des fautes ou omissions du chargeur²⁸ ou des faits de la marchandise²⁹, le transporteur ne sera pas responsable. Alors, le CMC ne dit pas expressément le lien entre l'obligation de soins (*l'article 48*) et les cas exceptés (*l'article 51*), mais d'après les juristes chinois, ce manque importe peu, et le lien susdit doit être interprété comme celui prévu dans les Règles de la Haye.

Pour les tribunaux chinois, l'obligation de soins appropriés et soigneux a toujours un caractère d'ordre public, qui ne peut être allégée par une stipulation contractuelle. Cette obligation s'applique aux sept opérations successives du transport maritime, c'est-à-dire elle s'applique tout au long du voyage.

Les Règles de Rotterdam de 2008 reprennent cette obligation de soins dans son article 13, §1, et elles apportent ensuite une innovation en précisant que « *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* ». Il semble que les risques susdits peuvent être transférés du transporteur au chargeur ou destinataire, par une simple clause insérée au connaissance.

§3. L'obligation de réaliser le voyage en droiture

Le principe de voyage en droiture est posé par le CMC (A). Ce principe n'est pas absolu, car un *déroutement justifié* est admis (B), mais les effets juridiques de *déroutement injustifié* ne sont pas expressément prévus par le CMC (C).

28. V. L'article 4, §2 des Règles de la Haye de 1924 : « *Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant : (...) i) D'un acte ou d'une omission du chargeur ou propriétaire des marchandises, de son agent ou représentant ; (...) n) D'une insuffisance d'emballage, o) D'une insuffisance ou imperfection de marques(...)* ».

29. V. L'article préc. : « (...) 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 (...)* ».

A. Le principe de voyage en droiture

Aucun texte ne donne une définition propre au déroutement du navire, mais en général, c'est un acte ayant deux caractères: 1° le caractère intentionnel, c'est un acte fait consciemment par le transporteur ; 2° le caractère causal, c'est un acte qui conduit effectivement au déroutement du navire³⁰. Souvent, le délai de voyage maritime sera prolongé par le déroutement, et cela va faire courir des risques supplémentaires à la marchandise, et surtout le risque du retard de livraison.

L'article 49, l'alinéa 1 du CMC impose donc au transporteur l'obligation de réaliser le voyage en droiture, en disant que « *le transporteur doit transporter les marchandises au port de déchargement sur la route convenue, coutumière ou géographiquement directe* ». Il implique que le principe de voyage en droiture est encadré par trois situations prévues par le CMC :

1° Lorsque le transporteur et le chargeur ont déjà convenu une route de navigation, le navire doit prendre cette route ;

2° En l'absence de la route convenue, le navire doit prendre l'itinéraire coutumier entre le port de chargement et le port de déchargement ;

3° En l'absence à la fois de la route convenue et de l'itinéraire coutumier, le navire doit prendre la ligne géographiquement la plus directe, à condition que la sécurité du navire et de la cargaison transportée soient garantie³¹.

Il reste que le déroutement peut se révéler exonératoire dans certaines situations aux termes de l'article 49, l'alinéa 2 du CMC : « *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 aux dispositions de l'alinéa précédent* ». Il s'agit, soit d'un déroutement justifié à fin de sauvetage ou tentative de sauvetage des vies ou des biens en mer, soit d'un *déroutement raisonnable*.

On constate que la loi n'interdit pas absolument tous les déroutements, mais seulement les déroutements injustifiés ou déraisonnables.

30. Tingzhong FU, *Droit maritime*, 海商法论, Law Press, édition de 2007, p. 166.

31. Yuzhuo SI, *Traité du droit maritime*, 海商法专论, Renmin University of China Press, édition de 2007, p. 139.

En fait, sur ce point, le CMC a suivi l'esprit de l'article 4, §4 des Règles de la Haye qui prévoit que « *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* ».

Mais les Règles de Hambourg ne mentionne pas le cas de *déroutement raisonnable* comme une cause exonératoire à la responsabilité du transporteur. Elles prévoient dans son article 5, §6 que « *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 des mesures raisonnables prises pour sauver des biens en mer* ».

Alors, par rapport aux CMC et aux Règles de la Haye, les Règles de Hambourg apportent une nuance : les mesures prises pour sauver des vies ne sont pas limitées, mais celles pour sauver des biens doivent être raisonnables.

B. L'appréciation d'un *déroutement justifié*

Selon le CMC, le déroutement du navire sera justifié en cas de sauvetage ou tentative de sauvetage des vies ou des biens en mer, ou en cas de déroutement raisonnable.

Concernant le premier cas, le résultat de l'assistance n'a pas de l'impact sur la justification du déroutement : en cas d'échec, ou même en cas de tentative d'assistance, tous les efforts faits par le transporteur seront pris en compte. Mais le transporteur a la charge de prouver le lien de causalité entre le dommage résultant du déroutement et le sauvetage des vies ou des biens en mer.

Concernant le deuxième cas, une question se pose d'abord : qu'entend-on par déroutement raisonnable ?

En fait, le « *déroutement raisonnable* » est un concept relatif, et il n'existe pas une définition unifiée, donc on doit l'apprécier de fait au cas par cas. En pratique,

les tribunaux chinois considèrent souvent que :

(1) S'il y a une clause permettant la possibilité du déroutement dans le connaissement, et le déroutement n'est pas au-delà des limites prévues par cette clause, ce déroutement peut être considéré comme raisonnable (*ex : les clauses de transbordement insérées au connaissement*).

(2) En absence d'une telle clause, on va rechercher si le déroutement est raisonnable pour les intérêts à la fois du navire et de la marchandise (*ex : lorsque le navire est amené à changer la route convenue pour pouvoir charger ou décharger les marchandises dans les autres ports au seul profit de transporteur sans accord du chargeur, ce déroutement ne sera pas considéré comme raisonnable*³²).

(3) En tous cas, si le transporteur peut prouver que le navire est dérouté vers le port le plus proche ou un autre endroit non prévu en raison de la force majeure ou des risques menaçant sa sécurité (*un cas excepté, ex : l'incendie*), ce déroutement est aussi considéré comme raisonnable.

Après la détermination de déroutement injustifié, une autre question se pose : quelles sont les effets juridiques de ce déroutement ?

C. Les effets juridiques d'un déroutement injustifié

Le CMC ne prévoit pas clairement si le transporteur pourra bénéficier de la limitation de responsabilité pour la réparation du dommage résultant d'un déroutement excessif et non-justifiable.

Alors conformément à l'article 59 du code, le transporteur sera privé de cette limitation et obligé d'indemniser intégralement les ayants droits, lorsque ce déroutement injustifié est causé par sa faute intentionnel ou faute inexcusable.

En outre, aux termes de l'article 94, (4) de « *la loi des contrats de la République populaire de Chine* » de 1999, le contractant peut résilier le contrat, en

32. Yuzhuo SI, l'ouvrage *préc.*, p. 145.

cas de retard dans l'exécution de l'obligation par l'autre partie, ou lorsque ce dernier viole le contrat d'une autre manière, ce qui rend impossible l'atteinte de l'objectif du contrat.

Il semble impliquer que si le déroutement injustifié conduit à l'impossibilité de la réalisation du contrat (*ex : le voyage est empêché définitivement*), les ayants droits à la marchandise peut résilier le contrat et demander les dommages et intérêts au transporteur, mais ce dernier pourra bénéficier de la limitation de responsabilité sauf en cas de faute intentionnel ou inexcusable.

À la différence du CMC et des Conventions susvisées, les Règles de Rotterdam prévoit précisément le cas de déroutement dans son article 24 : « *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* ».

Les effets juridiques du déroutement sont ainsi déterminés en fonction de la nature et le niveau de la faute du transporteur. Cet article explicite des nouvelles Règles mérite d'être pris en compte lors de la modification du CMC dans le futur.

En conclusion : dans cette section, sont présentées les trois obligations légales minimales du transporteur. Le but commun de ces obligations est de mieux résister aux risques en mer afin d'assurer la sécurité du navire et de la cargaison :

- 1° L'obligation de faire diligence vise le bon état de navigabilité du navire ;
- 2° L'obligation de prendre soins de la marchandise est lié à chaque opération importante durant le transport maritime ;
- 3° L'obligation d'effectuer le voyage en droiture a pour objet de raccourcir le délai du transport maritime.

Par ailleurs, le transporteur a d'autres obligations importantes, par exemple : l'article 72 du CMC prévoit que « *lorsque les marchandises ont été pris en charge par le transporteur ou ont été chargées à bord, le transporteur doit, à la demande du chargeur, délivrer au chargeur un connaissement* ». Donc, l'obligation de

délivrer un connaissement est subordonnée à la demande du chargeur, car en pratique, ce dernier peut demander au transporteur de délivrer la lettre de transport maritime ou d'autre document similaire.

Mais lorsque le transporteur refuse sans raison justifiable de délivrer un connaissement, le chargeur pourra demander au tribunal maritime d'émettre une injonction pour lui ordonner de faire ça, en vertu de l'article 51 et 56 de la « *loi sur la procédure spéciale maritime de la République populaire de Chine* » de 2000 :

– L'article 51 prévoit que « *a maritime injunction means any of compulsory measures by which a maritime court, on application by a maritime claimant, orders an act or omission by the party who opposes the claim, in order to protect the lawful rights and interests of the maritime claimant against any infringement* ».

– L'article 56 prévoit que « *to make a maritime injunction, the following conditions shall be fulfilled: (1) The claimant has a specific maritime claim; (2) There is a need to rectify an act committed by the party who opposes the claim, in violation of the provisions of the law or the stipulations of a contract; and (3) In case of emergency, failure to make a maritime injunction immediately will cause damage or expand damage* ».

Enfin, la livraison de la marchandise est aussi une des obligations fondamentales du transporteur, qui est la dernière partie de l'exécution du contrat. L'accomplissement de la livraison met fin aux obligations du transporteur et transfère les risques au destinataire. Concernant cette obligation, le problème sur la livraison en retard et celui sur la livraison sans connaissement ont donné lieu à la jurisprudence la plus abondante. On va étudier d'abord le problème de la livraison sans connaissement ci-dessous, et puis celui de la livraison en retard dans la section 1 du chapitre II.

La livraison sans connaissement est la situation dans laquelle le transporteur maritime livre la marchandise sans demander la présentation de l'original du connaissement. Alors, l'article 71 du CMC prévoit que « (...) *le transporteur s'engage à livrer la marchandise contre la remise du connaissement (...)* », ainsi la

livraison sans connaissance constitue en principe une faute du transporteur.

Pour résoudre les questions pratiques liées à la livraison sans connaissance, « les dispositions de la Cour populaire suprême portant sur des questions relatives à l'application de la loi aux litiges sur la livraison de marchandise sans connaissance » de 2009 viennent clarifier certains points :

– Lorsque la responsabilité civile du transporteur est engagée pour la livraison des marchandises sans connaissance, les dispositions de l'article 56 du CMC concernant la limitation de responsabilité pour la réparation du dommage ne s'appliquent pas (*l'article 4*).

– Si une personne a retiré la marchandise auprès du transporteur en utilisant un faux connaissance, le destinataire qui possède l'original du connaissance peut intenter une action en responsabilité civile contre le transporteur pour la livraison des marchandises sans connaissance (*l'article 5*).

– Le montant de l'indemnité pour le préjudice causé par le transporteur au titulaire du connaissance original en raison de la livraison des marchandises sans connaissance, doit être calculé en fonction du prix de l'assurance, du fret et de la valeur des marchandises au lieu et au jour où elles sont chargées à bord du navire (*le total de ces 3 frais, soit le prix du CIF*) (*l'article 6*).

– Après la livraison des marchandises sans connaissance par le transporteur, si le titulaire du connaissance original et la personne ayant retiré les marchandises sans connaissance concluent un accord sur le paiement des marchandises, la non-réception du paiement convenu n'influence pas le droit du titulaire du connaissance d'intenter une action en responsabilité civile contre le transporteur pour la réparation du préjudice résultant de la livraison des marchandises sans connaissance (*l'article 13*).

– Le délai de prescription de l'action en responsabilité contre le transporteur pour la livraison sans connaissance est d'un an à compter de la date de livraison

des marchandises par le transporteur, et les dispositions de l'article 267 du CMC concernant la suspension de prescription sont aussi applicables pour ce cas (*l'article 14 et 15*).

– Il faut souligner que, dans les deux situations suivantes, le transporteur n'est pas responsable pour la livraison sans connaissement : 1° S'il est tenu, selon les dispositions de la loi du lieu où se trouve le port de déchargement indiqué dans le connaissement, de livrer la marchandise à l'autorité ou à la douane du port local (*l'article 7*) ; 2° Lorsqu'il suspend le transport, remet la marchandise, change le port de destination, ou livre la marchandise aux autres personnes, conformément aux exigences du titulaire d'un connaissement nominatif (*l'article 9*).

CHAPITRE II – LE CADRE DE LA RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR MARITIME

Après avoir vu le fondement de la responsabilité du transporteur maritime international, nous étudierons, dans ce présent chapitre, le principe de sa responsabilité (Section 1), et les contreparties de ce principe : les causes d'exonération de responsabilité (Section 2), et la limitation légale de responsabilité (Section 3).

Section 1. Le principe et le domaine de la responsabilité du transporteur maritime

Le transporteur maritime international est soumis à un régime spécifique de responsabilité. Il importe d'abord de préciser le principe de sa responsabilité (§1), puis de définir le domaine de sa responsabilité (§2).

§1. Le principe de la responsabilité

Les articles 3 et 4 des Règles de la Haye instituent bien le principe fondamental des transports maritime : le principe de responsabilité de plein droit, qualifiée souvent de présomption de responsabilité, « *à savoir que le transporteur maritime est responsable de plein droit du dommage subi par la marchandise, sauf à lui 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 indéterminée* »³³.

À côté de ce principe, l'article 4, §2 des Règles prévoient 17 cas exceptés permettant au transporteur d'échapper à sa responsabilité, et il précise que pour invoquer le cas excepté d'incendie de la lettre (b), le cas excepté de vice caché de la lettre (p), ou le cas excepté de l'autre cause de la lettre (q), le transporteur doit prouver l'absence de faute de sa part.

33. Cf. Pierre BONASSIES, *DMF* 1998, Hors-série n°2, n°109, p. 71.

Le principe de responsabilité de plein droit est aussi posé par les Règles de Hambourg, en son article 5, §1 : « *le transporteur est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la 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 conséquences* ». Il implique que le transporteur ne peut s'exonérer de la responsabilité « *que par la preuve d'une cause étrangère déterminée et non à lui imputable et non pas par la seule preuve d'une due diligence* »³⁴.

Par rapport aux Règles de la Haye, les Règles de Hambourg a supprimé la quasi-totalité des cas exceptés d'exonération du transporteur sauf le cas d'incendie non fautif (*l'article 5, §4*) et le cas d'assistance des vies ou des biens en mer (*l'article 5, §6*). Il faut marquer qu'en cas d'incendie, l'allocation de la charge de la preuve est clairement agencée : c'est au demandeur d'établir l'existence d'une faute ou d'une négligence du transporteur. Par ailleurs, les règles de responsabilité particulières sont édictées pour le transport des animaux vivants (*l'article 5, §5*) et le transport des marchandises en pontée (*l'article 9*).

Les Règles de Rotterdam instituent un principe de responsabilité très proche de celui des Règles de Hambourg, et ces nouvelles Règles ont aussi supprimé la faute nautique comme cas excepté, mais à la différence des Règles de Hambourg, elles conservent les autres cas exceptés retenus par les Règles de la Haye.

Alors, la Chine n'ayant adhéré à aucune de ces Conventions internationales susvisées, règle le contrat de transport maritime de marchandise par l'élaboration du Code maritime chinois. Le CMC, adopté le 7 novembre 1992, est entré en vigueur le 1^{er} juillet 1993. En fait, il s'est inspirée de diverses normes internationales, notamment les Règles de la Haye de 1924.

34. Cf. Christian SCAPEL, « *Les réformes apportées par les Règles de Hambourg à la responsabilité du transporteur maritime* », Actes du colloque IMTM du 25 novembre 1992, p. 61, n°21.

Pour fixer le régime spécifique du transporteur maritime, le CMC consacre la section 2 intitulé « *la responsabilité du transporteur maritime* » dans son chapitre IV. À proprement parler, il existe une combinaison des principes de responsabilité :

– L'article 46 institue le principe de responsabilité de plein droit, en disant que « (...) *le transporteur est responsable de la perte ou du dommage subi par les marchandises, durant la période de sa responsabilité* », mais « *sauf disposition contraire de la présente section* ».

– Les articles 47, 48 et 49 imposent les trois obligations essentielles au transporteur, soit l'obligation de faire diligence pour mettre le navire en état de navigabilité, l'obligation de prendre soins de la marchandise, et l'obligation de ne pas faire le déroutement déraisonnable du navire. Le manquement à ces obligations engage la responsabilité du transporteur.

– L'article 50 établit le principe de responsabilité pour faute en cas de livraison en retard. Selon cet article, le transporteur est responsable, pour la perte ou dommages subis par les marchandises et aussi pour les autres pertes économiques, résultant du retard de livraison dû à sa faute, sous réserve d'une liste de cas exceptés.

– L'article 51 adopte la même liste de cas exceptés que celle prévues par les Règles de la Haye, mais en regroupant les 18 cas en 12 cas. En général, c'est au transporteur qui veut s'exonérer de sa responsabilité de porter le fardeau de la preuve, à l'exception du cas d'incendie.

À la différence des Règles de la Haye, le CMC s'applique aux transports d'animaux vivants, et aux transports en pontée :

– L'article 52 prévoit la responsabilité du transporteur en cas de transports d'animaux vivants, selon lequel, le transporteur n'est pas responsable de la perte ou des dommages provenant ou résultant des risques particuliers inhérents à ce genre de transport. Mais pour s'exonérer de la responsabilité, le transporteur a la charge

de prouver 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 ou le dommage est imputé à ces risques particuliers.

– L'article 53 prévoit la responsabilité du transporteur en cas de transports en pontée, en vertu duquel, le transporteur n'est pas autorisé à transporter les marchandises en pontée que si ce transport est effectué conformément à un accord avec le chargeur, ou aux usages du transport maritime, ou aux lois ou réglementations administratives. Si le transport a effectué un transport en pontée régulier, il n'est pas responsable de la perte ou des dommages qui tiennent aux risques particuliers inhérents à ce genre de transport. Mais si le transporteur a effectué un transport en pontée irrégulier, il est responsable pour la perte ou des dommages subis par la marchandise dû à la pontée.

En résumé, on peut constater que d'une part, les transporteurs supportent une responsabilité de plein droit (*ou responsabilité pour faute dans certaines situations*) ; et d'autre part, tous ces textes susvisés leur accordent le bénéfice d'une liste des cas exceptés et d'une limitation de responsabilité qui fixe un plafond assez bas de réparation³⁵.

§2. Le domaine de la responsabilité

La responsabilité imposée au transporteur est d'ordre public, ce qui signifie qu'elle ne peut être restreinte ou aménagée par la volonté des parties³⁶, donc il importe de préciser le domaine de cette responsabilité dans le temps (A) et dans l'espace (B), soit de préciser la durée de la responsabilité et les dommages couverts par la responsabilité.

A. Le domaine dans le temps

En principe, le transporteur n'est responsable du dommage subi par la

35. V. La section 3 « *La limitation légale de la responsabilité du transporteur maritime* » du présent chapitre.

36. V. L'article 3, §8 des Règles de la Haye, l'article 23 des Règles de Hambourg, l'article 79 des Règles de Rotterdam, et l'article 44 du Code maritime chinois.

marchandise que si le dommage est survenu pendant que la marchandise était sous sa garde. Cette durée de responsabilité du transporteur est définie différemment par les textes :

Pour les transports maritimes soumis aux Règles de la Haye, la durée est fixée depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire (*l'article 1, e, « tackle to tackle »*). En dehors de cette période, soit antérieurement au chargement et postérieurement au déchargement, le chargeur et le transporteur sont admis d'insérer librement dans le contrat des stipulations relatives aux obligations et responsabilités du transporteur (*l'article 7*).

Pour les transports maritimes soumis aux Règles de Hambourg, est visée la période pendant laquelle les marchandises sont sous sa garde au port de chargement, durant le transport et au port de déchargement (*l'article 4, §1, « port to port »*). Par rapport aux Règles de la Haye, la période de la responsabilité est prolongée.

Les Règles de Rotterdam adoptent une nouvelle période : le transporteur s'engage à déplacer des marchandises d'un lieu à un autre (*l'article 1, §1*), et il est responsable des marchandises depuis leur réception jusqu'à leur livraison (*l'article 12, §1, « door to door »*). Les parties sont libres de convenir le moment et le lieu de la réception et de la livraison, mais sous réserve que la réception convenue ne peut pas être postérieure au moment où débute leur chargement initial, et que la livraison convenue ne peut pas être antérieure au moment où s'achève leur déchargement final (*l'article 12, §3*).

En droit chinois, le CMC, en son article 46, a distingué deux sortes de durée de responsabilité, l'une pour le transport des marchandises conteneurisées, et l'autre pour le transport des marchandises ordinaires non conteneurisées :

–« *la responsabilité du transporteur, à l'égard des marchandises conteneurisées, couvre la période pendant laquelle les marchandises sont sous sa garde, depuis leur réception au port de chargement jusqu'à leur livraison au port de déchargement* » ; et

–« *la responsabilité du transporteur, à l'égard des marchandises ordinaires non conteneurisées, couvre la période pendant laquelle les marchandises sont sous sa garde, depuis leur prise en charge à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire* », et pour la phase antérieure à l'embarquement de la marchandise et celle postérieure à son débarquement, le transporteur et le chargeur sont autorisés à insérer dans ce contrat de transport, toutes clauses relatives à la responsabilité du transporteur ou à la réparation.

L'article 41 du CMC apporte une définition au contrat de transport de marchandises par mer, en disant que c'est « *un contrat par lequel un transporteur s'engage, contre paiement d'un fret, à déplacer par mer des marchandises confiées par le chargeur d'un port à un autre* ». Le contrat de transport couvre la période de « *port to port* » qui correspond à la durée de responsabilité du transporteur en cas de transport des marchandises conteneurisées, mais cette période du contrat est plus longue que la durée de responsabilité en cas de transport des marchandises ordinaires. Sur ce point :

Certains juristes chinois ont considéré que les marchandises ordinaires sont souvent exposées à un risque plus grand de perte ou de détérioration que les marchandises protégées par les conteneurs pendant le transport maritime, donc il est nécessaire d'établir une période relativement courte de responsabilité de plein droit à l'égard de ces marchandises ordinaires afin de donner une protection spécial au transporteur et assurer un équilibre entre les intérêts des parties³⁷.

D'après d'autres juristes, cette courte durée de responsabilité n'est pas raisonnable, car la possibilité donnée au transporteur de s'exonérer de sa responsabilité avant le début du chargement ou après la fin du déchargement mais encore pendant l'exécution du contrat de transport, est défavorable aux intérêts des ayants droits³⁸.

37. Yihang CHENG, *L'étude comparatives des questions relatives à la responsabilité du transporteur maritime international*, 国际海运承运人责任问题比较法研究, Wuhan University Press, édition de 2014, p. 82.

38. Cf. Hongjun SHAN, yang ZHAO, Yanmin GE, « *Brief analysis on period of liability of carrier---discussing amendments of article 46 of Chinese Maritime Code* », « *浅析承运人的责任期间---兼谈对我国海商法第 46 条的修改* », Annual of China Maritime Law (2002), p. 59-60.

En face de cette divergence d'opinions, on attend une résolution explicite dans la future réforme du CMC.

B. Le domaine dans l'espace

Une autre question se pose ensuite : *est-ce que le transporteur est responsable pour tous les types de dommages causés pendant cette période ?* Les réponses données par les textes ne sont pas identiques :

Dans les Règles de la Haye, l'article 4, §1 et l'article 4, §5 montrent que les dommages couverts par la responsabilité de plein droit du transporteur sont les « *pertes ou dommages* », ou les « *pertes ou dommages causés aux marchandises ou les concernant* ». Il semble que le préjudice économique, la perte de marché, la différence de cours ou tous les autres préjudices liés indirectement aux marchandises, seraient aussi compris dans ce domaine de réparation. Mais selon la jurisprudence chinoise, l'application de cette extension est rare. Par ailleurs, les Règles ne prévoient pas expressément la responsabilité du transporteur en cas de retard de livraison.

Les Règles de Hambourg font des progrès, l'article 5, §1 dispose clairement que « *le transporteur est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la livraison (...)* ». En vertu de l'article 5, §2, il y a retard à la livraison lorsque les marchandises n'ont pas été livrées au port de déchargement prévu dans le délai expressément convenu ou, à défaut d'un tel accord, dans le délai raisonnable.

Les Règles de Rotterdam vont dans le même sens que les Règles de Hambourg : selon l'article 17 des nouvelles Règles, le transporteur est responsable pour la perte, le dommage et le retard de livraison subis par les marchandises. À la différence des Règles de Hambourg, les nouvelles Règles suppriment le critère du « *délai raisonnable* » dans la définition du 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* ».

Dans le CMC, l'article 46 imposant le principe de la responsabilité du transporteur et délimitant sa durée de responsabilité, vise les « *pertes ou dommages subis par la marchandise* ». Cela implique que pour les autres dommages provenant du transport, mais n'affectant pas la marchandise, le transporteur n'est pas responsable de plein droit.

L'article 55 du CMC précise le domaine de la réparation en fixant le mode d'évaluation :

(1) Le montant de la réparation pour la perte de la marchandise sera calculé par référence à la valeur réelle de la marchandise ; Le montant de la réparation pour le dommage subi par la marchandise sera calculé par référence à la différence entre les valeurs de la marchandise avant et après les dégâts, ou par référence aux dépenses de réparation.

(2) La valeur réelle de la marchandise est déterminée en fonction de la valeur de la marchandise au lieu et au jour où elle est chargée, du prix de l'assurance et du fret (*soit le prix du CIF*), mais ne seront pas pris en compte les dépenses diminuées ou exemptées du fait de la perte ou du dommage causé à la marchandise (*ex : les frais de déchargement, frais d'importation des marchandises, taxes d'importation etc*³⁹).

En se référant aux dispositions des Règles de la Haye concernant les obligations fondamentales du transporteur, les cas exceptés, et les cas d'exclusion de la limitation de responsabilité, et aussi aux dispositions des Règles de Hambourg concernant la définition du retard et la limitation de responsabilité, le CMC établit, à l'article 50, un régime particulier de responsabilité du transporteur maritime en cas de **retard de livraison**. L'article 50 se compose de 4 alinéas :

L'article 50, alinéa 1 énonce qu'« *il y a retard à la livraison lorsque les marchandises n'ont pas été livrées, dans le délai expressément convenu, au port de déchargement prévu* ». Dans la doctrine chinoise, il existe deux interprétations de cet article :

39. Yuzhuo SI, *Droit maritime*, 海商法, Renmin University of China Press, édition de 2008, p. 114.

(1) Selon l'interprétation dominante, l'existence d'un « *délai expressément convenu* » par les parties dans le contrat de transport par mer est la condition préalable à l'application des dispositions concernant le « *retard à la livraison* » prévues par le CMC, ou en d'autres termes, si les parties ne se mettent pas d'accord en avance pour fixer explicitement un délai de livraison, on ne peut pas engager la responsabilité du transporteur pour le retard au sens de l'article 50 du CMC⁴⁰.

(2) Pour certains autres juristes, l'article 50, alinéa 1 n'est pas une définition du « *retard à la livraison* », et il prévoit seulement une situation du retard en cas de l'existence d'un « *délai expressément convenu* » par les parties, donc le champ d'application de cet article doit être étendu. Il semble qu'il y a aussi retard à la livraison lorsque les marchandises n'ont pas été livrées, dans un « *délai raisonnable* », au port de déchargement prévu, car l'article 290 de la Loi sur les contrat prévoit que « *le transporteur doit transporter, en toute sécurité, des passagers ou des marchandises à la destination prévue, dans le délai convenu ou dans un délai raisonnable* »⁴¹.

C'est la première interprétation qui est adoptée par les juridictions chinoises. Dans « *les solutions des questions pratiques relatives aux litiges en droit des affaires commerciales et maritimes ayant des éléments d'extranéité* »⁴² promulguées le 8 avril 2004 par la 4^{ème} chambre civile de la Cour populaire suprême, la question n°134 est que comment comprendre les conditions constitutives du « *retard à la livraison* » selon l'article 50 du CMC, et la chambre répond que les dispositions concernant le « *retard à la livraison* » prévues par le CMC ne s'appliquent qu'au cas où les parties ont stipulé expressément dans le contrat de transport par mer un délai de livraison. Proprement dit, ce document susvisé n'est pas un texte interprétatif de la Cour populaire suprême ayant une force obligatoire pour

40. Yuzhuo SI, *Les questions et les réponses (Q&A) sur le droit maritime de la République populaire de Chine*, 中华人民共和国海商法问答, China Communications Press, édition de 1992, p. 55.

41. Dongnian YIN, Yu GUO, *Droit du transport des marchandises par mer*, 海上货物运输法, People's Court Press, édition de 2000, p. 124.

42. 最高人民法院民事审判第四庭于 2004 年 4 月 8 日颁布的《涉外商事海事审判实务问题解答(一)》.

l'ensemble des juridictions du pays, pourtant, c'est une conclusion des expériences reposant sur la pratique judiciaire de ces dernières années.

Puis, l'article 50, alinéa 2 et 3 prévoient qu'en cas de retard de livraison dû à la faute du transporteur « *sous réserve des cas exceptés prévus dans le présent chapitre* », le transporteur est responsable pour la « *perte ou dommages subis par la marchandise* », et aussi pour les « *pertes économiques* » même en l'absence de perte ou dommages subis par la marchandise. En général, la doctrine chinoise considère que les « *pertes économiques* » désignent les préjudices pécuniaires (*ex : la chute des prix du marché, les pertes dues au manque de matière*), cependant, à la condition qu'un tel préjudice ait pu être prévisible pour le transporteur⁴³.

L'article 50, alinéa 4 apporte une présomption de la perte de marchandise, en disant que « *l'ayant droit peut considérer les marchandises comme perdues si elles n'ont pas été livrées dans les 60 jours consécutifs à compter de l'expiration du délai de livraison convenu par les parties* », donc si cette date limite est passée, l'ayant droit peut porter plainte contre le transporteur pour la perte des marchandises.

En résumé, les conditions constitutifs de la responsabilité du transporteur pour le retard de livraison conformément au CMC sont⁴⁴ :

1° Les parties ont expressément prévu dans le contrat de transport le port de déchargement et la date de livraison ;

2° Les marchandises n'ont pas été livrées dans le délai convenu par le transporteur ;

3° Ce retard de livraison résulte de la faute du transporteur, mais sous réserve des cas exceptés prévus par le CMC ;

4° L'ayant droit a subi, soit la perte ou dommages de la marchandise, soit les pertes économiques, soit le mixte de ces deux types de préjudices ;

5° Il existe un lien de causalité entre le retard de livraison et les dommages causés à la marchandise.

43. Tingzhong FU, *Droit maritime*, 海商法论, Law Press, édition de 2007, p. 175.

44. Cf. Chan YANG, « *L'étude sur l'application des dispositions relatives au retard de livraison dans le CMC et les autres questions le concernant* », « *海商法中迟延交付条款的适用及其相关问题分析* », Shanghai Judicial Practice (2010), n°8.

Alors, en fait, il est difficile d'appliquer l'article 50 du CMC, puisque dans la plupart des cas, les parties ne prévoient aucun délai ou date de livraison dans le contrat de transport, par conséquent, en pratique judiciaire, la responsabilité du transporteur est rarement engagée pour le retard de livraison en vertu de l'article 50 du CMC⁴⁵. On cite deux arrêts typiques qui illustrent bien ce problème :

(1) Dans l'arrêt fameux « navire *Cozia* » de 1993⁴⁶, les parties n'ont pas prévu un délai de livraison dans le contrat de transport, mais la livraison des marchandises était retardée de plus de 6 mois par rapport à la normale. L'ayant droit à la marchandise a assigné le transporteur en justice pour obtenir réparation des dommages subis et des autres pertes économiques (*la perte de marché etc.*) résultant de ce retard.

Après l'examen, la Cour maritime refuse d'appliquer l'article 50 du CMC en raison de l'absence d'un délai de livraison convenu, cependant elle accueille les demandes de l'ayant droit aux motifs que le transporteur n'a pas exercé une diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité avant et au début du voyage, et il a pris la décision d'appareillage, malgré qu'il ait connaissance de l'état très mauvais du navire. Donc, le transporteur est déclaré responsable pour les préjudices causés à l'ayant droit, et sa faute inexcusable le prive du bénéfice de la limitation de responsabilité. Le transporteur fait appel.

En confirmant l'innavigabilité du navire due à la faute inexcusable du transporteur, la Cour d'appel réforme partiellement la décision de la Cour maritime, et précise que le transporteur est seulement responsable pour les dommages causés à la marchandise pendant le transport maritime, et non pour les autres pertes économiques, car il n'y a pas de lien de causalité entre ces pertes économiques et l'innavigabilité.

45. Cf. Chan YANG, l'article *préc.*

46. La décision de la Cour maritime de Guangzhou, (1993) Guang Hai Fa Shang Zi, n°119, « *China Minmetals Imp. & Exp. Oriental Corp. v. Crescent Commercial & Maritime (Syprus) Co., Ltd.* ». 广州海事法院, (1993) 广海法商字第 119 号, « 中国五矿东方贸易进出口公司诉罗马尼亚班轮公司海上货物运输迟延交付纠纷案 ». La Cour d'appel : la Cour populaire supérieure de Guangdong, (1996) Yue Fa Jing Er Shang Zi, n°49. 二审 : 广东省高级人民法院, (1996) 粤法经二上字第 49 号.

Par cet arrêt, on peut observer que : premièrement, le retard de livraison dans l'espèce se distingue de celui prévu à l'article 50 du CMC, puisque les parties n'ont pas prévu à l'avance un délai de livraison ; deuxièmement, même en l'absence d'un tel délai, la responsabilité du transporteur pourra être engagée pour le retard de livraison résultant du non-respect de son obligation de diligence.

(2) Dans un autre arrêt de 2008⁴⁷, la Cour maritime refuse également d'appliquer l'article 50 du CMC, vu que les parties n'ont pas convenu une date de livraison dans le contrat de transport par mer. En fait, après l'examen, il s'est avéré que le retard de livraison était dû à la négligence de l'ayant droit à la marchandise qui n'a pas fourni au transporteur les documents requis pour le dédouanement des marchandises importées, par conséquent, l'ayant droit n'est pas en droit de réclamer des dommages-intérêts à l'encontre du transporteur. L'ayant droit fait appel. La Cour d'appel rejette le pourvoi et confirme la décision de la Cour maritime.

Pour conclure, l'inapplicabilité de l'article 50 en cas de l'absence d'un délai de livraison convenu par les parties n'implique pas que l'ayant droit à la marchandise ne peut obtenir aucune réparation pour les dommages résultant d'un retard excessif et non-justifiable. En effet, d'une part, le retard de livraison, étant seulement un résultat, peut découler d'une grande variété de causes (*ex : l'innavigabilité du navire, le déroutement déraisonnable du navire, les accidents maritimes*) ; et d'autre part, les articles 47, 48 et 49 du CMC imposent explicitement au transporteur l'obligation de faire diligence, de prendre soins de la marchandise, et de ne pas faire le déroutement déraisonnable du navire.

Ainsi, il a été plusieurs fois confirmé par la jurisprudence chinoise que : lorsque les marchandises n'ont pas été livrées au port de déchargement prévu dans le délai qu'il serait raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent compte tenu de circonstances de fait, même en l'absence d'un délai expressément convenu, le transporteur est responsable du préjudice résultant de ce retard subi par les

47. La décision de la Cour maritime de Shanghai, (2008) Hu Hai Fa Shang Chu Zi, n°681, « *Shanghai Trifecta Pharma Co., Ltd. v. Shanghai Yihai International Freight Co., Ltd* ». 上海海事法院, (2008) 沪海法商初字第 681 号, « 上海卡扩进出口有限公司诉上海翼海国际货运有限公司海上货物运输迟延交付纠纷案 ». La Cour d'appel : la Cour populaire supérieure de Shanghai, (2009) Hu Gao Min Si (Hai) Zhong Zi, n°33. 二审 : 上海市高级人民法院, (2009) 沪高民四(海)终字第 33 号.

marchandises, à condition que ce retard procède d'un manquement à ses obligations essentielles⁴⁸.

En tout cas, l'article 50 est presque inutile dans la pratique judiciaire, et on s'attend que la future réforme puisse envisager « *le retard de livraison* » de façon conforme à la pratique. Sur ce point, les deux avant-projets de réforme du CMC présentés respectivement par l'Université Maritime de Shanghai⁴⁹ et par l'Université Maritime de Dalian⁵⁰, ont tous proposé l'introduction du « *délai raisonnable* » à l'alinéa 1 de l'article 50, soit, « *il y a retard à la livraison lorsque les marchandises n'ont pas été livrées au port de déchargement prévu, dans le délai expressément convenu ou, à défaut d'un tel accord, dans le délai raisonnable* ».

Nous l'avons observé, en principe, les transporteurs maritimes subissent une responsabilité de plein droit, mais les Conventions internationales et le CMC leur accordent la possibilité de s'exonérer de cette responsabilité en prévoyant une liste de cas exceptés.

Section 2. Les causes d'exonération de la responsabilité du transporteur maritime

Au plan international, les Règles de la Haye, les Règles de Hambourg, et les Règles de Rotterdam n'ont pas envisagé une même liste des cas exceptés.

Sur ce point, l'article 51 du CMC prend les mêmes cas exceptés que ceux prévus par les Règles de la Haye, mais sous une forme différente. Selon cet article, le transporteur n'est pas responsable de la perte ou du dommage subi par la marchandise pendant la durée de sa responsabilité, si cette perte ou ce dommage résulte de l'une des causes suivantes :

48. par exemple, l'arrêt « navire *Cozia* » de 1993 *préc.*, et l'arrêt « navire *Pama* » de 1994.

49. Zhengxiong JIANG, *L'étude du droit maritime chinois*, 中国海商法研究, Shanghai Academy of Social Sciences Press, édition de 2004, p. 481.

50. Yuzhuo SI, Zhengliang HU, *L'avant-projet de réforme du Code Maritime Chinois de la République populaire de Chine*, 中华人民共和国海商法修改建议稿条文参考立法例说明, Dalian Maritime University Press, édition de 2003, p. 202.

- (1) Faute du capitaine, membre de l'équipage, pilote, ou des autres préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire ;
- (2) Incendie, à moins qu'il ne soit causé par la faute personnelle du transporteur ;
- (3) Acte de dieu, ou périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables ;
- (4) Guerre ou conflit armé ;
- (5) Actes du gouvernement ou des autorités compétentes, restriction de quarantaine ou la saisie judiciaire ;
- (6) Grèves, arrêts ou entraves apportées au travail ;
- (7) Sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer ;
- (8) Actes du chargeurs, propriétaire des marchandises ou leurs agents ou représentants ;
- (9) Nature ou vice propre de la marchandise ;
- (10) Défectuosité d'emballage, ou insuffisance ou imperfection de marques;
- (11) Vices cachés du navire échappant à une diligence raisonnable ;
- (12) Toute autre cause ne provenant pas de la faute du transporteur, ou de son préposé ou agent ;

Le dernier alinéa de cet article précise que « *le fardeau de la preuve incombe au transporteur réclamant le bénéfice d'un cas excepté prévu* », sauf le cas d'incendie. Ainsi, le transporteur a la charge de prouver l'existence du cas excepté qu'il invoque, et le lien de causalité entre ce cas excepté et le dommage, néanmoins, en cas d'incendie, il appartient à l'ayant droit à la marchandise de prouver la faute du transporteur.

Par ailleurs, les juridictions chinoises exigent que le transporteur qui veut bénéficier un cas excepté, doit d'abord prouver qu'il a rempli son obligation de diligence à assurer la navigabilité du navire⁵¹, bien que cette exigence ne soit pas expressément prévue dans le CMC.

51. Wenguang ZHANG, *Study on the ocean carrier's liability regimes*, 海运承运人责任制度研究, Social Sciences Academic Press (China), édition de 2012, p. 193.

Afin d'étudier ces cas exceptés, on va les classer en trois catégories : les cas exceptés tenant à des événements extérieurs (§1), les cas exceptés concernant la faute du chargeur et le fait de la marchandise (§2), et les cas exceptés tenant à des circonstances liées à l'exploitation du navire (§3). En outre, à la différence des Règles de la Haye, l'article 52 et 53 du CMC prévoient aussi deux cas exceptés spéciaux relatifs au transport des animaux vivants et au transport des marchandises en pontée (§4).

§1. Les cas exceptés tenant à des événements extérieurs

Sont inclus dans cette catégorie : l'acte de dieu, ou les périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables (A) ; la guerre ou conflit armé (B) ; les actes du gouvernement ou des autorités compétentes, la restriction de quarantaine ou la saisie judiciaire (C) ; les grèves, arrêts ou entraves apportées au travail (D) ; et toute autres cause ne provenant pas de la faute du transporteur, ou de son préposé ou agent (E).

En fait, il s'agit des événements extérieurs et non imputable au transporteur. Dans la pratique judiciaire chinoise, le critère d'imprévisibilité est moins exigeant que le critère d'irrésistibilité. Pour pouvoir bénéficier de ces cas exceptés, le transporteur doit prouver qu'il n'était pas en mesure de *prévoir raisonnablement* cet événement, et qu'il a pris toutes les mesures requises pour éviter la réalisation de l'événement⁵².

A. Acte de dieu, périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables

En théorie, *l'acte de dieu* est considéré comme un événement de force majeure. Il s'agit généralement d'une force de la nature ou d'un phénomène naturel exceptionnellement grave, imprévisible et irrésistible (*ex : séisme, raz-de-marée, foudroiement*).

52. Cf. Peng YAO, « *Classification and definition of the forms of maritime distress* », « 论海难形成的区分和界定 », World Shipping (2002), n°4, p. 37-38.

Les périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables désignent les risques de la mer, imprévisible et irrésistible, mais moins graves que l'acte de dieu (*ex : tempête, brouillard épais, heurt contre les récifs*).

B. Guerre ou conflit armé

À l'époque contemporaine, ce cas excepté visant *la guerre ou conflit armé* opposant au moins deux pays ou groupes militaires, est rarement invoqué devant les tribunaux chinois.

C. Actes du gouvernement ou des autorités compétentes, restriction de quarantaine ou saisie judiciaire

Il concerne les décisions impératives prises par le gouvernement ou les autorités compétentes, ayant pour effet d'empêcher ou de restreindre les activités de transport maritime (*ex : embargo, expropriation du navire, confiscation des marchandises, fermeture du port*).

D. Grèves, arrêts ou entraves apportées au travail

Ce type de cas excepté est aussi peu invoqué par le transporteur, puisque les grèves ne se produisent pas souvent en Chine.

E. Toute autre cause ne provenant pas de la faute du transporteur, ou de son préposé ou agent

En théorie, « *toute autre cause* » implique que le transporteur maritime peut s'exonérer de sa responsabilité en invoquant un cas ne figurant pas dans l'énumération du CMC, à condition qu'il fasse la preuve de l'absence de toute faute de sa part et de ses préposés. Mais en pratique, les tribunaux chinois n'ont pas encore donné une interprétation explicite de cette cause.

§2. Les cas exceptés concernant la faute du chargeur et le fait de la marchandise

Sont compris dans cette catégorie : la nature ou vice propre de la marchandise (A) ; et la faute du chargeur (*la défectuosité d'emballage, ou l'insuffisance ou imperfection de marques*) (B) ;

A. Nature ou vice propre de la marchandise

Il concerne les dommages subis par la marchandise résultant de sa nature ou ses vices propres pendant le transport en mer (*ex : combustion spontanée du charbon, fermentation ou aigrissement de certaines marchandises liquides, dessèchement du café*). En revanche, si l'ayant droit à la marchandise prouve que les dommages sont causés par la faute du transporteur, ce dernier en sera responsable (*ex : le non-respecte de l'obligation de prendre soins de la marchandise*).

B. Faute du chargeur

Le transporteur s'exonère de sa responsabilité pour les dommages causés par la faute du chargeur. Dans la pratique, la faute principale du chargeur est celle dans l'emballage et le marquage des marchandises (*ex : la défectuosité d'emballage, l'insuffisance ou imperfection de marque*). Il s'agit aussi des autres actes ou d'omissions du chargeur (*ex : la mauvaise rédaction du connaissement par le chargeur*).

§3. Les cas exceptés tenant à des circonstances liées à l'exploitation du navire

Cette catégorie comporte : l'incendie (A) ; le sauvetage ou la tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer (B) ; la faute nautique (C) ; et le vice caché du navire (D).

A. Incendie

L'incendie à bord d'un navire a souvent des conséquences très lourdes sur les plans humain, matériel, économique et environnemental. Pour protéger les intérêts du transporteur, le CMC prévoit dans son article 51, alinéa 1, (2) que pendant la durée de responsabilité, le transporteur n'est pas responsable du dommage résultant de « *l'incendie, à moins qu'il ne soit causé par la faute personnelle du transporteur* ».

Selon le dernier alinéa de l'article 51, c'est à l'ayant droit à la marchandise qu'il incombera de démontrer la faute du transporteur. Sur ce point, pour les juridictions chinoises, seule *la faute personnelle du transporteur* peut priver le transporteur du bénéfice du cas excepté d'incendie⁵³, par conséquent, la faute ou le fait de ses préposés ou agents n'affecte pas son droit d'invoquer ce cas excepté.

De plus, ce cas excepté vise non seulement *l'incendie à bord du navire*, mais *tout incendie* qui s'est produit pendant la durée de responsabilité du transporteur prévue par l'article 46 du CMC :

– à l'égard des marchandises transportées en conteneur, depuis leur réception au port de chargement jusqu'à leur livraison au port de déchargement (*ex : l'incendie qui s'est produit dans un entrepôt du port*⁵⁴) ;

– à l'égard des marchandises ordinaires non conteneurisées, depuis leur prise en charge à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire.

Enfin, il faut souligner qu'avant d'invoquer le cas excepté d'incendie, le transporteur doit d'abord faire la preuve de son obligation de diligence pour mettre son bâtiment en état de navigabilité.

53. Cf. Debo LI, « *Comments on fire exemption clause in CMC* », « 我国海商法中火灾免责条款及其相关法律问题探析 », *Journal of Chongqing Jiaotong University (Social Sciences Edition)* (2002), vol. 12, n°5, p. 36.

54. La décision de la Cour maritime de Shanghai, (2005) Hu Hai Fa Shang Chu Zi, n°249, « *Zhejiang Branch of People's Insurance Company of China v. China Consolidation Services Ltd. of Shanghai* ». 上海海事法院, (2005) 沪海法商初字第 249 号, « 中国人民财产保险股份有限公司浙江省分公司诉上海瀚航集运有限公司海上货物运输合同货物灭失纠纷案 ».

B. Sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer

Le transporteur n'est pas responsable pour les dommages subis par la marchandise en cas de sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer. En outre, il n'est pas non plus responsable en cas de déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies ou des biens en mer (*l'article 49, l'alinéa 2 du CMC*).

C. Faute nautique

Aux termes de l'article 51, alinéa 1, (2) du CMC, le transporteur n'est pas responsable pour la perte ou les dommages subis par la marchandise, résultant des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote, ou des préposés dans la navigation ou dans l'administration du navire.

La faute nautique comprend deux types de fautes, selon le juriste Yuzhuo SI, *la faute dans la navigation* désigne la faute dans la conduite du navire en mer et dans les opérations d'accostage du navire ; et *la faute dans l'administration* désigne la faute dans le maintien du fonctionnement du navire au cours du voyage maritime⁵⁵.

Au tout début, la faute nautique était créée pour protéger les intérêts du transporteur à l'époque où la technologie de la navigation, de la construction du navire *etc.* était faible. Dès le départ du navire, le transporteur ne pouvait plus prendre contact avec son capitaine.

Mais, avec la création des moyens de télécommunication, le perfectionnement des navires et le développement des autres techniques, on constate que la faute nautique est en déclin. Surtout, au plan international, les Règles de Hambourg et les Règles de Rotterdam ont déjà fait disparaître la faute nautique comme cause d'exonération de responsabilité du transporteur. Aujourd'hui, cette question sur la suppression ou non de la faute nautique est posée devant la Chine.

55. Yuzhuo SI, « *Droit maritime* », « 海商法 », Law Press, édition de 2007, p. 110.

D'après beaucoup des juristes chinois, compte tenu de l'état actuel de transport maritime, la faute nautique ne doit pas être écartée de la liste des cas exceptés du CMC, car depuis ces dernières années, le marché du transport maritime international étant durablement déprimé, c'est le chargeur qui prend la parole. Dans ce contexte, si on supprime la faute nautique, le transporteur va supporter une responsabilité plus grande, et cela va aggraver le déséquilibre des intérêts entre les parties.

De plus, à présent, la Chine n'est pas prête pour supprimer la faute nautique en raison du faible niveau global de la qualité de ses marins, d'un grand impact inévitable sur l'assurance maritime *etc.* Toutefois, la discussion de cette question va continuer, et la future réponse de la Chine est incertaine.

D. Vices cachés du navire

Lorsque la marchandise subit des pertes ou dommages pendant le transport maritime, le transporteur peut invoquer le cas excepté des vices cachés du navire pour s'exonérer de sa responsabilité, sous certaines conditions.

Proprement dit, il s'agit des vices cachés échappant à une diligence raisonnable. En général, c'est un vice inhérent au navire qui ne peut être décelé après un examen attentif et sérieux conformément aux exigences de la loi par un technicien qualifié⁵⁶. Dans la pratique, ces vices cachés sont souvent liés aux défauts de la structure du navire (*ex : coque, moteur, attachements du navire*).

§4. Les cas exceptés spéciaux

Restent deux cas exceptés spéciaux : celui relatif au transport des animaux vivants (A), et celui relatif au transport des marchandises en pontée (B).

A. Cas excepté lié au transport des animaux vivants

Le CMC s'applique aux transports de animaux vivants, en vertu de son article

56. Tingzhong FU, « *Droit maritime* », « 海商法论 », Law Press, édition de 2007, p. 169.

42, (5) qui annonce que « *le terme marchandises comprend les animaux vivants (...)* ». Pour ce type de transport, un cas excepté est prévu à l'article 52 du CMC, selon lequel, le transporteur n'est pas responsable pour pertes ou dommages résultant des risques particuliers inhérents à ce genre de transport.

Pour bénéficier de ce cas excepté, le transporteur a la charge de prouver l'existence des risques particuliers inhérents à ce genre de transport ; le lien de causalité entre ces risques particuliers et les pertes ou dommages subis par la marchandise ; et qu'il s'est conformé aux instructions concernant les animaux qui lui ont été données par le chargeur ;

B. Cas excepté lié au transport des marchandises en pontée

L'article 53 du CMC prévoit que : « *le transport des marchandises en pontée ne peut être effectué par le transporteur que conformément à un accord avec le chargeur, ou aux usages du transport maritime, ou aux lois ou réglementations administratives. Lorsque le transport des marchandises en pontée est effectué en conformité avec les dispositions de l'alinéa précédent, le transporteur n'est pas responsable pour pertes ou dommages subis par la marchandise résultant des risques particuliers inhérents à ce genre de transport. Si le transporteur, en violation des dispositions du premier alinéa du présent article, a effectué un transport des marchandises en pontée, et les marchandises ont subi par conséquent les pertes ou dommages, le transporteur en est responsable* ».

Pour bénéficier de ce cas excepté, le transporteur a la charge de prouver l'existence des risques particuliers inhérent à ce genre de transport ; le lien de causalité entre ces risques particuliers et les pertes ou dommages subis par la marchandise ; et que le transport en pontée est régulier, soit il est effectué conformément à un accord avec le chargeur, aux usages du transport maritime, ou aux lois ou réglementations administratives ;

Il faut souligner que la condition préalable de ce cas excepté est la régularité du transport en pontée, donc si le transporteur a effectué un transport en pontée irrégulier, il est responsable pour la perte ou dommages subis par la marchandise

dû à la pontée.

En pratique, lorsque le transporteur et le chargeur ont convenu que les marchandises peuvent être transportées en pontée, mais cet accord n'est pas mentionné au connaissement, il appartient au transporteur de prouver l'existence d'un tel accord par les autres moyens, et il n'a pas le droit d'opposer cet accord à un tiers porteur de bonne foi⁵⁷.

En conclusion : les causes d'exonération de responsabilité prévues par le CMC ne sont pas absolues, car l'ayant droit à la marchandise conserve la possibilité de prouver la faute du transporteur ayant concouru au dommage pour neutraliser un cas excepté. Bien que cette possibilité ne soit pas expressément prévue par le CMC, mais il y a un grand consensus sur une telle possibilité dans la pratique judiciaire.

De la sorte, la faute du transporteur pourra neutraliser partiellement ou totalement le cas excepté, et l'article 54 du CMC⁵⁸ permet ainsi un partage de responsabilité pour la réparation du dommage.

À part des cas exceptés prévus, l'autre contrepartie du principe de responsabilité de plein droit du transporteur maritime est le régime de la limitation de responsabilité.

Section 3. La limitation légale de la responsabilité du transporteur maritime

Il convient de présenter d'abord le champ d'application et le montant de la limitation (§1), et ensuite les cas d'exclusion de la limitation (§2).

57. Yuzhuo SI, *L'étude sur la tendance de la législation du droit maritime international*, 国际海事立法趋势及对策研究, Law Press, édition de 2002, p. 325.

58. V. L'article 54 du Code maritime chinois : « Lorsque la perte, le dommage ou le retard subi par la marchandise est causé par le fait ou la faute du transporteur ou son préposé ou mandataire, et simultanément par une autre cause, le transporteur n'est responsable que dans la mesure où il n'a pas le droit de s'exonérer de sa responsabilité. En revanche, le transporteur a la charge de prouver que la perte, le dommage ou le retard résulte aussi de l'autre cause susdite ».

§1. Le champ d'application et le montant de la limitation

Le Code maritime chinois prévoit deux sortes de limitation de responsabilité du transporteur : un pour le cas de pertes ou dommages subis par la marchandise (A), et l'autre pour le cas de livraison en retard (B).

A. La limitation en cas de perte ou dommage subis par la marchandise

Aux termes de l'article 56, du CMC, la responsabilité du transporteur pour la perte ou dommage subi par la marchandise doit être limitée à un montant équivalant à 666,67 DTS (*unités de compte*) par colis ou unité, ou 2 DTS (*unités de compte*) par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

Lorsqu'un conteneur, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énuméré au connaissement comme étant inclus dans ce engin sera considéré comme un colis ou unité. En dehors du cas prévu ci-dessus, cet engin sera considéré comme un colis ou unité.

En outre, lorsque l'engin de transport n'appartient pas au transporteur, ou n'est pas fourni par lui, cet engin sera considéré comme un colis ou unité.

B. La limitation en cas de retard de livraison

L'article 57 du CMC régit la limitation en cas de retard à la livraison. En vertu de cet article, la responsabilité du transporteur pour les pertes économiques résultant du retard de livraison doit être limitée à un montant équivalant au fret payable pour les marchandises ayant subi le retard.

Lorsque la perte ou dommage des marchandises a eu lieu en même temps que les préjudices économiques résultant du retard de livraison, la limitation de responsabilité du transporteur est celle prévue à l'alinéa 1 de l'article 56 du CMC.

En fait, nous l'avons observé, les dispositions concernant le retard de

livraison dans le CMC s'appliquent peu dans la pratique judiciaire, en raison de la condition préalable de l'existence d'un « *délai expressément convenu* ». On attend toujours une réforme sur ce point, sinon, cette limitation en cas de retard de livraison n'a pas de sens.

§2. L'exclusion de la limitation

En principe, la limitation de responsabilité du transporteur ne peut pas être diminuée dans son montant, cependant, cette limitation va être exclue dans 2 situations : la déclaration de la valeur réelle de la marchandise (A), et la faute intentionnelle ou inexcusable du transporteur (B).

A. La déclaration de la valeur réelle de la marchandise

Selon l'article 56, alinéa 2 du CMC, l'augmentation du montant de la limitation est possible par accord entre le transporteur et le chargeur, et l'exclusion du montant de la limitation est aussi licite en cas de déclaration de la valeur réelle de la marchandise sous deux conditions :

- 1° La nature et la valeur des marchandises ont été déclarées par le chargeur avant leur embarquement ;
- 2° La déclaration était insérée dans le connaissement.

B. La faute intentionnelle ou la faute inexcusable du transporteur

L'article 59 du CMC prévoit que : « *le transporteur n'a pas le droit de bénéficier de la limitation de responsabilité établie par l'article 56 et l'article 57 du CMC, s'il est prouvé que la perte, le dommage ou la livraison en retard des marchandises 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* » ; et que « *le préposé ou mandataire du transporteur n'a pas le droit de bénéficier de la limitation de responsabilité établie par l'article 56 et l'article 57 du CMC, s'il est prouvé que la perte, le dommage ou la livraison en retard des marchandises résulte d'un acte ou d'une omission du préposé ou mandataire 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 ».

Aux termes de cet article, le transporteur (ou ses préposés ou mandataires) ne peut pas se prévaloir de la limitation en raison de sa faute intentionnelle ou sa faute inexcusable. *La faute intentionnelle* désigne un acte ou une omission commis avec l'intention de provoquer un dommage, et *la faute inexcusable* désigne un acte ou une omission commis témérement et avec consciemment qu'un dommage en résulterait probablement.

Mais une question se pose devant les tribunaux chinois : es-ce que le transporteur va aussi perdre son droit de la limitation, lorsque le dommage est causé par une faute intentionnelle ou inexcusable de ses préposés ou mandataires ? Selon la jurisprudence, il n'y a pas une réponse certaine :

– dans l'arrêt « navire *Sanshan creator* » de 1995⁵⁹, la Cour maritime de Guangzhou considère que la faute inexcusable du capitaine prive le transporteur du bénéfice de la limitation de responsabilité ;

– dans l'arrêt « navire *Kaitone n°6* » de 1996⁶⁰, la Cour maritime de Guangzhou considère que la faute inexcusable du marin ne prive pas le transporteur du bénéfice de la limitation de responsabilité ;

– dans l'arrêt « navire *Tongxinquan* » de 1999, la Cour maritime de Ningbo considère que la perte du droit de la limitation du capitaine entraîne la perte du droit de la limitation du transporteur, mais cette décision est infirmée par la Cour populaire supérieure de Zhejiang⁶¹.

De la sorte, une modification éventuelle de l'article 59 est entendue pour clarifier la relation entre son alinéa 1 et alinéa 2.

59. <http://www.0775edu.cn/html/guojipindao/haishihaishang/2009/0904/1549.html>

60. La décision de la Cour maritime de Guangzhou, (1997) Guang Hai Fa Shi Zi, n°47. 广州海事法院, (1997) 广海法事字第 47 号.

61. L'arrêt de la Cour populaire supérieure de Zhejiang, (2001) Zhe Jing Er Zhong Zi, n°109. 浙江省高级人民法院, (2001) 浙经二终字第 109 号.

En conclusion : l'article 58 du CMC précise encore que : « *la défense et la limitation de responsabilité prévue au présent chapitre s'appliquent à toute action en justice intentée contre le transporteur pour la perte, le dommage ou la livraison en retard des marchandises couvertes par le contrat de transport de marchandise par mer, même si le réclamant n'est pas partie au contrat, et quel soit le fondement de l'action (contractuelle ou délictuelle)* » ; et que « *lorsqu'une action au sens de l'alinéa précédent est intentée contre les préposés ou mandataires du transporteur, ils peuvent aussi bénéficier des dispositions de l'alinéa précédent, à condition qu'ils prouvent qu'ils ont agi dans le cadre de leurs fonctions* ».

Cet article implique deux choses :

(1) Dans le cadre de l'exécution du contrat de transport maritime, toute action contre le transporteur en responsabilité contractuelle ou délictuelle, intentée par un contractant ou un tiers lié au contrat, n'influence pas le droit pour le transporteur d'invoquer un cas excepté ou la limitation de responsabilité sous réserves des conditions prévues par le CMC ;

(2) L'alinéa 2 de l'article 58 est *la clause Himalaya* du CMC⁶² : les préposés ou mandataires du transporteur pourront bénéficier des mêmes immunités et limitations que celles accordées au transporteur, sous condition qu'ils ont agi dans le cadre de leurs fonctions.

62. Yuzhuo SI, « *Droit maritime* », « *海商法* », Renmin University of China Press, édition de 2008, p. 116.

CHAPITRE III – LA MISE EN OEUVRE DE LA RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR MARITIME

L'action en responsabilité contre le transporteur maritime est soumise à certaines conditions concernant le titulaire du droit d'action (Section 1), la compétence juridictionnelle (Section 2), et la prescription (Section 3).

Section 1. Le titulaire du droit d'action

En fait, le droit maritime chinois ne prévoit pas les dispositions sur le titulaire du droit d'action contre le transporteur maritime pour demander la réparation du dommage, sauf pour le cas de la livraison sans connaissance : d'après l'interprétation de la Cour populaire suprême⁶³, pour être le titulaire du droit d'action, il faut satisfaire aux deux conditions :

- 1° la possession du connaissance original ;
- 2° la preuve des dommages résultant de la livraison sans connaissance.

Même dans la pratique judiciaire chinoise, il n'y a pas beaucoup d'arrêts mettant en cause le titulaire du droit d'action. En général, le cocontractant du transporteur dispose du droit d'agir, lorsque la marchandise a subi des pertes ou dommages pendant le transport maritime.

Par ailleurs, ce droit d'agir peut faire l'objet d'une transmission par subrogation, ou par cession.

Concernant la subrogation : selon l'article 252 du CMC, lorsque l'assureur indemnise l'ayant droit à la marchandise (*son assuré*) dans le cadre de la couverture résultant de la police, il bénéficiera d'un recours contre le transporteur (*tiers personne*). Et, l'assuré doit fournir à l'assureur les documents et les informations

63. V. « Les dispositions de la Cour populaire suprême portant sur des questions relatives à l'application de la loi aux litiges sur la livraison de marchandise sans connaissance » promulguées le 26 février 2009. 2009年2月26日颁布的« 最高人民法院关于审理无正本提单交付货物案件适用法律若干问题的规定 ».

nécessaires et doit s'efforcer d'assister l'assureur dans la poursuite contre le transporteur.

La loi de procédure maritime spéciale de Chine⁶⁴ apporte plus de précisions sur la subrogation :

– Selon l'article 94, lorsque l'assureur obtient le droit d'agir par subrogation, et si l'assuré n'a pas encore intenté une action contre le transporteur (*tiers personne*), l'assureur doit, au nom de lui-même, intenter une action contre le transporteur (*tiers personne*).

– Selon l'article 95, lorsque l'assureur obtient le droit d'agir par subrogation, et si l'assuré a déjà intenté une action contre le transporteur (*tiers personne*), l'assureur peut demander au tribunal le changement de partie, de manière à exercer son droit d'agir par subrogation. Et, lorsque l'indemnité d'assurance souscrite par l'assuré ne peut compenser toutes les pertes causées par le transporteur (*tiers personne*), l'assureur et l'assuré peuvent, à titre de demandeurs conjoints, exiger une indemnité au transporteur (*tiers personne*). D'après l'interprétation de la Cour populaire suprême⁶⁵, cet article implique que l'assureur doit, au nom de lui-même, intenter l'action contre le transporteur (*tiers personne*) ; et lorsqu'il intente l'action au nom des autres personnes, son action doit être déclarée irrecevable ou être rejetée par le Cour maritime.

Concernant la cession : l'ayant droit à la marchandise peut aussi céder son droit d'agir à son assureur ou toute autre personne, en respectant le formalisme prévu par l'article 80 de la loi des contrats de Chine⁶⁶ : « *lorsque le créancier cède ses droits, il doit en informer le débiteur. En l'absence d'une telle notification, la cession ne produira pas d'effet à l'égard du débiteur* ».

64. V. « *La loi de procédure maritime spéciale de la République populaire de Chine* » promulguée le 25 décembre 1999. 1999 年 12 月 25 日颁布的《中华人民共和国海事诉讼特别程序法》。

65. V. L'article 65 de « *l'interprétation de la Cour populaire suprême sur l'application de la loi de procédure maritime spéciale de la République populaire de Chine* » promulguée le 6 janvier 2003. 2003 年 1 月 6 日颁布的《最高人民法院关于适用“中华人民共和国民事诉讼法”若干问题的解释》第 65 条。

66. V. « *La loi des contrats de la République populaire de Chine* » promulguée le 15 mars 1999. 1999 年 3 月 15 日颁布的《中华人民共和国合同法》。

En outre, aux termes de l'article 253 du CMC, lorsque l'assuré renonce à son droit d'action contre le transporteur (*tiers personne*) sans consentement de l'assureur, ou l'assureur n'est pas en mesure d'exercer son droit de recours en raison de la faute de l'assuré, l'assureur peut effectuer une réduction correspondante du montant de l'indemnité.

Section 2. La compétence juridictionnelle

Un principe est posé par l'article 268 du CMC, selon lequel, lorsqu'il y a des divergences entre le Code maritime chinois et une Convention internationale ratifiée par la Chine ou à laquelle la Chine a adhéré, les dispositions de la Convention s'appliquent, à moins que les dispositions seraient déclarées comme réserves par la Chine. Les usages internationaux peuvent être appliqués à des questions pour lesquelles les dispositions pertinentes ne sont pas prévues ni par la loi chinoise, ni par aucune Convention internationale ratifiée par la Chine ou à laquelle la Chine a adhéré.

En vertu de l'article 269 du CMC, les parties au contrat peuvent choisir la loi applicable au contrat, sauf si la loi en dispose autrement. En l'absence d'un tel choix des parties, la loi applicable est celle du pays ayant le lien le plus étroit avec le contrat.

Mais il faut souligner que l'application des lois étrangères ou des usages internationaux ne doit pas porter atteinte aux intérêts publics de la République populaire de Chine (*l'article 276 du CMC*).

Concernant l'effet juridique de la clause de juridiction insérée au connaissance : le droit maritime chinois ne prévoit pas les dispositions sur ce point. En vertu du Code de procédure civile de Chine⁶⁷, il semble que la clause de juridiction est généralement valable, mais dans la pratique judiciaire, les tribunaux

67. V. « *Le Code de procédure civile de la République populaire de Chine* » promulgué le 9 avril 1991. 1991年4月9日颁布的《中华人民共和国民事诉讼法》.

chinois considèrent souvent que la désignation d'une juridiction d'un État étranger n'est pas licite aux motifs que, soit la juridiction étrangère choisie n'est pas effectivement liée au litige, soit cette clause de juridiction n'est pas réciproque et égale, ou soit cette clause de juridiction n'est pas assez explicite.

Concernant l'effet juridique de la clause compromissoire insérée au connaissance : en théorie, la validité de la clause compromissoire est déterminée par les articles 16, 17 et 18 du droit de l'arbitrage de Chine⁶⁸ :

– L'article 16 prévoit que « *an arbitration agreement shall include the arbitration clauses provided in the contract and any other written form of agreement concluded before or after the disputes providing for submission to arbitration. The following contents shall be included in an arbitration agreement: 1) the expression of the parties' wish to submit to arbitration; 2) the matters to be arbitrated; and 3) the Arbitration Commission selected by the parties* ».

– L'article 17 prévoit que « *an arbitration agreement shall be invalid under any of the following circumstances: 1) matters agreed upon for arbitration are beyond the scope of arbitration prescribed by law; 2) an arbitration agreement concluded by persons without or with limited capacity for civil acts; 3) one party forces the other party to sign an arbitration agreement by means of duress* ».

– L'article 18 prévoit que « *if the arbitration matters or the arbitration commission are not agreed upon by the parties in the arbitration agreement, or, if the relevant provisions are not clear, the parties may supplement the agreement. If the parties fail to agree upon the supplementary agreement, the arbitration agreement shall be invalid* ».

Alors, dans la pratique, il arrive souvent que la clause compromissoire en cause ne satisfait pas à ces strictes exigences prévues par les articles susvisés.

68. V. « *Le droit de l'arbitrage de la République populaire de Chine* » promulgué le 31 août 1994. 1994年8月31日颁布的« 中华人民共和国仲裁法 ».

Section 3. Les règles de prescription

S'agissant du délai de prescription : selon l'article 257 du CMC, la prescription de l'action en responsabilité contre le transporteur concernant le transport de marchandises par mer est d'un an, à compter du jour où les marchandises ont été ou auraient dû être livrées par le transporteur ; Dans la prescription ou après l'expiration de celle-ci, la personne prétendument responsable peut intenter une action récursoire dans un délai de 90 jours à compter du jour où il s'est acquitté de l'indemnité, ou du jour où il a reçu une copie de la requête introductive d'instance ;

La prescription de l'action en responsabilité contre le transporteur concernant la charte-partie est de deux ans, à compter du jour où le demandeur a connu ou aurait dû savoir que son droit a été violé.

S'agissant de la suspension de prescription : selon l'article 266 du CMC, la prescription sera suspendue, si le demandeur ne peut pas intenter une action en raison de la force majeure ou des autres causes d'empêchement, dans les derniers six mois de la prescription ; À compter du jour où la cause de suspension disparaît, la prescription recommence à courir.

S'agissant de l'interruption de prescription : selon l'article 267 du CMC, la prescription doit être interrompue en raison d'une action intentée en justice, d'un arbitrage demandé par le réclamant, ou d'un engagement de s'acquitter de ses obligations par la personne contre laquelle la demande a été soulevée ; Cependant, la prescription ne doit pas être interrompue, si le demandeur retire son action ou son arbitrage, ou son action a été rejetée par une décision du tribunal. Lorsque le réclamant fait une demande de la saisie du navire, la prescription doit être interrompue à compter du jour où la demande est faite. La prescription est comptée à nouveau à partir du moment de l'interruption.

CONCLUSION

Il y a plus d'une vingtaine d'années depuis l'entrée en vigueur du Code maritime chinois. Pendant cette vingtaine d'années, beaucoup de changements ont lieu dans la pratique maritime, et l'environnement de la législation nationale et internationale s'est aussi développé, par conséquent, les défauts et les insuffisances du CMC apparaissent.

Pour répondre aux nouvelles exigences du commerce maritime mondial, il est important et urgent de commencer la réforme du CMC. Malgré la forte demande des juristes et des professionnels, cette réforme n'est pas encore déclenchée. Cependant, on peut quand même constater une attitude certaine de la Chine sur ce point.

En décembre 2000, l'Université maritime de Shanghai et l'Université maritime de Dalian ont été chargées d'étudier la modification du CMC par le ministère des transports chinois. Puis, en 2003, deux avant-projets de la réforme sont respectivement accomplis par lesdites universités.

Au plan international, l'adoption de la « *Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer* » (*Règles de Rotterdam*) par l'Assemblée générale en décembre 2008, suscite encore une vive discussion sur la réforme du CMC, et cela apporte en effet une bonne opportunité de lancer la réforme.

Dans le futur, l'adhésion de la Chine aux Règles de Rotterdam reste incertaine, mais plusieurs dispositions de ces nouvelles Règles, surtout celles tenant compte de nombreuses nouveautés technologiques et commerciales (*ex : la conteneurisation, les documents électroniques de transport*) méritent attention, à l'occasion de la réforme éventuelle du CMC.

Bibliographie

LES OUVRAGES

- Wenguang ZHANG, *Study on the ocean carrier's liability regimes*, 海运承运人责任制度研究, Social Sciences Academic Press (China), édition de 2012.
- Faqiang YUAN, *Bilingual textbook on maritime law*, 海商法双语教程, Peking University Press, édition de 2014.
- Yuzhuo SI, *Droit maritime*, 海商法, Renmin University of China Press, édition de 2008.
- Yuzhuo SI, *Traité du droit maritime*, 海商法专论, Renmin University of China Press, édition de 2007.
- Yuzhuo SI, *L'étude sur la tendance de la législation du droit maritime international*, 国际海事立法趋势及对策研究, Law Press, édition de 2002.
- Zengjie ZHU, *Recueil de Zengjie ZHU*, 朱曾杰文集, Law Press, édition de 2007.
- Liangyi YANG, *Le connaissance et tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer*, 提单及其他付运单证(修订版), China University of Political science and Law Press (CUPL Press), édition modifiée de 2007.
- Tingzhong FU, *Droit maritime*, 海商法论, Law Press, édition de 2007.
- Yihang CHENG, *L'étude comparatives des questions relatives à la responsabilité du transporteur maritime international*, 国际海运承运人责任问题比较法研究, Wuhan University Press, édition de 2014.
- Yuzhuo SI, *Les questions et les réponses (Q&A) sur le droit maritime de la République populaire de Chine*, 中华人民共和国海商法问答, China Communications Press, édition de 1992.

- Dongnian YIN, Yu GUO, *Droit du transport des marchandises par mer*, 海上货物运输法, People's Court Press, édition de 2000.
- Zhengxiong JIANG, *L'étude du droit maritime chinois*, 中国海商法研究, Shanghai Academy of Social Sciences Press, édition de 2004.
- Yuzhuo SI, Zhengliang HU, *L'avant-projet de réforme du Code Maritime Chinois de la République populaire de Chine*, 中华人民共和国海商法修改建议稿条文参考立法例说明, Dalian Maritime University Press, édition de 2003.

LES THÈSES ET MÉMOIRES

- Liufeng ZHANG, « *Étude comparative du contrat de transport maritime de marchandise en droit français et en droit chinois* », thèse du CDMT.
- Luyi ZHANG, « *Comparaison entre le droit maritime français et le droit maritime chinois* », thèse du CDMT.
- Qiang WANG, « *Le projet de réforme du code maritime chinois* », mémoire du CDMT.
- Shan SHAO, « *Le transport maritime chinois* », mémoire du CDMT.
- Jing HE, « *L'identification du transporteur maritime en cas d'affrètement* », mémoire du CDMT.

LES ARTICLES

- Paul TOURRET, « *Le transport maritime chinois, puissance et limites?* », Note de Synthèse n°160, décembre 2013, Institut Supérieur d'Économie Maritime (ISEMAR).
- J-M. MONIÈRE, « *Les NVOCC, du concept de transporteur maritime contractuel* », A.D.M.O.1998, p. 108.
- Yu GUO, « *Study on the actual carrier under the law of carriage of goods by sea (J)* », « *论海上货物运输中的实际承运人制度 (J)* », Law and Social Development, 2000 (3), p. 84.

- Qiuwen WANG, « *Presuming the registered shipowner to be the carrier: study on the identification of carrier under the Rotterdam Rules* », « 船东可反驳的推定责任：鹿特丹规则中承运人识别推定制度之考察---兼论中国海商法承运人识别制度的发展 », *Annual of China Maritime Law*, Vol. 22, No. 4, Dec. 2011, p. 23.
- Xiangxian LI, « *Les facteurs humains dans les accidents maritimes* », « 海事事故中的人为因素 » *Zhong Guo Shui Yun*, 2002 (3).
- Weiming WANG, « *L'influence du Code ISM sur les critères de la navigabilité du navire* », « ISM 规则对船舶适航标准的影响 », *Journal of Shanghai Maritime University*, 2003 (3).
- Pierre BONASSIES, *DMF* 1998, Hors-série n°2, n°109, p. 71.
- Christian SCAPEL, « *Les réformes apportées par les Règles de Hambourg à la responsabilité du transporteur maritime* », *Actes du colloque IMTM du 25 novembre 1992*, n°21, p. 61.
- Hongjun SHAN, yang ZHAO, Yanmin GE, « *Brief analysis on period of liability of carrier---discussing amendments of article 46 of Chinese Maritime Code* », « 浅析承运人的责任期间---兼谈对我国海商法第 46 条的修改 », *Annual of China Maritime Law* (2002), p. 59-60.
- Chan YANG, « *L'étude sur l'application des dispositions relatives au retard de livraison dans le CMC et les autres questions le concernant* », « 海商法中迟延交付条款的适用及其相关问题分析 », *Shanghai Judicial Practice* (2010), n°8.
- Peng YAO, « *Classification and definition of the forms of maritime distress* », « 论海难形成的区分和界定 », *World Shipping* (2002), n°4, pp. 37-38.
- Debo LI, « *Comments on fire exemption clause in CMC* », « 我国海商法中火灾免责条款及其相关法律问题探析 », *Journal of Chongqing Jiaotong University (Social Sciences Edition)* (2002), vol. 12, n°5, p. 36.

Table des matières

<i>Remerciements</i>	2
<i>Abréviations</i>	3
<i>Sommaire</i>	4
INTRODUCTION	5
CHAPITRE I – LE FONDEMENT DE LA RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR MARITIME	7
Section 1. La qualité du transporteur	7
§1. La notion du transporteur maritime	8
A. Le transporteur maritime et le transporteur de fait	8
B. Le NOVCC	12
§2. L'identification du transporteur maritime	13
A. Les règles d'identification dans les Conventions internationales.....	14
B. Les règles d'identification dans le Code maritime chinois	15
Section 2. Les obligations fondamentales du transporteur	18
§1. L'obligation de diligence pour mettre le navire en état de navigabilité	19
A. Les dispositions du CMC et celles des conventions internationales sur l'obligation de diligence	19
B. Le fardeau de la preuve sur l'obligation de diligence	21
C. L'influence du Code ISM sur l'obligation de diligence	23
§2. L'obligation de prendre soins de la marchandise	24
§3. L'obligation de réaliser le voyage en droiture	25

A. Le principe de voyage en droiture	26
B. L'appréciation d'un <i>déroutement justifié</i>	27
C. Les effets juridiques d'un <i>déroutement injustifié</i>	28

CHAPITRE II – LE CADRE DE LA RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR MARITIME33

Section 1. Le principe et domaine de responsabilité du transporteur33

§1. Le principe de la responsabilité	33
§2. Le domaine de la responsabilité	36
A. Le domaine dans le temps	36
B. Le domaine dans l'espace	39

Section 2. Les causes d'exonération de responsabilité du transporteur45

§1. Les cas exceptés tenant à des événements extérieurs	47
A. Acte de dieu, périls de la mer	47
B. Guerre ou conflit armé	48
C. Actes du gouvernement	48
D. Grèves	48
E. <i>toute autre clause</i>	48
§2. Les cas exceptés concernant la faute du chargeur et le fait de la marchandise	49
A. Vices propres de la marchandise	49
B. Faute du chargeur	49
§3. Les cas exceptés tenant à des circonstances liées à l'exploitation du navire	49
A. Incendie	50
B. Sauvetage ou tentative de sauvetage	51
C. Faute nautique	51
D. Vices cachés du navire	52

§4. Les cas exceptés spéciaux	52
A. Cas excepté lié au transport des animaux vivants	52
B. Cas excepté lié au transport des marchandises en pontée	53
Section 3. La limitation légale de responsabilité du transporteur	54
§1. Le champ d'application et le montant de la limitation	55
A. En cas de perte ou dommage subis par la marchandise.....	55
B. En cas de retard de livraison	55
§2. L'exécution de la limitation	56
A. La déclaration de la valeur réelle de marchandise	56
B. La faute intentionnelle ou la faute inexcusable du transporteur.....	56
 CHAPITRE III – LA MISE EN OEUVRE DE LA RESPONSABILITÉ DU	
TRANSPORTEUR MARITIME	59
Section 1. Le titulaire du droit d'action	59
Section 2. La compétence juridictionnelle	61
Section 3. Les règles de prescription	63
 CONCLUSION	64
 <i>Bibliographie</i>	<i>65</i>
 <i>Table des matières</i>	<i>68</i>