



Faculté de Droit et
de Science Politique
Aix-Marseille Université



UNIVERSITE D'AIX-MARSEILLE
FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE

POLE TRANSPORTS
CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS (CDMT)

LES CLAUSES DE MISE EN PONTEE

Mémoire pour l'obtention du
Master 2 Droit et Management des Activités Maritimes

par

Louis GRIMAULT

Sous la direction de M. le Professeur Cyril BLOCH

Année universitaire 2020-2021

Remerciements

Je remercie en premier lieu le Professeur Cyril BLOCH et l'ensemble des équipes du CDMT pour leur disponibilité, leurs conseils et la qualité des enseignements dispensés.

Je remercie également les membres du cabinet CRTL qui m'ont accueilli au cours de mon alternance, en particulier Messieurs Damien DUMARTIN et Grégory NAPPEE.

Je remercie enfin mes proches de leur soutien sans faille.

Sommaire

REMERCIEMENTS.....	1
SOMMAIRE	3
TABLES DES ABREVIATIONS ET SIGLES UTILISES	5
INTRODUCTION	7
PARTIE 1 :..... CLAUSES VISANT A DILUER LES OBLIGATIONS DES TRANSPORTEURS MARITIMES.....	11
TITRE 1 : DISPENSE DE NOTIFICATION DE MISE EN PONTEE.....	12
TITRE 2 : PRESOMPTION DU CONSENTEMENT DU CHARGEUR	28
PARTIE 2 :.. CLAUSES VISANT A AMENAGER LA RESPONSABILITE DES TRANSPORTEURS MARITIMES.....	42
TITRE 1 : AMENAGEMENT DE LA RESPONSABILITE DES TRANSPORTEURS MARITIMES 43	
TITRE 2 : TRANSITION VERS UN ENCADREMENT STRICT DE LA RESPONSABILITE DES TRANSPORTEURS.....	55
CONCLUSION	67
BIBLIOGRAPHIE.....	70
ANNEXES	74
TABLE DES MATIERES	78
RESUME.....	80

Tables des abréviations et sigles utilisés

CDMT : Centre de droit maritime et des transports

BTL : Bulletin des transports et de la logistique

Bull. Civ : Bulletin des arrêts de la Cour de cassation, chambres civiles (I, II, III)

CA : Cour d'appel

Cass. Com. : Chambre commerciale de la Cour de cassation

CCIM : Chambre de Commerce et d'industrie de la Martinique

Dir. : Direction

DMF : revue Droit maritime Français

IMTM : Institut Méditerranéen des Transports Maritimes

LGDJ : Librairie générale de droit et de jurisprudence

Obs. : Observations

Revue Scapel : Revue de droit commercial maritime, aérien et des transports

RTD com. : Revue trimestrielle de droit commercial

RUU 600 : Règles et usances uniformes

T.Com : Tribunal de commerce

US COGSA : United States Carriage of Goods by Sea Act

Introduction

« La mer est un espace de rigueur et de liberté »

Victor Hugo

Le droit maritime est historiquement hostile au transport de marchandises en pontée, à commencer par l'Ordonnance de la Marine de 1681 dont l'article XII du Titre II du Livre I interdisait au capitaine de charger en pontée les marchandises.

Le droit français a persévéré dans cette voie par l'intermédiaire de l'article 229 du Code de commerce de 1807, proscrivant également le transport de marchandises en pontée.

L'interdiction du transport en pontée s'entend aisément au regard des caractéristiques des navires à ces époques. Le pont des navires à propulsion véliques utilisés au XVII^e et au XIX^e siècle est un espace dédié aux manœuvres nautiques et particulièrement exposé aux éléments.

En outre, les conditions d'emballage des marchandises ne leur offraient qu'un faible degré de protection à l'humidité. Il était donc naturel pour les rédacteurs de l'Ordonnance de la marine et du Code de commerce de proscrire le chargement de marchandises en pontée.

L'aversion des acteurs du monde maritime pour le transport en pontée s'est naturellement transposée dans les Conventions internationales, à commencer par la Convention de Bruxelles de 1924. Cette dernière se désintéresse de la pontée au point de l'exclure de son champ d'application.

La croissance des échanges intercontinentaux et l'avènement de nouvelles techniques de transport ont par la suite conduit les transporteurs maritimes à convertir le pont des navires en zone de stockage.

L'invention du conteneur dans la décennie 1950 a fortement contribué à cette tendance. Les marchandises chargées en pontée étaient désormais moins sensibles aux éléments et l'empilement des conteneurs a démultiplié la capacité des navires.

Le droit maritime échouant à refléter l'évolution des pratiques techniques et commerciales, les acteurs du transport maritime ont édicté leur propre régime juridique en ce qui concerne le transport en pontée. Des stipulations contractuelles visant à compenser le vide laissé par la Convention de Bruxelles de 1924 et à profiter des failles et imprécisions des droits nationaux sont apparues.

Le terme de clauses de mise en pontée désigne par conséquent les stipulations contractuelles relatives au transport en pontée des marchandises. Ces dernières prennent général la forme d'un unique article inséré au sein des termes et conditions générales des compagnies maritimes. Ces articles pourraient faire l'objet de multiples subdivisions tant les thématiques envisagées sont larges.

A ce titre, les clauses de mise en pontée ne constituent pas une simple ligne supplémentaire au dos des connaissements. Elles établissent un régime juridique propre au transport de marchandises en pontée et distinct de la Convention de Bruxelles de 1924. Ce faisant, les clauses de mise en pontée régissent une part substantielle du transport maritime internationale et la majeure partie des transports de conteneurs.

A la lumière de ces éléments, il est évident que les clauses de mise en pontée présentent un intérêt capital pour les chargeurs et les transporteurs maritimes. La liberté contractuelle octroyée aux parties par le silence de la Convention de Bruxelles de 1924 a donné lieu à la stipulation de clauses diverses affectant grandement la clarté et l'intelligibilité du droit. Pis encore, l'ingéniosité contractuelle a parfois abouti à la stipulation de clause altérant dangereusement l'équilibre des contrats de transport.

A la rigueur de l'Ordonnance de la Marine a succédé la liberté contractuelle de la Convention de Bruxelles en matière de transport en pontée.

C'est dans ce cadre que nous nous efforcerons de juger de la pertinence des clauses de mise en pontée dans le contexte du transport maritime conteneurisé.

Cette analyse nous conduira à étudier des clauses diluant les obligations des transporteurs puis à nous consacrer à l'étude de clauses visant à aménager le régime de responsabilité des transporteurs maritimes.

Partie 1 : Clauses visant à diluer les obligations des transporteurs maritimes

Par le jeu des clauses de mise en pontée, les transporteurs maritimes ont tenté de se soustraire aux obligations édictées par les législations maritimes nationales et internationales. C'est ainsi que sont apparues au dos des connaissements des stipulations construites de toutes pièces par les transporteurs maritimes afin de diluer leurs obligations. Ces clauses visent à dispenser les transporteurs de notifier la mise en pontée des marchandises et à présumer du consentement des chargeurs à la mise en pontée. Elles constituent une réponse des compagnies maritimes à des règles qu'elles considèrent trop contraignantes pour faire l'objet d'une mise en œuvre à une large échelle.

Titre 1 : Dispense de notification de mise en pontée

Les clauses de mise en pontée visent en premier lieu à dispenser les transporteurs maritimes de notifier les chargeurs de la mise en pontée des marchandises. Cet objectif n'est pas neutre, il constitue pour les transporteurs un moyen d'exclure ces transports du champ d'application de la Convention de 1924, laquelle impose aux transporteurs de déclarer la mise en pontée. Les marchandises exclues du champ d'application de la Convention ne sont pour autant pas abandonnées à la seule volonté des parties puisqu'un ensemble de règles de conflit permettent de déterminer le régime leur étant applicable.

Chapitre 1 : Exclusion des marchandises transportées en pontée du champ d'application de la Convention de Bruxelles

Sous l'empire de la Convention de Bruxelles de 1924 et de ses amendements de 1968 et 1979, la mise en pontée des marchandises s'articule autour d'un régime déclaratif visant à exclure les marchandises transportées en pontée de la définition des marchandises. L'article 1.c) de la Convention dispose à ce titre « *“Marchandises” comprend biens, objets, marchandises et articles de nature quelconque, à l'exception des animaux vivants et de la cargaison qui, par le contrat de transport, est déclarée comme mise sur le pont et, en fait, est ainsi transportée* ». Le Professeur G.Piette précise à ce propos que « *ce texte n'interdit pas le transport en pontée, il se contente de l'exclure de son champ d'application, à certaines conditions* »¹. La Convention de Bruxelles de 1924 organise en effet le régime de la pontée autour d'une condition documentaire de déclaration de mise en pontée et d'une condition matérielle de mise en pontée.

Section 1 : La condition documentaire de l'obligation de déclaration de mise en pontée

L'obligation documentaire de déclaration de mise en pontée répond à une explication théorique se fondant sur l'économie du contrat de transport. Cet intérêt théorique de la déclaration de mise en pontée donne lieu à des interrogations sur la mise en œuvre pratique de la déclaration, et plus particulièrement sur la forme que cette dernière doit revêtir.

¹ G.Piette, « *Transports maritimes* », RTD com, 2018, n°19

I. Intérêt théorique de la déclaration de mise en pontée

1 – **La prise en compte de l'aspect économique du transport** – Le Professeur Ph.Delebecque apporte une explication théorique à la situation des marchandises arrimées en pontée : le chargeur acceptant de supporter les risques de ce mode de chargement bénéficiera d'un coût de fret inférieur tandis que le transporteur maritime bénéficiera d'un régime de responsabilité moins sévère en compensation de la plus forte sinistralité².

Compte tenu de ce qui précède, il semble évident qu'une pleine connaissance de la situation par le chargeur soit nécessaire à la bonne administration des relations entre les parties. La Convention de Bruxelles de 1924 semble apporter une réponse pertinente à ces considérations théoriques dans la mesure où les parties sont libres de se soustraire à son régime de responsabilité de plein droit et d'aménager les conditions du transport en pontée selon leur volonté. La liberté contractuelle insufflée par la Convention constitue donc une réponse juridique aux risques propres techniques à ce mode de chargement.

II. La forme de la déclaration de mise en pontée

Les considérations théoriques relatives aux déclarations de mise en pontée révèlent leurs limites face à la réalité pratique du transport maritime. S'il est aisé d'imposer aux transporteurs de déclarer la mise en pontée, l'émission de déclarations individuelles représente une difficulté.

Les transporteurs maritimes ont ainsi pris l'habitude de stipuler au dos des connaissements des clauses les dispensant de notifier au chargeur la mise en pontée de sa cargaison. Les exigences de la Convention de 1924 se trouvant vidées de toute substance par ces clauses, la jurisprudence a exigé des transporteurs maritimes qu'ils émettent un avis spécial de mise en pontée. Les transporteurs maritimes ont cependant déjoué la vigilance des juridictions en contournant la déclaration de mise en pontée par le jeu de lettres de garantie.

² Ph.Delebecque, Précis de droit maritime, Dalloz, 14ème éd., 2020, p.615, n°789

A. La stipulation de clauses de dispense d'avis au dos des connaissements

2 – Un document utile à l'information des parties – Bien qu'il soit acté par la Convention de Bruxelles de 1924 que le chargement de marchandises en pontée doit faire l'objet d'une déclaration portée au contrat de transport, il est utile de noter que ce dernier ne constitue pas un document plébiscité par les opérateurs de transport. Le connaissement présente quant à lui un document à l'intérêt pratique indéniable. Représentatif du contrat de transport, il est susceptible de passer de mains en mains au gré des opérations commerciales de sorte que les porteurs soient in fine parfaitement étrangers au contrat de transport initialement conclu.

La pratique a par conséquent vu les déclarations de mise en pontée migrer du contrat de transport vers le connaissement, ce dernier constituant « *la meilleure des preuves du contrat, surtout s'il a été transféré à un tiers* »³. Il est en effet pertinent d'y reporter les mentions nécessaires à la bonne information des parties, peu importe qu'elles soient étrangères au contrat de transport.

3 – L'impossible traitement individuel des connaissements – Compte tenu des volumes traités par les transporteurs maritimes et de la complexification des plans de chargement, il est inenvisageable que chaque connaissement soit traité individuellement. La mise en place d'un tel système représenterait pour les compagnies maritimes un insoluble casse-tête logistique.

4 – Intérêt des clauses de dispense d'avis de mise en pontée – Sont donc apparues des clauses de dispense d'avis de mise en pontée, systématiquement reprises au dos des connaissements. Ces dernières sont particulièrement opportunes dans le cadre du transport de conteneurs dès lors que les plans de chargement établis par des outils informatiques rendent

³ N.Jobin, Le transport en pontée en droit anglais, Mémoire, CDMT, 2002, p.4

impossible toute anticipation du mode de chargement d'un conteneur au gré des escales⁴.

Les dispenses d'avis de mise en pontée stipulées au dos des connaissements sont en règle générale rédigées selon les termes suivants : « *Les Marchandises, empotées ou non à l'intérieur de conteneurs, pourront être transportées sur le pont ou en cale sans qu'un avis soit donné au Marchand* »⁵. Une telle rédaction nous semble faire échec à l'obligation de déclaration édictée par la Convention, une telle clause plonge le chargeur dans l'incertitude quant au sort des marchandises et fait échec aux enjeux théoriques des déclarations de mise en pontée.

B. L'exigence d'un avis spécial de mise en pontée

5 – Rupture de l'équilibre du contrat – Les clauses des connaissements dispensant les transporteurs de signaler la mise en pontée créent un déséquilibre dans le contrat de transport. Le chargeur ayant payé pour que ses marchandises soient acheminées à destination est exposé au risque que son cocontractant leur fasse courir un risque important en les plaçant sur le pont, à la merci des intempéries. En outre si le risque venait à se concrétiser, la clause de dispense d'avis de mise en pontée permettrait au transporteur de se soustraire au régime de responsabilité de la Convention de Bruxelles et de bénéficier d'une forme d'impunité à l'égard du chargeur.

6 – Inefficacité des clauses de dispense d'avis de mise en pontée – Face à une situation peu satisfaisante, la jurisprudence se devait de réagir. C'est ainsi que la Cour d'appel de Paris a précisé dans un arrêt du 20 novembre 1980 qu'une déclaration, au sens de la Convention de Bruxelles de 1924, devait s'entendre comme « *l'expression écrite destinée à faire connaître d'une façon manifeste que le transport d'une partie de la marchandise sera effectué en pontée* »⁶. Selon cette définition, les clauses dispensant les transporteurs de notifier la mise en pontée ne peuvent s'entendre comme de véritables déclarations de mise en pontée. La

⁴ T.Arnaud, Transport de marchandises en pontée, Mémoire, CDMT, 2006, p.35

⁵ Bill of Lading CMA-CGM, art.18, "Goods, whether or not packed in Containers, may be carried on deck or under deck without notice to the Merchant."

⁶ Lamy Transport Tome 2, Wolters Kluwer, 2006, p.324, n°624

définition établie par la Cour d'appel de Paris nous semble opportune en ce qu'elle place les chargeurs dans une situation conforme à celle prévue par la Convention.

La définition établie par la Cour d'appel de Paris n'a pas été démentie par la jurisprudence, une clause de dispense d'avis de mise en pontée ne constitue pas une déclaration efficace de mise en pontée⁷. Une déclaration spécifique est nécessaire à la mise en œuvre d'un transport en pontée exclu du champ d'application de la Convention de Bruxelles de 1924.

7 – Mention « en pontée » au recto du connaissance – La définition de la déclaration de mise en pontée impose aux transporteurs de faire preuve d'une grande clarté à l'égard du mode d'arrimage des marchandises transportées. L'avis spécial de mise en pontée doit obligatoirement prendre la forme d'une mention écrite. Le Professeur P.Bonassies considère à ce titre qu'une « *cargaison couverte par un connaissance qui autorise le chargement en pontée et qui porte sur son recto la mention "en pontée"* »⁸ est valablement déclarée.

Bien que la mention "*en pontée*" portée au recto d'un connaissance puisse être considérée comme une déclaration de mise en pontée, il convient de noter que le report systématique de cette mention au connaissance permettrait aux transporteurs maritimes de se soustraire systématiquement au régime de la Convention de Bruxelles et constituerait une forme de retour aux clauses de dispense d'avis de mise en pontée.

C. La lettre de garantie, une alternative à la déclaration de mise en pontée

8 – La mise en échec du système déclaratif de la Convention – Face aux exigences de la Cour de cassation en matière de déclaration de mise en pontée, le jeu des clauses ne constitue pas l'unique levier à la disposition des

⁷ Cass. Com., 16 novembre 2014, n°13-23.879, DMF 2015, p.29 ; CA Versailles, 18 avril 2017, DMF 2017, p.901, obs. M.Follin

⁸ P.Bonassies et C.Scapel, Traité de droit maritime, LGDJ, Traités, 2ème éd., 2010, p.690, n°1019

compagnies maritimes pour contourner le système déclaratif de la Convention de Bruxelles de 1924. L'obtention d'une lettre de garantie du chargeur⁹ constitue ainsi pour les transporteurs un moyen efficace de passer outre l'obligation de déclaration de la Convention de Bruxelles.

Ce mécanisme couvre le transporteur des conséquences néfastes d'une mise en pontée non déclarée et vide de toute substance l'obligation de déclaration de la Convention de 1924.

Pour autant la lettre de garantie nous semble être un mécanisme acceptable, le chargeur consentant à émettre une lettre de garantie se place volontairement dans une forme d'incertitude quant au mode de chargement des marchandises et accepte d'en supporter les risques. Contrairement aux clauses de dispense d'avis de mise en pontée, le chargeur ne subit pas la situation.

Ce mécanisme représente donc une alternative satisfaisante à la déclaration systématique exigée par la Convention de Bruxelles dans le cadre de relations commerciales bien établies entre un chargeur et un transporteur maritime.

9 – Anachronisme de l'obligation de déclaration – Le souhait des parties de se soustraire aux règles de la Convention dénote le manque de flexibilité de son mécanisme déclaratif, lequel peut sembler anachronique au regard de la conteneurisation du transport maritime.

⁹ CA Lyon, 1er décembre 2005, DMF 2007, p.22, obs. C.Humann

Section 2 : Une obligation matérielle de chargement en pontée

L'obligation de chargement en pontée prévue par la Convention de Bruxelles constitue la condition matérielle à laquelle les transporteurs désirant se soustraire au régime de la Convention doivent se soumettre. Cette obligation apporte aux chargeurs une réelle protection contre des stipulations contractuelles visant à construire une quasi-irresponsabilité des transporteurs.

I. La nécessaire protection des chargeurs

10 – Intérêt de l'obligation matérielle de chargement en pontée – En marge de l'obligation de déclaration, la Convention impose que le chargement déclaré comme mis en pontée soit effectivement placé sur le pont du navire. Cette mention suscite l'étonnement du Professeur P.Bonassies, lequel l'exprime en ces termes : « *La règle est bizarre, qui fait que le transporteur qui charge en cale une marchandise destinée à être mise en pontée va perdre le bénéfice de l'irresponsabilité à peu près totale dont il bénéficierait s'il chargeait en pontée.* »¹⁰

Cette curiosité rédactionnelle constitue une réponse à une pratique des transporteurs maritimes visant à les soustraire de toute responsabilité : ces derniers pourraient envisager de déclarer toute la cargaison d'un navire chargée en pontée afin de se dégager du régime de responsabilité de la Convention de Bruxelles de 1924 et de se construire une quasi-irresponsabilité par des stipulations contractuelles¹¹.

¹⁰ P.Bonassies et C.Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, *Traités*, 2ème éd., 2010, p.690, n°1019.

¹¹ T.Arnaud, *Transport de marchandises en pontée*, Mémoires, CDMT, 2006, p.56

II. Des stipulations visant à déresponsabiliser les transporteurs

11 – **Supposition de chargement en pontée** – La situation envisagée par le Professeur P.Bonassies trouve un écho dans la pratique contractuelle. Il est ainsi courant que les connaissements reprennent en leur verso les termes suivants : « *Les marchandises sont présumées être transportées sur le pont* »¹². En intégrant une telle mention, les transporteurs maritimes pourraient exclure du champ d'application de la Convention la quasi-intégralité des contrats de transport maritime si la Convention n'imposait pas le chargement effectif en pontée des marchandises déclarées comme telles. L'obligation matérielle de chargement en pontée constitue ainsi un obstacle efficace aux tentatives des chargeurs de détourner le régime de la Convention de Bruxelles de 1924.

¹² Connaissement CMA CGM, art.18, « *The Goods shall be presumed carried on ship's deck* »

Chapitre 2 : Le traitement des marchandises exclues du champ d'application de la Convention de Bruxelles

Les marchandises exclues du champ d'application de la Convention de Bruxelles font l'objet de l'application de règles de conflit permettant de déterminer le régime leur étant applicable. Pour autant, la déclaration de mise en pontée conserve un intérêt en dehors du champ d'application de la Convention de Bruxelles de 1924.

Section 1 : La détermination du régime applicable

Dans le silence de la Convention de Bruxelles et dans un contexte international, il convient de se référer aux règles de conflit relatives aux lois applicables en matière contractuelle. Il convient ainsi d'appliquer le Règlement n°593/2008 du 17 juin 2008, dit Rome I. Ce dernier laisse aux parties une liberté dans le choix de la loi applicable, ce qui se traduit par l'élection de régimes juridiques connus des transporteurs.

I. Application du Règlement Rome I

12 – Dispositions propres au transport de marchandises – Le Règlement n°593/2008 du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles, dit Rome I, fait figure de référence en la matière et sera par conséquent applicable aux contrats de transport. Les spécificités de ces contrats sont par ailleurs prises en compte par le Règlement qui dispose d'un article 5 dédié. L'étude de ce Règlement met en avant une prédominance de la liberté contractuelle et l'existence de dispositions permettant aux juges de déterminer la loi applicable selon des critères précis.

A. Prédominance de la liberté contractuelle

13 – Liberté de choix offerte aux compagnies maritimes – Bien que des dispositions spécifiques soient réservées aux contrats de transport de marchandises, la liberté contractuelle guide le Règlement Rome I qui prévoit en son article 3 que les parties puissent choisir la loi régissant leurs relations. La liberté ainsi offerte aux parties est en pratique favorable aux compagnies maritimes, lesquelles tiennent la plume lors de la rédaction des contrats de transport et seront enclines à choisir des régimes juridiques conformes à leurs intérêts.

B. Critères alternatifs propres au transport de marchandises

14 – Mise en œuvre de la loi de l'État de livraison – Dans l'hypothèse où les parties ne font pas usage de la liberté de choix offerte par le Règlement Rome I, l'article 5.1. du Règlement dispose : « *la loi applicable au contrat de transport de marchandises est la loi du pays dans lequel le transporteur a sa résidence habituelle, pourvu que le lieu de chargement ou le lieu de livraison se situe aussi dans ce pays* »¹³. Le Professeur P.Bonassies considère cette disposition opportune dans la mesure où les premières conditions ne sont que très ponctuellement réunies et dans la mesure où le contentieux intervient en général dans l'État de livraison¹⁴.

15 – Liens étroits de la cause à un État – A noter également que l'article 5.3. du Règlement Rome I dispose « *S'il résulte de l'ensemble des circonstances de la cause que le contrat présente des liens manifestement plus étroits avec un pays autre que celui visé au paragraphe 1 ou 2, la loi de cet autre pays s'applique* »¹⁵. Ce point du Règlement constitue pour les juges français le moyen le plus efficace de rendre leurs décisions selon la loi nationale, bien que des alternatives existent.

¹³ REGLEMENT (CE) No 593/2008 du 17 juin 2008, Rome I, art.5

¹⁴ P.Bonassies et C.Scapel, Traité de droit maritime, LGDJ, Traités, 2ème éd., 2010, p.618, n°909

¹⁵ REGLEMENT (CE) No 593/2008 du 17 juin 2008, Rome I, art.5

C. Loi de police et ordre public

16 – **Loi de police** – L'article 9 du Règlement prévoit qu'une loi de police, *i.e.* « *une disposition impérative dont le respect est jugé crucial par un pays pour la sauvegarde de ses intérêts publics* »¹⁶, puisse conduire un juge à appliquer sa loi nationale plutôt que la loi applicable au regard des dispositions du Règlement Rome I. La qualification de la loi nationale en loi de police apparaît peu opportune en matière de transport maritime, si bien que le Professeur P.Bonassies considère qu' « *il serait certainement excessif de dire que le respect de ces intérêts est crucial pour la sauvegarde de l'organisation politique, sociale ou économique de l'État français* »¹⁷. Ce commentaire est parfois mis à mal par la jurisprudence dans une forme de nationalisme juridique¹⁸.

17 – **Ordre public** – Le Règlement offre aux juges nationaux un dernier outil leur permettant de se soustraire à la mise en œuvre de ses critères. Son article 21 dispose ainsi « *L'application d'une disposition de la loi désignée par le présent règlement ne peut être écartée que si cette application est manifestement incompatible avec l'ordre public du for* »¹⁹. Cette disposition sera parfois utile aux juges, notamment si les règles d'indemnisation de la loi applicable diffèrent grandement des règles françaises²⁰.

II. L'élection de régimes juridiques connus des transporteurs

Les compagnies maritimes soumettent généralement le contentieux né de l'exécution du contrat de transport à des régimes juridiques familiers et tirent profit de la liberté contractuelle offerte par les régimes anglo-saxons.

¹⁶ *ibid.*, art.9

¹⁷ P.Bonassies et C.Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, *Traités*, 2ème éd., 2010, p.618, n°909

¹⁸ CA Rouen, 9 septembre 2004, *Navire Hornsea*, DMF 2005, p.851, obs. S.Sana-Chaillé de Néré

¹⁹ REGLEMENT (CE) No 593/2008 du 17 juin 2008, Rome I, art.21

²⁰ P.Bonassies et C.Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, *Traités*, 2ème éd., 2010, p.617, n°908

A. Le choix de régimes juridiques familiaux

18 – Loi du pays du siège social – Les transporteurs maritimes tirent parti de la liberté offerte par le Règlement Rome I pour soumettre le contentieux né de l'exécution des contrats de transport à la loi de leur choix. A la lecture des termes et conditions des principales compagnies maritimes, une tendance semble se dégager pour l'élection de la loi du pays du siège social de l'entreprise. On citera à ce titre les sociétés APL, Hapag-Lloyd, CMA CGM et COSCO.

B. L'influence des droits anglo-saxons

19 – Droit anglais et liberté contractuelle – En marge de la tendance dégagée ci-avant, il est intéressant de noter que les compagnies maritimes chinoises se tournent volontiers vers le droit anglais, un régime plaçant la liberté contractuelle au centre de son système juridique²¹. L'influence du droit anglais se matérialise également dans la compétence donnée aux juridictions britanniques pour le traitement du contentieux né de l'exécution du contrat de transport.

20 – La prise en compte du US COGSA – Le droit américain fait preuve d'une plus grande sévérité que le droit britannique quant aux clauses de mise en pontée, de sorte que les compagnies maritimes prennent la précaution de mentionner le US COGSA au verso des connaissements afin d'anticiper les éventuelles difficultés s'y rapportant à la mise en œuvre de transports vers et depuis les États-Unis.

²¹ Le transport en pontée en droit anglais, Mémoires, CDMT, 2002

Section 2 : La déclaration de mise en pontée en dehors de la Convention de Bruxelles de 1924

La déclaration de mise en pontée, et par extension son omission, n'est pas dénuée de conséquences sur l'environnement du contrat de transport de maritime. Les juges ont par conséquent considéré qu'un défaut de déclaration était susceptible de constituer une faute du transporteur.

I. Conséquences de la notification de mise en pontée sur l'environnement du contrat de transport maritime

Si la déclaration de mise en pontée est essentielle à l'exclusion d'un transport du champ d'application de la Convention de 1924, il convient d'indiquer qu'elle joue également un rôle dans le cadre des assurances facultés et du crédit documentaire.

A. Notification de mise en pontée et assurance facultés

21 – Exclusion des marchandises transportées en pontée de la police type d'assurance maritime sur facultés – La police type d'assurance maritime sur facultés ne couvre pas les dommages occasionnés aux marchandises chargées en pontée sur des navires non munis d'installation spécifiques résultant des aléas propres à ce mode d'arrimage²². Ces marchandises pourront faire l'objet d'une couverture à condition que l'assuré s'acquitte d'une surprime et déclare le chargement en pontée à son assureur. A noter cependant que le transport en pontée est couvert par la police type dès lors que le dommage résulte d'une liste limitative stipulée par l'article 5.1°.

22 – Intérêt de la notification de mise en pontée – Compte tenu de l'exclusion prévue par la police type, la notification de mise en pontée est

²² Police type d'assurance maritime sur facultés, Chapitre II, 1-Garanties, art.5.1°

primordiale pour que le chargeur puisse souscrire à une couverture spéciale se rapportant aux risques du chargement en pontée.

La lecture de la police type expose les conséquences d'un défaut de déclaration de mise en pontée en cas de sinistre et contribue à démontrer qu'une clause de dispense de notification est incompatible avec le contexte économique du transport maritime.

B. Notification de mise en pontée et crédit documentaire

23 – Interdiction du chargement en pontée – Dans le cadre d'un paiement par crédit documentaire, le chargement en pontée des marchandises est interdit sauf convention contraire²³. A noter toutefois qu'« *Une clause sur un document de transport indiquant que les marchandises peuvent être chargées en pontée est acceptable* »²⁴. Il découle de ces dispositions que les acteurs du crédit documentaire font preuve d'une certaine hostilité à l'égard du chargement en pontée, laquelle peut s'analyser comme une réticence des parties à supporter les risques du chargement en pontée. La notification de mise en pontée est dès lors essentielle pour des parties désireuses de contrôler tous les aspects de l'opération et d'en modérer les risques.

II. Faute du transporteur

24 – Jurisprudence sévère à l'égard des transporteurs – Compte tenu des enjeux de la déclaration de mise en pontée, les juridictions analysent le défaut de notification comme une faute du transporteur, y compris dans le cadre de l'application de la loi de 1966²⁵. L'intensité de la faute varie selon les espèces entre la faute simple et la faute simple inexcusable²⁶. Cette tendance jurisprudentielle est récente, dans des cas similaires (application de la Loi de 1966) les juges avaient

²³ Le Lamy Transport, Wolters Kluwer, Lamy Expert, 2021, n°385

²⁴ RUU 600, art.26.b)

²⁵ Cass. Com., 18 janvier 1994, DMF 1994, p.551 ; Cass. Com., 19 décembre 2000, n°98-13708

²⁶ C.De Cet Bertin, « Obligations du transporteur en pontée », DMF 2010, p.796

l'habitude de considérer que le défaut de notification de mise en pontée ne constituait pas une faute du transporteur²⁷.

²⁷ CA Aix-en-Provence, 18 juin 1985, DMF 1986, p.6 ; J.Bonnaud, « Le défaut d'avis est-il de nature à faire perdre au transporteur le bénéfice de sa clause d'irresponsabilité ? », Revue Scapel, 1986, p.2

Titre 2 : Présomption du consentement du chargeur

En marge des clauses visant à contourner l'obligation déclarative de la Convention de Bruxelles de 1924, les transporteurs maritimes ont stipulé au dos des connaissements des clauses leur permettant de présumer du consentement des chargeurs à la mise en pontée des marchandises. Ces clauses constituent une réponse à la Loi n°66-420 sur les contrats d'affrètement et de transports maritimes, laquelle soumet le transport en pontée au consentement du chargeur. Les Règles de Hambourg de 1978 et les Règles de Rotterdam de 2008 partageant cette exigence, de telles clauses visent également à leur apporter une réponse. Bien que ces règles reposent sur le consentement du chargeur, il convient de relever que la conteneurisation du transport maritime a donné lieu à un assouplissement des exigences législatives en la matière, atténuant de facto l'intérêt des clauses d'autorisation générale de mise en pontée.

Chapitre 1 : Le nécessaire consentement du chargeur à la mise en pontée des marchandises

Le consentement du chargeur à la mise en pontée des marchandises est une obligation introduite par la Loi de 1966 et reprise par la suite par les règles de Hambourg et Rotterdam. Si cette disposition permet aux chargeurs de conserver une emprise sur le sort réservé aux marchandises en cours de transport, elle constitue pour les transporteurs une contrainte documentaire supplémentaire. Ces derniers ont donc introduit au verso des connaissements des clauses d'autorisation générale de mise pontée permettant aux transporteurs de recueillir par avance le consentement des chargeurs à la mise en pontée. Ces clauses vident le consentement du chargeur de toute substance et font face à une hostilité de la jurisprudence.

Section 1 : Une obligation contraignante pour les transporteurs maritimes

Il ressort de la lecture des Lois et Conventions régissant le transport maritime que la notion de consentement du chargeur a été introduite par la Loi de 1966 et reprise par les Règles de Hambourg et Rotterdam, lesquelles se distinguent de la législation française en prenant en compte les intérêts des tiers porteurs de connaissements.

I. Une exigence formelle issue de la législation française

Le consentement du chargeur à la mise en pontée est introduit à la Loi de 1966 afin de donner une forme de contrôle de la situation aux chargeurs. En effet la Convention de Bruxelles de 1924 impose aux chargeurs de réagir aux décisions du transporteur, ce qui n'est pas chose aisée en pratique. Cette innovation a été reprise par les nouvelles Règles internationales régissant le transport de marchandises.

A. Législation française

25 – **Loi de 1966** – La Loi de 1966 dispose en son article 22 alinéa 1^{er} « *Sauf dans le petit cabotage, le transporteur commet une faute si, en l'absence de consentement mentionné sur le connaissement ou de dispositions réglementaires qui l'imposent, il arrime la marchandise sur le pont du navire* ». Cette disposition a été reprise par le Code des transports en son article L.5422-7, lequel a toutefois supprimé les mentions de « *petit cabotage* »²⁸ et de « *dispositions réglementaires* » de sa lettre.

26 – **Mention du consentement portée au connaissement** – La Loi de 1966 se montre plus sévère que la Convention de 1924 à l'égard des chargements en pontée. En lieu et place d'un régime déclaratif, elle impose que le chargeur consente à la mise en pontée des marchandises. Le législateur français semble également avoir tiré parti des enseignements de la Convention puisqu'il impose que le consentement du chargeur soit mentionné sur le connaissement. Bien que cette obligation semble satisfaisante, son efficacité sera mise à mal par la pratique contractuelle.

B. Règles de Hambourg et de Rotterdam

27 – **Règles de Hambourg** – Les Règles de Hambourg reprennent les idées du législateur français en leur article 9.1. « *Le transporteur n'est autorisé à transporter les marchandises en pontée que si ce transport est effectué conformément à un accord avec le chargeur ou aux usages du commerce considéré ou s'il est exigé par la réglementation en vigueur* ». Cette rédaction inclut l'ensemble des hypothèses évoquées par l'article 22 de la Loi de 1966 en faisant preuve d'une plus grande flexibilité par l'emploi de termes plus généraux et l'absence de mention du connaissement. Les Règles de Hambourg nous semblent par conséquent plus favorables aux transporteurs maritimes que la Loi de 1966.

²⁸ La notion a suscité un intérêt de la doctrine relatif aux limites du petit cabotage, ce dernier ayant par exemple été retenu dans le cadre d'un transport entre le Havre et Southampton (T.Com. Paris, 12 décembre 1975, Navire Saint-Christophe, DMF 1976, p.244). La définition de E.Georgiade nous semble être la plus pertinente dans le contexte de la pontée : « *La brièveté des trajets, l'absence d'intempéries - les navires suivant la côte permettent sans inconvénient apparent le chargement sur le pont* » (E.Georgiade, Le chargement en pontée, LGDJ, 1925, p.12).

28 – Règles de Rotterdam – Les Règles de Rotterdam disposent en leur article 1. : « *Les marchandises ne peuvent être transportées en pontée que si ce transport :* a) *Est exigé par la loi ; b) S'effectue dans ou sur des conteneurs ou véhicules adaptés au transport en pontée et sur des ponts qui sont spécialement équipés pour transporter de tels conteneurs ou véhicules ; ou c) Est conforme au contrat de transport ou aux coutumes, usages ou pratiques du commerce en question.* ». Selon le Professeur P.Bonassies, les Règles de Rotterdam reprennent les conditions des Règles de Hambourg, sans pour autant évoquer explicitement l'accord du chargeur : « *Les règles de Rotterdam ne se réfèrent pas, littéralement, à cet accord du chargeur mais retiennent le cas où le transport en pontée « est conforme au contrat de transport ».* (Art ; 25 § 1, c). *Il semble bien qu'il faille ainsi entendre cette formule* »²⁹. Ce faisant les Règles de Rotterdam réintroduisent le contrat de transport au cœur de l'exigence de consentement du chargeur à la mise en pontée des marchandises et se rapprochent plus encore de la législation française.

II. Opposabilité de la mise en pontée aux tiers porteurs du connaissance

29 – Prise en compte des intérêts des tiers – Les Règles de Hambourg se caractérisent par leur sévérité à l'égard des transporteurs maritimes. Cet esprit des Règles de Hambourg transparaît dans le régime de la pontée dans la mesure où le consentement du chargeur à l'arrimage en pontée des cargaisons est inopposable aux tiers porteurs à défaut de mention sur le connaissance. A noter que la preuve du consentement du chargeur à la mise en pontée des marchandises pourra être rapportée par tout moyen dans les relations entre le transporteur et le chargeur. Cet apport des Règles de Hambourg est confirmé par l'article 24 4. des Règles de Rotterdam qui dispose « *Le transporteur ne peut se prévaloir de l'alinéa c du paragraphe 1 du présent article contre un tiers qui a obtenu un document de transport négociable ou un document électronique de transport négociable de bonne foi, sauf si les données du contrat indiquent que les marchandises peuvent être transportées en pontée* ».

²⁹ P.Bonassies et C.Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, *Traités*, 2ème éd., 2010, p.692, n°1021 bis

De telles dispositions revêtent un réel intérêt pratique dans la mesure où les connaissements circulent au gré des opérations commerciales. Dans ce contexte il semblerait injuste que le porteur du connaissement ignorant les accords conclus par le chargeur et le transporteur se trouve dans une impasse en cas d'avaries marchandises résultant d'un arrimage en pontée.

Section 2 : Stipulation de clauses d'autorisation générale de mise en pontée

Compte tenu des différentes législations évoquées précédemment, les transporteurs maritimes doivent obtenir le consentement des chargeurs à la mise en pontée des marchandises et en porter la mention au connaissement. Afin de répondre à cette exigence, les transporteurs maritimes stipulent des clauses présumant du consentement du chargeur à la mise en pontée. La jurisprudence est cependant hostile à ces clauses et considère qu'elles ne permettent pas de déduire le consentement du chargeur, lequel est matérialisé par sa signature. A défaut de consentement, les juges estiment que les transporteurs procédant à l'arrimage en pontée des marchandises commettent une faute de nature à engager leur responsabilité.

I. Inefficacité des clauses générales portées au verso du connaissement

30 – Stipulation de clauses présumant du consentement du chargeur –

En réaction aux exigences de la Loi de 1966, les transporteurs maritimes ont entrepris de stipuler des clauses indiquant que le chargeur autorisait par avance la mise en pontée des marchandises : *« Les Marchandises mises en Conteneurs ou non, peuvent être transportées en pontée ou en cale, sans pré-avis au Marchand. En l'absence de la mention « en cale » sur le verso du connaissement ou par ailleurs, la Marchandise sera considérée comme transportée en pontée. Dans le cas où les marchandises sont transportées en pontée, le transporteur n'est tenu à aucune mention ou tampon sur le connaissement ni à aucune autre déclaration relative à un tel chargement. En l'absence de la mention « en cale » sur le verso du connaissement ou de toute mention similaire, la Marchandise sera considérée comme transportée en*

pontée. »³⁰. De telles clauses « *tendaient à vider cette disposition rigoureuse de toute substance* » selon le Professeur P.Bonassies³¹.

La position du Professeur est aisément compréhensible, la stipulation d'une clause d'autorisation générale détourne la règle de son esprit : le transporteur se dispense de recueillir un consentement exprès du chargeur et il appartient à ce dernier de manifester son désaccord. Dans ce cas, le chargeur doit effectuer la démarche alors que la Loi de 1966 visait à responsabiliser les transporteurs.

31 – Mention « chargée en cale » – Les chargeurs peuvent toutefois se protéger du jeu de ces clauses en stipulant à leur tour sur le connaissement une obligation de charger en cale. Le jeu des clauses conduit in fine à inverser les rôles des parties puisque le chargeur doit faire preuve de la prudence initialement exigée du transporteur.

32 – Arrêt « *Atlantic Island* » – Les juges de la Cour de cassation ont exprimé pour la première fois leur hostilité à l'égard des clauses d'autorisation générale de mise en pontée à l'occasion d'un arrêt « *Atlantic Island* » du 7 juillet 1998³². En l'espèce, des silos chargés en pièces détachées ont été endommagés à l'occasion d'une tempête survenue en cours de transport. Les connaissements émis au titre de ce transport comportant en leur verso une clause autorisant un chargement en cale ou en pontée, ce dernier étant susceptible de n'être déclaré qu'a posteriori. Les juges ont estimé qu'une telle clause violait les dispositions de l'article 22 de la loi de 1966.

Une telle solution semble logique dans la mesure où les clauses portées au connaissement dispensaient en l'espèce le transporteur de recueillir le consentement éclairé du chargeur. La Cour de cassation exige par conséquent que le consentement du chargeur prenne la forme d'un accord spécifique. La solution de 1998 n'est pas démentie par la jurisprudence qui a régulièrement

³⁰ Termes et Conditions de la société Marfret

³¹ P.Bonassies et C.Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, *Traité*, 2ème éd., 2010, p.687, n°1014

³² Cass. Com., 7 juillet 1998, *Atlantic Island*, n°96-15.724, Bull. Civ. 1998, IV, n°222 ; DMF 1998, p.826, obs. P.Bonassies ; DMF 1999, Hors-série n°3, p.71, obs. P.Bonassies

l'occasion d'affirmer sa position à l'égard des clauses d'autorisation générale de mise en pontée³³.

II. La nécessaire signature du chargeur

33 – La disparition de la signature du chargeur des connaissements –
Le droit français exigeait jusqu'en 1987 que la signature du chargeur figure au connaissement. Cette exigence a été abandonnée à la faveur d'un décret du 12 novembre 1987 faisant correspondre les règles de droit français à la pratique internationale³⁴.

34 – Une manifestation du consentement du chargeur - La signature du connaissement par le chargeur constitue dès lors une situation exceptionnelle susceptible de manifester de son consentement aux yeux d'une jurisprudence « exigeant la signature du chargeur pour les clauses dérogatoires du droit commun »³⁵. Cette solution est illustrée par une jurisprudence abondante ne contestant pas la portée juridique de la signature du chargeur³⁶. La présence de cette dernière sur le connaissement équivaut à une acceptation expresse de la clause par le chargeur sous l'empire des législations exigeant que le chargeur consente à la mise en pontée.

III. Défaut de consentement et faute du transporteur

35 – Faute simple du transporteur – Les juridictions font du consentement du chargeur la pierre angulaire de la mise en pontée sous l'empire de la Loi de 1966. Le transporteur omettant de récolter le consentement du chargeur et procédant à l'arrimage en pontée des marchandises est pour conséquent fautif aux yeux des juridictions. En règle générale cette faute ne

³³ Cass. Com., 18 mars 2008, Ville de Tanya, DMF 2008, p.538, obs. Y.Tassel ; DMF 2009, Hors-série n°13, n°76, obs. Ph. Delebecque ; T.com. Nanterre, 15 février 2017, DMF 2017, p.882, obs. P.Bonassies

³⁴ P.Bonassies et C.Scapel, Traité de droit maritime, LGDJ, Traités, 2ème éd., 2010, p.654, n°963

³⁵ *Ibid*, p.687, n°1014

³⁶ J.de Sentenac, "Le droit français du transport des conteneur en pontée", DMF 2013, p.664 ; Cass. Com., 19 décembre 2000, n°98-13708

constitue pas une faute inexcusable et autorise par conséquent le chargeur à se prévaloir des limitations de responsabilité³⁷.

36 – Faute inexcusable du transporteur – La position des juridictions évolue cependant en fonction des cas d'espèces, on remarque en particulier une tendance des tribunaux à retenir la faute inexcusable si la mention « *chargé en cale* » est portée au connaissance. Dans ce cas de figure, le transporteur ayant irrégulièrement placé les marchandises en pontée comme une faute si importante que les juges le privent du bénéfice des limitations de responsabilité³⁸. La qualification de faute inexcusable sanctionne en l'espèce la violation de stipulations contractuelles.

³⁷ P.Bonassies et C.Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, *Traités*, 2ème éd., 2010, p.689, n°1018

³⁸ CA Aix-en-Provence, 30 novembre 2006, BTL 2007, p.60, obs. M.Tilche ; DMF 2008, Hors-série n°12, n°71, obs. Ph.Delebecque

Chapitre 2 : Assouplissement des obligations du transporteur

Le consentement est essentiel à la mise en pontée régulière des marchandises au regard de l'exposition de ces dernières aux périls de la mer. Cette affirmation perd toutefois de sa pertinence dans le cadre d'un transport de conteneur où l'unité de transport constitue un rempart efficace aux éléments. Ces considérations techniques ont dilué l'intérêt de l'avis spécial de consentement du chargeur à un tel point que les législations supposent son consentement dans le cadre du transport de conteneurs. La jurisprudence veille toutefois à préserver les intérêts des chargeurs en faisant des conteneurs ouverts un cas particulier.

Section 1 : Supposition du consentement du chargeur en matière de transport de conteneurs

L'obligation pour le transporteur de recueillir le consentement du chargeur à la réalisation d'un transport en pontée fait face à l'essor de la conteneurisation. Cette dernière est prise en compte par le droit, réduisant par conséquent l'intérêt théorique des clauses d'autorisation générale de mise en pontée dans le cadre du transport de conteneurs.

I. Un environnement technique favorable au transport en pontée

37 – **Évolution de l'environnement technique du transport maritime** – La pertinence du régime de la pontée et des clauses lui étant associées est mise à mal par le transport de conteneurs. Les navires affectés à ce type d'expédition présentent une structure cellulaire et ne disposent plus de véritables ponts³⁹. Il est également utile de relever que les marchandises enfermées à l'intérieur de

³⁹ T.Arnaud, Transport de marchandises en pontée, Mémoires, CDMT 2006

conteneur sont théoriquement protégées des intempéries. Enfin, la gestion informatique des plans de chargement au gré des escales et en fonction des caractéristiques des marchandises complexifie l'anticipation de la mise en pontée ou en cale d'un conteneur particulier.

II. La réponse législative à l'essor du transport de conteneurs

La Convention de Bruxelles de 1924 ne différencie pas les conteneurs transportés en pontée des autres marchandises transportées en pontée. Ce silence de la Convention contraste avec le droit moderne qui fait du transporteur de conteneurs un cas particulier.

A. Silence de la Convention de Bruxelles de 1924

38 – Le maintien de l'exclusion des transports en pontée du champ d'application de la Convention – Malgré les modernisations successives de la Convention de Bruxelles (Protocoles du 23 février 1968 et du 21 décembre 1979), le transport en pontée est toujours écarté de son champ d'application. Ce silence de la Convention est regrettable dès lors qu'elle constitue le socle international du droit des transports maritimes.

B. Des évolutions prises en compte par le droit moderne des transports maritimes

39 – Modification de la Loi de 1966 – L'ensemble des évolutions techniques ci-avant évoquées n'a pas échappé à l'attention du législateur français. La mise à jour de la Loi de 1966 à l'orée de l'entrée en vigueur des Règles de La Haye Visby fut l'occasion pour la Commission des Affaires économique et du Plan du Sénat de moderniser les dispositions relatives au transport en pontée. Cette préoccupation est illustrée par son rapporteur, le sénateur J.Yvon : « *D'autre part, compte tenu de la révolution technique due à l'apparition et au fort développement des conteneurs, il a paru souhaitable de modifier l'article 22 de la loi du 18 juin 1966 qui pose des conditions très strictes à l'arrimage des marchandises en pontée.* », « *Il est donc souhaitable de lever certains obstacles juridiques, comme la*

limitation très stricte de l'arrimage des marchandises en pontée qui peuvent freiner le développement de la conteneurisation »⁴⁰.

La réflexion de la Commission s'est traduite par l'adjonction de la mention suivante à l'article 22 de la Loi de 1966, sous l'effet de la Loi n°79-1103 du 21 décembre 1979 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes : « *Le consentement du chargeur est supposé donné en cas de chargement en conteneur à bord de navires munis d'installations appropriées pour ce type de transport* ». Aux termes de cette disposition, le consentement du chargeur est supposé donné dans l'hypothèse du chargement en pontée de conteneurs, a fortiori si ce dernier a lieu à bord d'un navire porte-conteneurs⁴¹.

40 – Règles de Hambourg – Les Règles de Hambourg ne mentionnent pas explicitement le transport de conteneurs mais prévoient en son article 9.1. que le transporteur soit autorisé à placer les marchandises en pontée si les « *usages du commerce considéré* » le permettent. Cette mention ne peut s'analyser autrement que par une autorisation du transport en pontée des conteneurs selon le Professeur P.Bonassies⁴². On peut toutefois s'interroger sur la volonté des rédacteurs, rien ne les empêchait de mentionner expressément le transport en pontée de conteneurs. La rédaction de l'article 9.1. ne permet pas de dégager une solution incontestable à l'égard des conteneurs placés en pontée. Ces considérations théoriques sont cependant tempérées par la faible mise en œuvre des Règles de Hambourg par les opérateurs de transport.

41 – Règles de Rotterdam – les Règles de Rotterdam lèvent le doute induit par les Règles de Hambourg, le transport en pontée de conteneurs est clairement mentionné en leur article 25.1.b) autorisant ce type de chargement sans exiger le consentement du transporteur.

⁴⁰ J.Yvon, Rapport fait au nom de la Commission des Affaires économique et du plan sur le projet de loi modifiant les articles 22, 28 et 30 de la loi n°66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes, Annexe au procès-verbal de la séance du 9 mai 1979, n°321

⁴¹ Ph.Delebecque, Précis de droit maritime, Dalloz, 14ème éd., 2020, p.595, n°765

⁴² P.Bonassies et C.Scapel, Traité de droit maritime, LGDJ, Traités, 2ème éd., 2010, p.694, n°1023

III. Intérêt des clauses d'autorisation générale de mise en pontée de conteneurs

42 – **Intérêt des clauses d'autorisation générale de mise en pontée** – Au regard de l'état actuel du droit positif, il demeure intéressant pour un transporteur maritime de stipuler de telles clauses. La liberté contractuelle offerte par la Convention de Bruxelles de 1924 pousse les transporteurs à multiplier les clauses afin de se prémunir de difficultés anticipées par les nouveaux textes. On ne peut dès lors que regretter le silence de la Convention de 1924 et la trop faible ratification des Règles de Hambourg et de Rotterdam.

Section 2 : Le cas particulier des conteneurs ouverts

43 – Une difficulté identifiée par la jurisprudence – Le sort des conteneurs transportés en pontée ne peut faire l'objet d'un régime unifié dès lors que les conteneurs ouverts n'offrent qu'une protection relative des marchandises. A la différence d'un conteneur classique, l'emballage sera primordial à la sauvegarde des marchandises transportées.

La jurisprudence s'est saisie de la question et considère à juste titre que le consentement du chargeur ne peut faire l'objet d'une quelconque supposition en présence d'un conteneur ouvert⁴³.

⁴³ CA Aix-en-Provence, 30 novembre 2006, BTL 2007, p.60, obs. M.Tilche ; DMF 2008, Hors-série n°12, n°71, obs. Ph.Delebecque ; Cass. Com., 7 février 2006, DMF 2006, p.499, obs. Y.Tassel

Partie 2 : Clauses visant à aménager la responsabilité des transporteurs maritimes

Le principal intérêt des clauses de mise en pontée réside dans la capacité des transporteurs d'aménager le régime de responsabilité auquel les transports en pontée de marchandises sont soumis. La Convention de Bruxelles amendée par les protocoles de La Haye et de Visby offre aux transporteurs la liberté contractuelle nécessaire à l'aménagement de leur responsabilité. Cette solution n'est pas retenue par la législation française et les Règles de Hambourg et de Rotterdam. Le droit moderne des transports maritimes semble se diriger vers un encadrement strict de la responsabilité des transporteurs maritimes en matière de pontée.

Titre 1 : Aménagement de la responsabilité des transporteurs maritimes

Le silence de la Convention de Bruxelles amendée en matière de transport en pontée permet aux parties de stipuler clauses intégrant ces marchandises à son champ d'application. De telles dispositions détournent la Convention de son esprit et aboutissent à l'irresponsabilité des transporteurs pour certaines opérations de transport.

Chapitre 1 : Intégration des marchandises transportées en pontée au champ d'application de la Convention de Bruxelles

L'intégration des marchandises transportées en pontée au champ d'application de la Convention de Bruxelles se traduit par la stipulation de clauses rattachant ces dernières à la définition des marchandises établie par la Convention. La stipulation de ces clauses emporte par conséquent des effets sur la responsabilité des transporteurs maritimes.

Section 1 : Rattachement des marchandises transportées en pontée à la définition de la Convention de Bruxelles

Le rattachement des marchandises transportées en pontée à la définition des marchandises au sens de la Convention de Bruxelles est un choix logique dans la mesure où ce régime leur est connu et favorable. Pour autant, il ne constitue pas un régime adapté au transport en pontée.

I. Élection d'un régime familial et favorable aux transporteurs maritimes

Le choix de la Convention de Bruxelles de 1924 ne s'impose pas à l'ensemble des transporteurs maritimes, certains optent pour des régimes alternatifs.

A. Choix de la Convention de Bruxelles de 1924

44 – **Clauses reprises au connaissance** - La liberté offerte aux parties par l'exclusion des marchandises transportées en pontée du champ d'application de la Convention de Bruxelles de 1924 donne lieu à la stipulation de clauses visant à rattacher ces marchandises à ladite Convention. On peut ainsi citer les

conditions générales des compagnies maritimes Maersk ou MSC : « Les marchandises (à l'exception du bétail) transportées sur ou sous le pont, qu'elles soient ou non déclarées comme étant transportées sur le pont, participent à l'avarie commune et sont réputées entrer dans la définition des marchandises aux fins des règles de La Haye ou de l'US COGSA et sont transportées sous réserve de ces règles ou de cette loi, selon le cas. »⁴⁴, « Les marchandises, qu'elles soient transportées sur le pont ou sous le pont, participent à l'avarie commune et sont considérées comme faisant partie de la définition des marchandises aux fins des Règles de La Haye ou de l'US COGSA et sont transportées conformément à ces Règles. »⁴⁵.

B. Alternatives à la Convention de 1924

45 – Les clauses visant à intégrer les marchandises transportées en pontée au champ d'application de la Convention de Bruxelles ne sont pas systématiques, certaines compagnies maritimes telles qu'Evergreen s'abstiennent de les stipuler. Cette dernière préfère s'en remettre à la loi anglaise, laquelle est plus favorable au transporteur que les Règles de La Haye Visby. La Common Law n'écartant la responsabilité du transporteur maritime qu'en cas d'acte de Dieu, d'acte des ennemis de la Reine, de vice propre à la cargaison et de faute ou fraude de l'expéditeur, les juges britanniques se montrent favorables à la stipulation de clauses limitatives de responsabilité⁴⁶.

Le verso des connaissements Evergreen stipule ainsi « Les marchandises mentionnées dans le présent document comme étant transportées en pontée, qu'elles soient ou non transportées en pontée, sont transportées sans responsabilité de la part du Transporteur pour les pertes ou dommages de quelque nature que ce soit survenant au

⁴⁴ Termes et conditions générales Maersk, art.18.2. « Goods (except livestock) carried on or under deck and whether or not stated to be carried on deck shall participate in general average and shall be deemed to be within the definition of goods for the purpose of the Hague Rules or US COGSA and shall be carried subject to such Rules or Act, whichever is applicable »

⁴⁵ Termes et conditions générales CMA CGM, art.18.2., « Goods whether carried on deck or under deck, shall participate in general average and shall be deemed to be within the definition of Goods for the purposes of The Hague Rules or US COGSA and shall be carried subject to those Rules. »

⁴⁶ N.Jobin, Le transport en pontée en droit anglais, Mémoire, CDMT, 2002 p.14

cours du transport par mer, qu'ils soient causés par l'innavigabilité ou la négligence ou toute autre cause que ce soit. »⁴⁷.

II. Convention inadaptée au transport en pontée

46 – Lacune des Règles de la Haye Visby – Le choix de rattacher les marchandises transportées en pontée au champ d'application de la Convention de Bruxelles de 1924 permet aux différents acteurs d'un transport maritime de se vouer aux règles les plus largement diffusées. Les parties sont ainsi assurées d'avoir un référentiel commun, lequel contribue à la stabilité des relations entre chargeurs et transporteurs maritimes. Cette volonté des parties de se référer à des règles communes met en lumière les lacunes de la Convention de Bruxelles, cette dernière n'est pas adaptée aux spécificités techniques actuelles en particulier au transport de conteneurs. On ne peut dès lors que regretter que les modifications successives de la Convention n'aient pas abouti à l'incorporation du transport en pontée à son champ d'application et à la prise en compte de la conteneurisation du transport maritime.

⁴⁷ Termes et conditions Evergreen, art.17, « *Goods which are stated herein to be carried on deck, whether or not carried on deck, are carried without responsibility on the part of the Carrier for loss or damage of whatsoever nature arising during carriage by sea whether caused by unseaworthiness or negligence or any other cause whatsoever* »

Section 2 : Conséquences sur la responsabilité des transporteurs

Compte tenu du choix des parties d'opter pour le régime de responsabilité de la Convention de Bruxelles amendée, il convient d'étudier ce dernier et de constater qu'il permet aux parties de stipuler des clauses dérogatoires du régime de plein droit.

I. Régime de responsabilité de la Convention de Bruxelles

La Convention de Bruxelles articule son régime de responsabilité autour de principes directeurs visant à permettre la mise en œuvre de la responsabilité des transporteurs et d'un système de réparation des dommages.

A. Principes directeurs de la mise en œuvre de la responsabilité du transporteur

47 – Responsabilité de plein droit – Le régime de responsabilité instauré par les Règles de La Haye Visby aux termes de leur article 2 est un régime de responsabilité de plein droit auquel les transporteurs ne peuvent se soustraire qu'à de strictes conditions⁴⁸. L'article 2 dispose ainsi « *Sous réserve des dispositions de l'article 6, le transporteur, dans tous les contrats de transport de marchandises par mer, sera quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement desdites marchandises soumis aux responsabilités et obligations, comme il bénéficiera des droits et exonérations ci-dessous énoncés.* ». Le régime de responsabilité ainsi trouve à s'appliquer en l'absence de toute faute du transporteur.

48 – Cas exceptés – Les Règles de La Haye Visby libèrent toutefois les transporteurs de leur responsabilité dès lors qu'un cas excepté survient. Une liste

⁴⁸ Ph.Delebecque, Précis de droit maritime, Dalloz, 14ème éd., 2020, p.556, n°729

de 17 cas exceptés est ainsi reprise par l'article 4 des Règles de La Haye Visby qui s'attachent à définir chacun d'entre eux. Afin de se libérer de leur responsabilité, les transporteurs devront apporter la preuve que les dommages occasionnés aux marchandises résultent d'un cas excepté.

49 – Application à la pontée – Ce régime de responsabilité trouve à s'appliquer pour les cargaisons répondant à la définition de marchandises de l'article 1.c) des Règles de La Haye Visby. Il est donc le régime applicable de plein droit aux marchandises transportées en pontée et non déclarées comme telles, aux marchandises transportées en cale et déclarées chargées en pontée. Dans ces hypothèses, la mise en œuvre du régime de plein droit est un retour à la normalité plutôt qu'une sanction des transporteurs négligents.

B. Réparation des dommages

50 – Limites financières – Compte tenu de l'occurrence des dommages et de la valeur importante des marchandises transportées, Les Règles de La Haye Visby limitent les montants indemnisables par les transporteurs. Leur article 4.5.a) introduit deux limites, une première à hauteur de 666,67 DTS par colis ou unité et une seconde à hauteur de 2 DTS par kilogramme de poids bruts des marchandises endommagées ou perdues. La limite la plus élevée, et donc plus avantageuse pour le chargeur, sera systématiquement retenue. La mise en œuvre des limites financières de responsabilité est toutefois exclue par l'article 4.5.e) en cas de faute inexcusable ou intentionnelle du transporteur : « *Ni le transporteur, ni le navire, n'auront le droit de bénéficier de la limitation de responsabilité établie par ce paragraphe s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur qui a eu lieu, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.* ». A noter que les préposés du transporteur maritime sont soumis à des dispositions similaires aux termes de l'article 4 bis 4. des Règles de La Haye Visby.

II. Stipulation de clauses dérogatoires

L'aménagement d'un régime de responsabilité dérogeant au régime de plein droit est soumis à certaines conditions. Il présente toutefois un intérêt certain pour les transporteurs maritimes.

A. Conditions de mise en œuvre d'un régime dérogatoire

51 – Dérogation au régime classique de responsabilité – Les Règles de La Haye Visby autorisent les rédacteurs des contrats de transport maritime à adapter son régime de responsabilité. L'article 6 de la Convention dispose ainsi « *Nonobstant les dispositions des articles précédents, un transporteur, capitaine ou agent du transporteur et un chargeur, seront libres, pour des marchandises déterminées, quelles qu'elles soient, de passer un contrat quelconque avec des conditions quelconques concernant la responsabilité et les obligations du transporteur pour ces marchandises, ainsi que les droits et exonérations du transporteur au sujet de ces mêmes marchandises* ». Cette disposition confère aux parties la possibilité de stipuler des clauses dérogeant au régime de responsabilité de la Convention.

52 – Marchandises spéciales – Afin de ne pas laisser toute latitude aux transporteurs de déroger à son régime de responsabilité, l'article 6 des Règles de La Haye Visby précise « *Il est toutefois convenu que cet article ne s'appliquera pas aux cargaisons commerciales ordinaires, faites au cours d'opérations commerciales ordinaires, mais seulement à d'autres chargements où le caractère et la condition des biens à transporter et les circonstances, les termes et les conditions auxquels le transport doit se faire sont de nature à justifier une convention spéciale.* ». Cet article interroge quant à la définition des cargaisons commerciales ordinaires. Compte tenu de l'exclusion des marchandises transportées en pontée du champ d'application de la Convention, il nous semble que de telles cargaisons ne sont pas ordinaires au sens de la Convention. Il serait par conséquent envisageable de déroger au régime de responsabilité de plein droit pour ces marchandises. Une telle solution n'est toutefois pas opportune dès lors que le transport de conteneurs représentant une part importante des flux maritimes. Malgré leur exclusion du champ d'application de la Convention, les conteneurs transportés en pontée constituent une cargaison ordinaire.

B. Intérêt des clauses dérogatoires

53 – **Champ d'application des Règles de La Haye Visby** – Il convient d'appréhender l'article 6 des Règles de La Haye Visby en tenant compte des définitions de son article 1. Le terme de « *marchandises* » et sa définition présentent ici un intérêt capital. Les marchandises transportées en pontée déclarée sont exclues du champ d'application de la Convention, et les conditions de mise en œuvre de la responsabilité du transporteur ne peuvent faire l'objet d'aucun aménagement dans ces conditions. On comprend ici tout l'intérêt des clauses rattachant les marchandises transportées en pontée déclarée au champ d'application des Règles de La Haye Visby. Ces marchandises sont susceptibles de faire l'objet de dérogations au régime classique de responsabilité, conférant aux transporteurs maritimes optant pour la stipulation de ces clauses la maîtrise des règles relatives à leur responsabilité.

54 – **Reprise des clauses au connaissance** – L'article 6 des Règles de La Haye Visby contraint toutefois les transporteurs à reprendre les conditions de responsabilité négociées par les parties sur un document prévu à cet effet : « *Que les conditions de l'accord intervenu soient insérées dans un récépissé qui sera un document non négociable et portera mention de ce caractère* ». Un connaissance non négociable est susceptible de remplir ces conditions aux yeux de la jurisprudence⁴⁹, il présente toutefois l'inconvénient de figer les opérations commerciales, la cargaison ne pourra pas être vendue pendant le transport maritime.

⁴⁹ CA Poitiers, 3 juin 2016, DMF 2016, p.874, obs. J.de Sentenac

Chapitre 2 : Irresponsabilité des transporteurs maritimes

Par le jeu des clauses, les transporteurs peuvent se placer dans une situation d'irresponsabilité à l'égard des marchandises transportées. Bien que cette situation ne puisse se produire qu'en présence de marchandises spéciales, elle pose question quant à l'équilibre du contrat du transport.

Section 1 : Marchandises spéciales

Aux termes des dispositions de l'article 6 des Règles de La Haye Visby, les « *cargaisons commerciales ordinaires* » ne peuvent faire l'objet d'un régime de responsabilité dérogatoire. Il revient dès lors aux parties d'estimer si une cargaison constitue est ordinaire ou spéciale au sens du texte. Les clauses stipulées au dos des connaissements distinguent les conteneurs ouvert ou flat rack des autres cargaisons.

I. Conteneurs ouverts et flat racks

55 – Cargaisons spéciales – Des conteneurs spéciaux sont généralement utilisés pour transporter des marchandises de dimensions importantes (machine-outil, véhicule...). Ces derniers doivent être manutentionnés et arrimés avec un soin particulier. Bien que le recours à ces conteneurs soit usuel, ils constituent des marchandises spéciales ne pouvant être qualifiées de « *cargaisons commerciales ordinaires* » selon les transporteurs maritimes.

56 – Mentions portées au connaissement – Les conteneurs ouverts et flat racks font l'objet de stipulations visant à exclure leur régime de responsabilité du régime de droit commun au verso des connaissements émis par les compagnies maritimes MSC et Maersk : « *Les marchandises qui sont hors gabarit et/ou qui sont arrimées sur ou dans des conteneurs à toit ouvert, des flat racks ou des plates-formes, et qui sont indiquées au recto des présentes comme devant être transportées*

en pontée. »⁵⁰, « Les marchandises (à l'exclusion des marchandises arrimées dans des conteneurs autres que des plateaux ou des palettes) qui sont indiquées dans le présent document comme devant être transportées sur le pont et le bétail. »⁵¹. A noter que les animaux vivants sont traités selon les mêmes modalités par les connaissements.

II. Conteneurs réfrigérés et citernes

57 – **Cargaisons commerciales ordinaires** – Les conteneurs réfrigérés et les citernes nous semblent constituer des « *cargaisons commerciales ordinaires* » au sens des Règles de La Haye Visby, bien que ces conteneurs présentent des spécifications techniques les distinguant des containers Dry, leur manutention et arrimage ne présentent pas de difficulté particulière. Les transporteurs maritimes font donc preuve de réalisme en ne cherchant pas à stipuler des conditions de responsabilité spécifiques à leur chargement en pontée.

⁵⁰ Termes et conditions MSC, art.18.2., « *Goods which are out of gauge and/or are stowed on or in open top containers, flat racks or platforms, and which are stated on the front hereof to be carried on deck* »

⁵¹ Termes et conditions Maersk, art.18.3., « *Goods (not being Goods stowed in Containers other than flats or pallets) which are stated herein to be carried on deck and livestock* »

Section 2 : Équilibre du contrat de transport

Le jeu des stipulations contractuelles place les transporteurs dans une situation d'irresponsabilité et fait peser l'intégralité des risques du transport sur les chargeurs.

I. Irresponsabilité du transporteur

58 – Mentions portées au connaissance – Au regard des dispositions des Règles de La Haye Visby, les marchandises ne constituant pas des « *cargaisons commerciales ordinaires* » peuvent faire l'objet d'un aménagement du régime de responsabilité des transporteurs maritimes. Ces derniers se saisissent de cette possibilité afin d'exclure leur responsabilité dans de telles conditions. On citera à titre d'exemple les termes et conditions de la compagnie maritime MSC aux termes desquels ces chargements « *sont transportés sans aucune responsabilité de la part du transporteur en cas de perte ou de dommage de quelque nature que ce soit ou de retard survenant au cours du transport, qu'ils soient dus à l'innavigabilité ou à la négligence ou à toute autre cause, et les Règles de La Haye ou la COGSA ne s'appliquent pas* »⁵². Cette stipulation vise à exclure toute forme de responsabilité du transporteur, y compris en cas de faute intentionnelle ou inexcusable de sa part. Ces clauses sont licites en dépit de leur caractère extrême⁵³ et du risque qu'elles représentent pour les chargeurs.

II. Transport aux risques du chargeur

59 – Incohérence de l'irresponsabilité du transporteur – L'existence de clauses organisant l'irresponsabilité des transporteurs maritimes peut faire figure d'anomalie ; si le transport en pontée d'un conteneur flat rack présente des risques supérieurs au transport d'un conteneur Dry dans les mêmes conditions,

⁵² Termes et conditions MSC, art.18.2., « *are carried without any responsibility whatsoever on the part of the Carrier for loss or damage of whatsoever nature or delay arising during the carriage whether caused by unseaworthiness or negligence or any other cause whatsoever and the Hague Rules or the COGSA shall not apply* »

⁵³ Ph.Delebecque, Précis de droit maritime, Dalloz, 14ème éd., 2020, p.615, n°789

il ne constitue pas une situation justifiant que les risques pèsent exclusivement sur les chargeurs.

60 – Alternative à l'irresponsabilité des transporteurs maritimes – Un régime dérogatoire renforçant les obligations du chargeur quant à l'emballage des marchandises et instituant des limites financières de responsabilité inférieures à celles prévues par le régime de plein droit nous semblerait être une alternative satisfaisante.

Titre 2 : Transition vers un encadrement strict de la responsabilité des transporteurs

Le régime de liberté de la Convention de Bruxelles amendée n'est pas satisfaisant en ce qui concerne la responsabilité des transporteurs maritimes. Le législateur français a par conséquent entrepris de régler la question des transports en pontée, sans pour autant s'opposer à la stipulation de clauses dérogatoires. Les nouvelles Règles de Hambourg et de Rotterdam constituent quant à elles le socle d'un nouveau droit maritime comportant des règles de responsabilité impératives en matière de pontée.

Chapitre 1 : Intégration du transport de marchandises en pontée à la Loi de 1966

La loi de 1966 instaure un régime de responsabilité auquel les stipulations permettent de déroger. Au contraire de la Convention de Bruxelles, la loi de 1966 prévoit des limites à l'aménagement de la responsabilité des transporteurs.

Section 1 : Liberté contractuelle au service de l'irresponsabilité des transporteurs

La Loi de 1966 organise un régime favorable aux clauses limitatives de responsabilité, ces dernières ne sont toutefois pas valables en matière de transport de conteneurs.

I. Un régime autorisant la stipulation de clauses limitatives de responsabilité

Le régime de responsabilité de la Loi de 1966 est proche du régime de responsabilité de la Convention. Il s'en distingue cependant en se montrant plus strict que la convention à l'égard de ces clauses.

A. Un régime proche du régime de responsabilité de la Convention de Bruxelles

61 – Un régime de responsabilité calqué sur la Convention de Bruxelles de 1924 – La Loi n°66-420 établit le régime de responsabilité du transporteur en droit français sur le modèle du régime de responsabilité de la Convention de Bruxelles de 1924. Il s'agit ainsi d'un régime de responsabilité de plein droit, comportant des cas exceptés et mettant en œuvre un système de limitation financière de responsabilité identique à celui des Règles de La Haye Visby. Le régime français de responsabilité du transporteur est codifié aux articles L.5422-12 à L.5422-18 du Code des transports.

62 – Principales différences – Le droit français se distingue des Règles de La Haye Visby notamment en ce qu'il prévoit 9 cas exceptés contre 17 pour les Règles de La Haye Visby. On peut également citer une différence de qualification des fautes susceptibles d'écarter les plafonds d'indemnités, le Professeur Ph.Delebecque précise ainsi que « *Le droit interne et le droit international se rejoignent une fois encore sur ce terrain de la déchéance de la limitation de responsabilité, mais le droit interne est plus strict que ne l'est le droit international en ne visant que la personnelle intentionnelle ou inexcusable du transporteur.* »⁵⁴.

63 – Interdiction de principe des clauses limitatives de responsabilité – Il est utile de noter que le régime de responsabilité érigé par le Code des transports est un régime impératif. L'article L.5422-15 du Code des transports permet ainsi aux juges d'annuler toute clause visant à déranger au régime de responsabilité de l'article L.5422-12 ou à abaisser les limites financières des transporteurs fixées par l'article L.5422-13.

B. Autorisation des clauses limitatives de responsabilité en matière de transport en pontée

64 – Dérogation au droit commun – Bien que le régime de responsabilité du Code des transports soit impératif et que toute clause dérogeant soit nulle, le législateur français a fait du transport de marchandises en pontée un cas particulier. L'article L.5422-16 dispose ainsi « *Par dérogation aux dispositions de l'article précédent, toutes clauses relatives à la responsabilité ou à la réparation sont autorisées pour le transport d'animaux vivants et pour le transport de marchandises chargées sur le pont conformément aux dispositions de l'article L.5422-7, sauf en ce qui concerne les conteneurs chargés à bord de navires munis d'installations appropriées pour ce type de transport.* ». Cet article distingue le droit français des Règles de La Haye Visby : en mentionnant explicitement le transport en pontée et en l'intégrant droit maritime national le législateur simplifie la compréhension du régime de responsabilité du transporteur et permet aux parties de se reposer sur un système de responsabilité stable.

⁵⁴ Ph.Delebecque, Précis de droit maritime, Dalloz, 14ème éd., 2020, p.639, n°811

65 – Cas particulier des conteneurs – Le droit français se montre d'autant plus satisfaisant qu'il tient compte des évolutions techniques du transporteur maritimes. Ce faisant, le droit national annihile l'effet des clauses visant à limiter la responsabilité des transporteurs en matière de conteneurs ouverts ou flat racks.

II. Clauses limitant la responsabilité des transporteurs maritimes

Les compagnies maritimes n'hésitent pas à stipuler des clauses limitant leur responsabilité, lesquelles font l'objet d'un contrôle jurisprudentiel.

A. Stipulation de clauses limitant la responsabilité du transporteur maritime

66 – Exemple du connaissance CMA CGM – Les connaissements soumis à la loi française étant susceptible de faire l'objet d'aménagement de responsabilité, les transporteurs maritimes faisant le choix de la loi française ne manquent pas de stipuler de telles clauses. Les connaissements émis par la CMA CGM prévoient ainsi en leur article 18.3. « *Dans le cas où les Marchandises qui sont mentionnées au dos des présentes comme étant transportées en pontée (ou en cas d'absence de la mention " sous le pont " ou de toute autre mention similaire), et qui sont ainsi transportées, les Règles de La Haye ne s'appliqueront pas et le Transporteur ne pourra être tenu responsable de quelque manière que ce soit des pertes, dommages ou retards, quelle qu'en soit l'origine, et qu'ils soient ou non causés par la négligence du Transporteur, de ses préposés, Agents ou Sous-Contractants.* »⁵⁵. Ces dispositions instaurent une irresponsabilité du transporteur pour le transport en pontée de marchandises. Il convient cependant de rappeler que ces stipulations sont dénuées d'effet pour le transport de conteneurs.

⁵⁵ Termes et conditions CMA CGM, art.18.3. « *In the event the Goods which are stated on the back hereof as being carried on deck (or in the event of the absence of the mention "under deck" or any similar mention), and which are so carried, the Hague Rules shall not apply and the Carrier shall be under no liability whatsoever for loss, damage or delay, howsoever arising, and whether or not caused by the negligence on the part of the Carrier, its servants, Agents or Sub-Contractors.* »

67 – Prudence des transporteurs – Il est intéressant qu'en dépit des mentions précédemment évoquées les connaissements CMA CGM s'assurent de stipuler une clause visant à limiter la responsabilité du transporteur en cas de d'avaries marchandises. L'article 18.3. précise ainsi : « *Si la responsabilité du Transporteur est impliquée de quelque manière que ce soit, la responsabilité du Transporteur sera limitée conformément aux Termes et Conditions du présent contrat et autrement aux Règles de La Haye, aux Règles de La Haye et de Visby ou aux règles US COGSA, selon ce qui est applicable en vertu de l'article 6 du Connaissement* »⁵⁶. Cette stipulation vise à limiter la responsabilité du transporteur dans l'hypothèse où la juridiction compétente pour un litige ne retienne pas l'application de la loi française, malgré l'article 30 des termes et conditions CMA CGM⁵⁷.

B. Contrôle jurisprudentiel des clauses

68 – Pontée régulière – La jurisprudence ne s'oppose pas à la mise en œuvre de clauses limitatives de responsabilité en matière de transport en pontée. Elle se montre simplement vigilante sur la question du consentement du chargeur à la mise en pontée et le cas échéant sur son la notification de la mise en pontée⁵⁸.

69 – Pontée irrégulière – A contrario, la jurisprudence refuse d'appliquer les clauses portées en connaissement en présence d'un chargement en pontée irrégulier⁵⁹. Cette solution est une conséquence du rôle prépondérant du consentement du chargeur à la mise en pontée des marchandises dans le cadre de la Loi de 1966.

⁵⁶ *Ibid*, « *If Carrier's liability is anyway implicated, the liability of the Carrier shall be limited according to the Terms and Conditions of this contract and otherwise to the Hague Rules, Hague and Visby Rules or the US COGSA rules, whichever is applicable under the article 6 of the Bill of Lading.* »

⁵⁷ *Ibid*, art. 30, « *Except as specifically provided elsewhere herein, French law shall apply to the Terms and Conditions of this Bill of Lading, and French law shall also be applied in interpreting the Terms and Conditions hereof, excluding its conflict of law provisions.* »

⁵⁸ CA Poitiers, 3 juin 2016, DMF 2016, p.874, obs. J.de Sentenac

⁵⁹ CA Aix-en-Provence, 30 novembre 2006, BTL 2007, p.60, obs. M.Tilche ; DMF 2008, Hors-série n°12, n°71, obs. Ph.Delebecque

Section 2 : Limite à l'irresponsabilité des transporteurs

Les clauses limitatives de responsabilité permettent aux transporteurs maritimes d'organiser leur irresponsabilité. Les juridictions ont cependant dégagé une solution permettant de retenir la responsabilité des transporteurs malgré les stipulations contractuelles. Ces derniers sont ainsi soumis à une obligation de soin des marchandises dont le lien de causalité avec d'éventuels est attentivement contrôlé.

I. Soin porté aux marchandises

Les exonérations de responsabilité permises par le Code des transports en matière de pontée ne font pas échec à l'obligation du transporteur d'arrimer de façon appropriée et soigneuse les marchandises. Cette obligation du transporteur constituant pour les juridictions un moyen efficace de déjouer les clauses limitatives de responsabilité, les juges portent une attention particulière au contrôle de l'arrimage.

A. Arrimage approprié et soigneux

70 – Obligation fondamentale du transporteur maritime – Le régime français du chargement en pontée permet aux transporteurs de s'exonérer de toute responsabilité, sauf pour le transport de conteneurs. Les clauses stipulées au connaissance par des transporteurs désirant se construire une irresponsabilité se heurtent toutefois aux obligations des transporteurs maritimes. Le Professeur P.Bonassies indique à ce titre que « *Dans chaque espèce, au cas par cas, les tribunaux se réservent la possibilité de contrôler si le chargement en pontée, même régulier car autorisé, est bien conforme à l'obligation primordiale du transporteur : procéder « de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport... » des marchandises transportées (art. 38,*

décret du 31 déc. 1966) »⁶⁰. L'obligation d'arrimer soigneusement et de manière appropriée les marchandises semble ainsi faire obstacle à l'irresponsabilité des transporteurs maritimes.

B. Contrôle de l'arrimage

71 – Arrêt « Navire Al Hoceima » – La solution évoquée ci-avant a été dégagée pour la première fois par la Cour d'appel d'Aix-en-Provence dans un arrêt « Navire Al Hoceima » du 10 janvier 1991. En l'espèce une remorque recouverte d'une simple bâche est arrimée en pontée à l'occasion d'un transport depuis Marseille à destination d'Alger. La remorque ainsi exposée aux intempéries est livrée endommagée. Bien qu'une clause d'autorisation de mise en pontée soit stipulée au connaissement et acceptée par le chargeur, les juges retiennent la faute du transporteur maritime, ce dernier a failli à son obligation de soin en positionnant la remorque sur le pont. Cette jurisprudence sanctionne le transporteur maritime qui ne s'est pas comporté avec la diligence attendue d'un professionnel.

II. Lien de causalité entre la pontée et le dommage

72 – Dilution des obligations du chargeur – L'arrêt « Navire Al Hoceima » interroge sur les obligations respectives des parties. Le chargeur ayant accepté qu'une marchandise puisse être transportée en pontée devrait l'emballer de façon appropriée, faute de quoi le transporteur maritime pourrait bénéficier du 6^e cas excepté de l'article L.5422-12 du Code des transports, la faute du chargeur. Bien qu'opportun, cet arrêt nous semble confus à l'égard des obligations respectives des parties.

73 – Faute du chargeur – la Cour d'appel de Versailles a eu l'occasion de préciser la jurisprudence « Navire Al Hoceima » à l'occasion d'un arrêt du 1^{er} avril 2021⁶¹. Les juges ont entrepris de rechercher un éventuel lien de causalité entre les dommages occasionnés aux marchandises et leur arrimage en pontée.

60 P.Bonassies et C.Scapel, Traité de droit maritime, LGDJ, Traités, 2ème éd., 2010, p.686, n°1016

61 CA Versailles, 1er avril 2021, n°19-07012, DMF 2021, p.525, obs. J.de Sentenac

Les experts ayant mis en avant que les dommages résultaient avant tout d'un arrimage défectueux, l'arrêt écarte la responsabilité du transporteur. Bien que cet arrêt ait été rendu sous l'empire des Règles de La Haye Visby, son raisonnement nous semble transposable aux causes placées sous l'égide du droit national.

Chapitre 2 : Intégration du transport en pontée aux nouvelles Règles internationales

Les nouvelles règles internationales de droit maritime ont pris acte des lacunes de la Convention de Bruxelles amendée en matière de transport en pontée afin de ne pas les reproduire. Le transport des marchandises en pontée est ainsi inclus au champ d'application des Règles de Hambourg et de Rotterdam. Ces Conventions se distinguent également de la Convention de Bruxelles en ce qu'elles n'abandonnent pas complètement le régime de responsabilité des transports en pontée à la liberté contractuelle.

Section 1 : Incorporation de la pontée au nouveau droit maritime

Contrairement à la Convention de Bruxelles de 1924, les Règles de Hambourg et de Rotterdam intègrent le chargement en pontée à leur champ d'application.

I. Règles de Hambourg

74 – **Régime fondé sur l'autorisation de mise en pontée** – Les règles de Hambourg reprennent les concepts de pontée régulière et irrégulière introduits par le droit français. Le consentement du chargeur à l'arrimage en pontée a ainsi un rôle prépondérant comme le souligne le Professeur P.Bonassies : « *Selon leur article 9 § 1 cet arrimage est considéré comme régulier en cas d'accord du chargeur, ou, en l'absence de cet accord lorsqu'il est exigé par la réglementation ou effectué conformément aux usages du commerce considéré* »⁶². Bien que le terme de conteneurs ne soit pas expressément mentionné, le professeur considère que ce type de

⁶² P.Bonassies et C.Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, *Traités*, 2ème éd., 2010, p.691, n°1021

transport est couvert par l'expression « *conformément aux usages du commerce considéré* ».

II. Règles de Rotterdam

75 – **Reprise des Règles de Hambourg** – L'incorporation des transports en pontée au champ d'application des Règles de Rotterdam suit le même schéma que les Règles de Hambourg. Le Professeur Ph.Delebecque explique à ce titre « *L'article 25 précise que les marchandises ne peuvent être transportées en pontée que si ce transport est exigé par la loi, est conforme aux usages ou encore s'effectue dans un ou sur des conteneurs adaptés au transport en pontée et sur des ponts qui sont spécialement équipés pour transporter de tels conteneurs. Le droit a ainsi rejoint la réalité technique et le transport par porte-conteneurs est juridiquement devenu un transport comme les autres.* »⁶³. On notera que contrairement aux Règles de Hambourg les Règles de Rotterdam prennent le soin de mentionner explicitement le transport de conteneurs en pontée. Ces derniers sont par ailleurs entendus au sens large, sans distinguer du type de conteneur utilisé en vue de la réalisation d'un transport.

⁶³ Ph.Delebecque, Précis de droit maritime, Dalloz, 14ème éd., 2020, p., n°834

Section 2 : L'encadrement du régime de responsabilité des transports en pontée

Les Règles de Hambourg et de Rotterdam prévoient un régime de responsabilité impératif qui s'appliquera aux marchandises chargées en pontée. Le régime applicable aux marchandises ordinaires fait quant à lui preuve d'une sévérité moindre l'égard des transporteurs.

I. Rattachement des conteneurs transportés en pontée au régime de plein droit

76 – Régime dérivé de la Convention de Bruxelles – Les Règles de Hambourg et de Rotterdam prennent toutes deux en compte les évolutions techniques du transport maritime et soumettent les transporteurs à un régime impératif de responsabilité en ce qui concerne le transport de conteneurs, que celui-ci soit effectué en pontée ou en cale. Ces transports obéissent à un régime classique de responsabilité s'articulant autour d'une responsabilité de plein droit, de cas exceptés et de limites financières de responsabilité. Là encore, la faute inexcusable du transporteur lui fait perdre le bénéfice de ces limites.

77 – Règles de Rotterdam – Les conteneurs transportés en pontée sont soumis au régime de plein droit et ne peuvent faire l'objet de clauses dérogatoires aux termes de l'article 25 des Règles de Rotterdam, ces dernières les placent sous le même régime que les marchandises transportées en cale⁶⁴.

78 – Règles de Hambourg – Les Règles de Hambourg sont quant à elle ambiguës et n'apportent pas de réponse franche à la question. Le Doyen R.Rodière a par conséquent émis l'idée que le transporteur maritime puisse stipuler des clauses limitatives de responsabilité⁶⁵. Si cette hypothèse ne se heurte à aucun

⁶⁴ B.Francou, Les règles de Rotterdam : le droit des transports maritimes au XXI^e siècle, Institut Méditerranéen des Transports Maritimes, 25^{ème} éd., 2010, p.76, n°12

⁶⁵ R.Rodière, « Règles de Hambourg, le point de vue d'un juriste latin », DMF 1978, p.460

obstacle théorique, la doctrine a largement écarté cette thèse qui se révèle contraire à l'esprit des Règles de Hambourg⁶⁶.

II. Transport en pontée de marchandises ordinaires

79 – **Risques de la pontée supportés par le chargeur** – Le transport en pontée de marchandises ordinaires comporte des risques que le transport en conteneur diminue. Le régime de la pontée des Règles de Hambourg et de Rotterdam reposant sur le consentement du chargeur à l'arrimage en pontée, les rédacteurs ont jugé opportun d'alléger le régime de responsabilité des transporteurs. Ainsi les Règles de Hambourg et de Rotterdam exonèrent les transporteurs de toute responsabilité si des dommages sont occasionnés aux marchandises par les « *risques particuliers de ce transport* » (art.25.2. Règles de Rotterdam). Le Professeur P.Bonassies estime que ces risques sont par exemple la mouille et les chutes à la mer⁶⁷.

80 – **Un régime de responsabilité équilibré** – Le régime de responsabilité ci-avant décrit nous semble satisfaisant en ce qu'il comble les lacunes des Règles de La Haye Visby en matière de pontée et répartit avec justesse la charge des risques entre les chargeurs et les transporteurs. On peut ajouter que ce régime fait échec à la stipulation de clauses limitatives de responsabilité au dos des connaissements, unifiant ainsi le régime de la pontée.

⁶⁶ E.du Pontavice et P.Cordier, Transports maritimes et affrètements, Delmas, 2ème éd.,1990 ; P.Bonassies, Règles de Hambourg, analyse critique, Cahier de documentation CCIM, 1990, p.13, n°27 ; C.Scapel, Actes du colloque IMTM sur l'entrée en vigueur des Règles de Hambourg, Institut Méditerranéen des Transports Maritimes, 1993, n°28

⁶⁷ P.Bonassies et C.Scapel, Traité de droit maritime, LGDJ, Traités, 2ème éd., 2010, p.693, n°1021 bis

Conclusion

L'étude des clauses de mise en pontée démontre que leur prolifération est une réponse aux lacunes du droit maritime. La plus importante d'entre elles est l'exclusion des transports en pontée du champ d'application de la Convention de Bruxelles de 1924. Cette exclusion a conféré aux transporteurs maritimes la possibilité de choisir la loi applicable au transport de marchandises en pontée. On se trouve donc dans une situation où, en fonction de la loi applicable, un transport pourra être régi par la loi anglaise, allemande, américaine, chinoise ou encore française. La lacune de la Convention de Bruxelles est d'autant plus préjudiciable que l'essor du transport de conteneurs a eu pour effet de généraliser le transport en pontée.

On constate dans ce contexte de liberté contractuelle que les grandes compagnies optent pour des droits maritimes leur permettant de stipuler toutes sortes de clauses afin de construire de toutes pièces leur propre régime de transport en pontée.

La coexistence de ces clauses relatives aux obligations des transporteurs et au régime de responsabilité applicable en matière de pontée nuit à la clarté et à l'intelligibilité du droit maritime. Les chargeurs sont les premières victimes de cette situation dans la mesure où une faible proportion d'entre eux a la capacité de négocier les termes et conditions des contrats de transports maritimes.

L'intervention du législateur apparaît comme l'unique moyen de rééquilibrer les relations entre transporteurs et chargeurs en ce qui concerne le transport en pontée. On peut à ce titre saluer le législateur français qui a veillé à faire évoluer la Loi de 1966 au gré des progrès techniques. En pratique cette veille du législateur national est insuffisante dans la mesure où la majeure partie des transports maritimes sont soumis au droit international.

Les Règles de Hambourg ont ouvert la voie et dégager des pistes de réflexions. Leur imprécision fait cependant échec à ce qu'elles constituent une solution à long terme, sans même aborder la question de leur trop faible ratification.

A contrario, les Règles de Rotterdam pourraient constituer une solution satisfaisante. Leurs dispositions établissent un régime moderne et équilibré adapté aux pratiques techniques et commerciales actuelles. Au-delà de ces considérations, l'intérêt principal des Règles de Rotterdam est la neutralisation des clauses de mise en pontée. La construction d'un régime impératif applicable aux transports en pontée de conteneurs et de marchandises ordinaires confère au paysage juridique de la pontée la clarté qui lui fait aujourd'hui défaut. On ne peut dès lors qu'espérer une prompte entrée en vigueur des Règles de Rotterdam.

A défaut, il serait urgent d'intégrer les transports en pontée au champ d'application de la Convention de Bruxelles amendée afin de limiter le recours des transporteurs à des régimes défavorables aux chargeurs.

Bibliographie

I - Traités et manuels

- P.Bonassies et C.Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Traités, 2ème éd., 2010, p.906, n°1319
- Ph.Delebecque, *Précis de droit maritime*, Dalloz, 14ème éd., 2020
- B.Francou, *Les règles de Rotterdam : le droit des transports maritimes au XXIe siècle*, Institut Méditerranéen des Transports Maritimes, 25ème éd., 2010
- L.Garcia-Campillo (dir.), *Le Lamy Transport*, Wolters Kluwer, Lamy Expert, 2021
- E.Georgiade, *Le chargement en pontée*, LGDJ, 1925
- S.Mellouli, *La responsabilité du transporteur maritime de marchandises*, Centre d'études, de recherches et de publications, 1993
- E.du Pontavice et P.Cordier, *Transports maritimes et affrètements*, Delmas, 2ème éd., 1990

II - Thèses et mémoires

- T.Arnaud, *Transport de marchandises en pontée*, CDMT, 2006
- N.Jobin, *Le transport en pontée en droit anglais*, CDMT, 2002

III - Répertoires et encyclopédies

- P.Bonassies, Règles de Hambourg, analyse critique, *Cahier de documentation CCIM*, 1990
- G.Piette, "Transports maritimes", *RTD com*, 2018

IV - Articles

- P.Bonassies, « Le droit du transport maritime de conteneurs à l'orée du 21e siècle », *DMF 2009*, p.7
- P.Bonassies, « Rapport sur les règles de Hambourg présenté au Conseil supérieur de la marine marchande », *DMF 1994*, p.243
- J.Bonnaud, « Le défaut d'avis est-il de nature à faire perdre au transporteur le bénéfice de sa clause d'irresponsabilité ? », *Revue Scapel*, 1986, p.2
- C.De Cet Bertin, « Obligations du transporteur en pontée », *DMF 2010*, p.796
- R.Rodière, « Règles de Hambourg, le point de vue d'un juriste latin », *DMF 1978*, p.460
- J.de Sentenac, « Le droit français du transport des conteneurs en pontée », *DMF 2013*, p.664
- J.de Sentenac, « Pontée irrégulière, pontée fautive », *DMF 2012*, p.534

V - Commentaires de jurisprudence

- T.Com. Paris, 12 décembre 1975, « Navire Saint-Christophe », *DMF* 1976, p.244
- CA Aix-en-Provence, 18 juin 1985, *DMF* 1986, p.6
- CA Aix-en-Provence, 10 janvier 1991, « Navire Al Hoceima », *DMF* 1992, p.147, note P.Bonassies ; *BTL*, 1991 p.716 ; *Revue Scapel*, 1991, p.36
- Cass. Com., 18 janvier 1994, *DMF* 1994, p.551
- Cass. Com., 7 janvier. 1997, Bull. civ. IV, n°10
- Cass. Com., 7 juillet 1998, « Atlantic Island », n°96-15.724, Bull. Civ. 1998, IV, n°222 ; *DMF* 1998, p.826, obs. P.Bonassies ; *DMF* 1999, Hors-série n°3, p.71, obs. P.Bonassies
- Cass. Com., 19 décembre 2000, n°98-13708
- Cass. Com., 29 avril 2002, « CAM Iroko », *DMF* 2004, Hors-série n°8, n°79
- CA Rouen, 9 septembre 2004, « Navire Hornsea », *DMF* 2005, p.851, obs. S.Sana-Chaillé de Néré
- CA Lyon, 1er décembre 2005, *DMF* 2007, p.22, obs. C.Humann
- Cass. Com., 7 février 2006, *DMF* 2006, p.499, obs. Y.Tassel
- CA Aix-en-Provence, 30 novembre 2006, *BTL* 2007, p.60, obs. M.Tilche ; *DMF* 2008, Hors-série n°12, n°71, obs. Ph.Delebecque
- Cass. Com., 18 mars 2008, « Ville de Tanya », *DMF* 2008, p.538, obs. Y.Tassel ; *DMF* 2009, Hors-série n°13, n°76, obs. Ph.Delebecque
- Cass. Com., 16 novembre 2014, n°13-23.879, *DMF* 2015, p.29

- T.com. Nanterre, 15 février 2017, *DMF 2017*, p.882, obs. P.Bonassies
- CA Rouen, 28 octobre 2015, « Navire marie Delmas » , *DMF 2016*, p.244, obs. C.Humann
- CA Poitiers, 3 juin 2016, *DMF 2016*, p.874, obs. J.de Sentenac
- CA Versailles, 18 avril 2017, *DMF 2017*, p.901, obs. M.Follin
- CA Versailles, 1er avril 2021, n°19-07012, *DMF 2021*, p.525, obs. J.de Sentenac

VI - Rapports publics

- Groupe de travail à la réglementation internationale des transports maritimes, Rapport du Groupe de travail de la réglementation des transports maritimes, 3e session, Genève, A/C/CN.9/63*
- C.Scapel, Actes du colloque IMTM sur l'entrée en vigueur des Règles de Hambourg, Institut Méditerranéen des Transports Maritimes, 1993
- J.Yvon, Rapport fait au nom de la Commission des Affaires économique et du plan sur le projet de loi modifiant les articles 22,28 et 30 de la loi n°66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes, Annexe au procès-verbal de la séance du 9 mai 1979, n°321

VII - Sites internet

- Gard : <https://www.gard.no/web/updates/content/53240/deck-cargo-a-summary-of-english-and-us-law>
- XPLOG : <https://www.xplog.fr/types-de-conteneurs/>

Annexe 2 - Verso de connaissance Hapag-Lloyd

Bill of Lading - Terms and Conditions

Page 1

1. Definitions
"Carrier" means the party named on page 2 of this Bill of Lading.
"Carriage" means the whole or any part of the operations and services undertaken by the Carrier in respect of the Goods covered by this Bill of Lading.
"Crew" means the vessel's master, her officers, US Coast Guard and other persons directly or indirectly employed in the operation of the vessel as defined in section 478 of the German Commercial Code.
"Hague Rules" means the provisions of the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25th August, 1924 without the amendments by the Protocol signed at Brussels on 23rd February, 1968.
"Hague-Visby Rules" means the provisions of the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25th August, 1924 and includes the amendments by the Protocol signed at Brussels on 23rd February, 1968.
"US COGSA" means the US Carriage of Goods by Sea Act 1936.
"Merchant" includes the shipper, holder, consignee, receiver of the Goods or of this Bill of Lading, and any person owning or entitled to the possession of the Goods or of this Bill of Lading.
"Servants or Agents" includes the master, officers and Crew of the vessel, owners, managers and operators of vessels (other than the Carrier), underlying carriers, whether acting as sub-carrier, connecting carrier, substitute carrier or bailee, sub-contractors, stevedores, terminal and groupage operators, road and rail transport operators and any independent contractors employed by the Carrier in the performance of the Carriage.
"Goods" includes the whole or any part of the cargo received from the shipper and includes any equipment or Container not supplied by or on behalf of the Carrier.
"Container" includes any container, trailer, transportable tank, flat, or any similar article used to consolidate Goods and any equipment thereof or connected thereto.
"Freight" includes all charges payable to the Carrier in accordance with the applicable Tariff and this Bill of Lading.

2. Carrier's Tariff
The terms and conditions of the Carrier's applicable Tariff are incorporated herein, with particular attention drawn to the terms and conditions relating to Containers and vehicle demurrage and detention. The provisions relevant to the applicable Tariff can be acquired from the Carrier or its Agents upon request. The Carrier's standard Tariff can be accessed online at www.hapag-lloyd.com. In the case of any inconsistency between this Bill of Lading and the applicable Tariff, this Bill of Lading shall prevail, except in cases relating to Freight.

3. Warranty
The Merchant warrants that in agreeing to the Terms and Conditions hereof he, or has the authority of, the person owning or entitled to the possession of the Goods and this Bill of Lading.

4. Sub-Contracting and Indemnity
(1) The Carrier shall be entitled to sub-contract on any terms whatsoever the whole or any part of the Carriage.

(2) The Merchant hereby agrees that no Servants or Agents are, or shall be deemed to be liable with respect to the Goods or the Carriage as Carrier, bailee or otherwise. If, however, it should be adjudged that any Servants or Agents are a carrier or bailee of the Goods or under any responsibility with respect thereto, all actions, demands and proceedings for liability or damages, in whole or in part, shall be brought by law or by the Terms and Conditions including the jurisdiction clause shall be available to such Servants or Agents. If any claim is made against any of the Servants or Agents, the Merchant shall indemnify the Carrier against all claims of whatsoever nature against other persons chartering space on the carrying vessel.

5. Carrier's Responsibility
(1) Port-to-Port Shipment

(a) When loss or damage has occurred between the time of loading of the Goods by the Carrier at the port of loading and the time of discharge by the Carrier at the port of discharge, the responsibility of the Carrier shall be determined in accordance with German law making the Hague Rules compulsorily applicable. In the event that the Bill of Lading has been issued in Germany or a country in which the Hague Rules are compulsorily applicable and this Bill of Lading covers a shipment from or to Germany and such affected country or between such affected countries, the responsibility of the Carrier shall be determined in accordance with German law, making the Hague Rules compulsorily applicable.

(b) The Carrier shall not be responsible for any fault of his personnel and of the vessel's Crew in cases of damage or loss caused by fire or explosion on board the vessel or caused by the navigation or management of the vessel, in the latter case save for damage or loss caused when executing measures which were predominantly taken in the interest of the Goods.

(c) The Carrier shall not be responsible for any fault of other persons involved in the navigation or management of the vessel, in particular pilots on board of the vessel or the Crew of a tug boat assisting the vessel, in cases of damage or loss caused by the navigation or the management of the vessel, save for damage or loss caused when executing measures which were predominantly taken in the interest of the Goods.

(d) Prior to loading and after discharge the Carrier is not deemed to have custody of the Goods. The Carrier is not responsible for acts or omissions of a terminal operator by which the Goods were submitted either to the Carrier or the Merchant. In the event that the Bill of Lading covers a shipment to or from the USA, however, US COGSA shall be applicable before the Goods are loaded on or after they are discharged from the vessel.

(e) Unless notice of loss or damage is given in writing to the Carrier or his agent at the port of discharge before or at the time of the removal of the Goods into the custody of the person entitled to delivery thereunder under the contract of Carriage, or, if the loss or damage is not apparent, within three (3) days, such removal shall be prima facie evidence of the delivery by the Carrier as described in this Bill of Lading and any such loss or damage which may have occurred to the Goods shall be deemed to be due to circumstances which are not the responsibility of the Carrier. The notice must clearly specify the damage. Notwithstanding the aforesaid, if a Container has been delivered to the Merchant, the Merchant must prove that the damage to or loss of the Goods did not occur during the period after delivery when the Container was in the custody of the Merchant.

(f) Compensation shall be calculated by reference to the value of the Goods at the place and the time they are delivered to the Merchant, or at the place and the time they should have been delivered. For the purpose of determining the extent of the Carrier's liability for loss of or damage to the Goods, the sound value of the Goods is agreed to be the invoice value plus Freight and Insurance if paid.

(g) In the event that the Bill of Lading covers a shipment from or to the USA US COGSA shall apply. US COGSA shall also be applicable before the Goods are loaded on or after they are discharged from the vessel in the USA.

(2) Multimodal Transport

(a) If the place of damage to or loss of the Goods is known, the responsibility of the Carrier is determined by the law which applies to this loss or damage.

(b) If it is established that loss or damage occurred during the port-to-port leg the "Error in Navigation and Fire Defenses" as per Clause 5 (1) (b) applies.

(c) If it is established that loss or damage occurred during the port-to-port leg for reasons stipulated in Clause 5 (1) (c) above, Clause 5 (1) (b) applies.

(d) In the event that part of the multimodal transport is a shipment to or from the USA and the damage to or loss of the Goods occurs at the time between the loading at the port of loading and the discharging at the port of discharge, US COGSA also applies also before the Goods are loaded on or after they are discharged from the vessel in the USA.

(e) With respect to road Carriage between countries in Europe liability shall be determined in accordance with the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR), dated May 15, 1956, and during rail Carriage between countries in Europe according to the International Agreement on Railway Transport (CMI), dated February 25, 1961 (or any amendments to this Convention or Agreement).

(f) Unless notice of loss or damage is given in writing to the Carrier or his agent at the port of discharge before or at the time of the removal of the Goods into the custody of the person entitled to delivery thereunder under the contract of Carriage, or, if the loss or damage is not apparent within seven (7) days, such removal shall be prima facie evidence of the delivery by the Carrier as described in this Bill of Lading. The notice must clearly specify the damage. Notwithstanding the aforesaid, if a Container has been delivered to the Merchant, the Merchant must prove that the damage to or loss of the Goods did not occur during the period after delivery when the Container was in the custody of the Merchant.

(g) Compensation shall be calculated by reference to the value of the Goods at the time they were delivered to the Carrier for Carriage.

(3) IN THE EVENT THAT THE LAW WHICH IS APPLICABLE UNDER CLAUSE 5 (2) (a) IS NOT MANDATORY AND PROVIDES FOR LIABILITY EXCEEDING 2 SDRS PER KL, THE MAXIMUM LIABILITY SHALL BE 2 SDRS PER KL OF THE GROSS WEIGHT OF THE GOODS LOST OR DAMAGED. SDRS MEANS SPECIAL DRAWING RIGHTS AS DEFINED BY THE INTERNATIONAL MONETARY FUND.

(4) IF THE STAGE OF THE CARRIAGE DURING WHICH LOSS OR DAMAGE OCCURRED IS NOT KNOWN, THE CARRIER'S MAXIMUM LIABILITY SHALL IN NO EVENT WHATSOEVER EXCEED AND HOWEVER ARISING EXCEED 2 SDRS PER KL OF GROSS WEIGHT OF THE GOODS LOST OR DAMAGED.

(5) THE CARRIER SHALL NOT BE ENTITLED TO THE BENEFIT OF THE LIMITATION OF LIABILITY PROVIDED FOR IN CLAUSES 5 (2) (a) AND (b) IF IT IS PROVED THAT THE DAMAGE RESULTED FROM AN ACT OR OMISSION OF THE CARRIER OR HIS SERVANTS OR AGENTS DONE WITH INTENT TO CAUSE DAMAGE, OR RECKLESSLY AND WITH KNOWLEDGE THAT DAMAGE WOULD PROBABLY RESULT. HOWEVER, IF THE LOSS OR DAMAGE HAS OCCURRED DURING US LA, THE CARRIER IS ENTITLED TO THE BENEFIT OF THE LIMITATION OF LIABILITY AS PROVIDED FOR IN CLAUSES 5 (2) (b) EXCEPT WHERE IT IS PROVED THAT THE DAMAGE RESULTED FROM AN ACT OR OMISSION OF THE CARRIER WITH INTENT TO CAUSE DAMAGE, OR RECKLESSLY AND WITH KNOWLEDGE

(4) THAT DAMAGE WOULD PROBABLY RESULT.

(5) In the event that the applicable law is German law and international conventions, the Carrier shall not be liable for damage caused by fire in navigating or handling the vessel, including errors caused by the arrangement of group of tows or pushers.

(6) Change of destination by Merchant
In the event that the Merchant requests the Carrier to deliver the Goods at a port or place other than the port of discharge or the place of delivery originally designated in this Bill of Lading and the Carrier absolutely discharges its responsibility to discharge, then the Merchant's liability under the contract on the basis that the Bill of Lading Terms and Conditions are to apply to such Carriage as if the ultimate destination agreed with the Merchant had been entered on page 2 of this Bill of Lading as the port of discharge or place of delivery.

6. Time for Suit
In any event, the Carrier shall be discharged from all liability in respect of loss of or damage to the Goods, non-delivery, mis-delivery, delay or any other loss or damage connected or related to the Carriage unless suit is brought within one (1) year after delivery of the Goods or the date when the Goods should have been delivered.

7. Sundry Liability Provisions
(1) Hague Rules/Hague-Visby Rules
In the event that suit is brought in a court other than the court as provided for in Clause 25 and such court corresponds to Clause 25, accepts jurisdiction, then the Hague-Visby Rules are compulsorily applicable, if this Bill of Lading has been issued in a country where the Hague-Visby Rules are compulsorily applicable and the Carrier's liability shall not exceed 2 SDRS per kilo of gross weight of the Goods lost or damaged; if this Bill of Lading has been issued in a country in which the Hague Rules apply, the Carrier's liability shall not exceed GBP 100 per package or unit.

(2) US COGSA
Notwithstanding any of the foregoing to the contrary, in the event that suit is brought in a court in the USA and such court, contrary to Clause 25, accepts jurisdiction, then US COGSA shall be compulsorily applicable to this contract of Carriage if this Bill of Lading covers a shipment to or from the USA. The provisions set forth in US COGSA shall also govern before the Goods are loaded on and after they are discharged from the vessel. The Carrier's maximum liability in respect to the Goods shall not exceed USD 500 per package or, where the Goods are not shipped in packages, USD 500 per customary unit, unless the nature and value of the Goods has been declared by the Merchant and inserted in writing on page 2 of the Bill of Lading and said Merchant shall have paid the applicable *ad valorem* freight rate set forth in Carrier's Tariff.

(3) Shipper's declared value
The Merchant agrees and acknowledges that the Carrier has no knowledge of the value of the Goods and that compensation higher than that provided for herein may not be claimed unless the nature and value of such Goods have been declared by the Merchant, agreed to by the Carrier and inserted into the Bill of Lading before shipment. In addition the applicable *ad valorem* freight rate as set out in the Carrier's Tariff must be paid. Any partial loss or damage shall be adjusted pro rata on the basis of such declared value. If the declared value is higher than the actual value, the Carrier shall in no event be liable to pay compensation higher than the net invoice value of the Goods plus Freight and insurance if paid. Any references to letters of credit, import licenses, sales contracts, invoices or order number and any details of any contract to which the Carrier is not a party when shown on page 2 of this Bill of Lading shall not be regarded as a declaration of value.

(4) Limitation of Liability
It is hereby agreed by the Merchant that the Carrier qualifies as a person entitled to limit liability under any Convention or Act pertaining to limitation of liability on maritime claims, whichever is applicable. The Carrier may be the ship-owner, charterer including a slot-charterer, manager or operator of the vessel, or vessel recharterer, or not in connection with salvage operations. If such claims are made against the Servants or Agents, they are entitled to avail themselves of the same limitation available to the Carrier.

(5) Delay
(a) Unless expressly agreed, the Carrier does not undertake that the Goods shall arrive at the port of discharge or place of delivery at any particular time to meet any particular market or use, and the Carrier shall not be liable for any delay or loss of time or for any loss or damage resulting from an act or omission of the Carrier or of his Servants or Agents done with the intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

(6) Scope of Application and Exclusion
(a) The rights, defenses, limitations and liabilities of whatsoever nature provided for in this Bill of Lading shall apply in any action against the Carrier for loss or damage or delay, howsoever occurring and whether the action be founded in contract or in tort.
(b) Save as otherwise provided herein, the Carrier shall in no circumstances whatsoever and howsoever arising be liable for direct or indirect or consequential loss or damage or loss of profits, unless established that the Carrier himself acted with the intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result. The Merchant shall indemnify the Carrier against any such claims unless otherwise provided for in this Bill of Lading.

8. Shipped/Packed Containers
(1) The Carrier shall not be liable for loss of or damage to the Goods caused by:
(a) the manner in which the Container has been supplied by or on behalf of the Merchant;
(b) the unsuitability of the Goods for Carriage in the Container supplied or
(c) the unsuitability or defective condition of the Container or the incorrect setting of any refrigeration controls thereof, provided that the Container has been supplied by or on behalf of the Merchant at or prior to the time when the Container was packed or
(d) packing refrigerated Goods that are not at the correct temperature for Carriage.

(2) The Merchant shall indemnify the Carrier against any loss, damage, liability or expense whatsoever and howsoever arising caused by and one or more matters referred to in Clause 8 (1).
(3) With respect to refrigerated Goods, the Carrier shall be deemed to have fulfilled his obligations under the contract of Carriage and shall have no liability whatsoever if such refrigerated Goods are carried in a range of plus or minus 2 degrees Celsius in regard to any temperature indicated on page 2 of this Bill of Lading, or in the event of "no order and no condition" when used other than in this Bill of Lading with reference to the Goods which require refrigeration does not mean that the Goods when received were verified by the Carrier as being at the temperature on page 2 of this Bill of Lading.

Where a temperature is indicated the Carrier undertakes that the Container is equipped to maintain the temperature set by the Merchant. The Merchant remains responsible for the consistency of the temperature of the Goods, for the correct setting of the temperature controls and for the use of any equipment or appliances at any place, a Container has to be opened by the Goods to be inspected, the Carrier will not be liable for any loss or damage incurred as a result of such opening, unpacking, inspection or repacking from the Merchant.

9. Inspection of Goods
The Carrier or any person to whom the Carrier has sub-contracted the Carriage or any person authorized by the Carrier shall be entitled, but under no obligation, to open any Container or package at any time and to inspect the Goods. If, by order of the authorities at any place, a Container has to be opened by the Goods to be inspected, the Carrier will not be liable for any loss or damage incurred as a result of such opening, unpacking, inspection or repacking from the Merchant.

If it appears at any time that, due to their condition, the Goods cannot safely or properly be carried further or without incurring additional expense or taking any measures in relation to the Container or the Goods, the Carrier may without notice to the Merchant take any measures and/or incur any additional expense to carry or continue the Carriage thereof, and/or sell or dispose of the Goods, and/or abandon the Carriage and/or store them ashore or afloat, under cover or in the open, at any place, whichever the Carrier, in its absolute discretion, considers most appropriate, which abandonment, storage, sale or disposal shall be deemed to constitute due delivery under this Bill of Lading. The Merchant shall indemnify the Carrier against any additional expense so incurred.

10. Carriage Affected by Condition of Goods
The Shipper warrants that the Carrier the particulars relating to the Goods as set out on page 2 have been checked by the shipper on receipt of this Bill of Lading and that such particulars, and any other particulars that the Carrier or on behalf of the carrier is not aware of and correct. The shipper warrants that the Goods are lawful Goods and contain no contraband.

11. Description of the Goods
The Shipper warrants that the Carrier the particulars relating to the Goods as set out on page 2 have been checked by the shipper on receipt of this Bill of Lading and that such particulars, and any other particulars that the Carrier or on behalf of the carrier is not aware of and correct. The shipper warrants that the Goods are lawful Goods and contain no contraband.

12. Merchant's Responsibility
(1) All persons coming within the definition of Merchant in Clause 1 shall be jointly and severally liable to the Carrier for the fulfillment of all obligations and warranties undertaken by the Merchant and its Servants or Agents, whether or not the Merchant is a party to the contract, against all loss, damage, expense and fines, arising or resulting from any breach of these obligations and warranties.

(2) The Merchant shall comply with all regulations or requirements of customs, ports and/or other authorities and shall bear and pay all duties, taxes, fines, imposts, expenses or losses (including Freight for any additional Carriage incurred) suffered by reason of any failure to so comply, or by reason of any illegal, incorrect, or insufficient manifests, numbers or addresses of the Goods or by reason of any other information or documents furnished to the authorities, or by reason of the discovery of any drugs, narcotics, stowaways or other illegal substances within Containers packed by the Merchant or inside Goods supplied by the Merchant, or stamp duty imposed by any authority, and shall indemnify the Carrier against any such loss or damage.

(3) If the Carrier is supplied by or on behalf of the Carrier are unpacked at the Merchant's premises, the Merchant is responsible for returning the empty Containers (free of any dangerous goods placards) to the Carrier within the time prescribed in the Tariff. Should a Container not be returned within the time prescribed in the Tariff, the Merchant shall be liable for any detention, loss or expense which may arise from such non-return.

13. ISPS CODE
(1) The Merchant must comply with the requirements of the ISPS Code. If the Carrier is held liable by any State authority for any other than the Merchant's default and holds the Carrier harmless from any damages resulting from the violation of the ISPS Code by the Merchant.
(2) The Merchant undertakes to pay the Carrier any costs or expenses whatsoever arising out of or related to security regulations or measures required by the port authority or any relevant authority

in accordance with the ISPS Code in relation to the Merchant's Goods.

(3) The Merchant shall be liable to provide the vessel to be used for the Carriage of the Goods there if the authorities in the port of discharge have increased level of security according to the ISPS Code after the Goods have been loaded.
(4) The Merchant undertakes to compensate any costs and expenses suffered by the Carrier because of a delay of the vessel resulting from a violation of the ISPS Code by the Merchant.

14. Freight
(1) Freight shall be deemed fully earned on receipt of the Goods by the Carrier and shall be paid and non-returnable in any event.
(2) Freight has been calculated and must be paid on the basis of particulars furnished by or on behalf of the shipper. If the particulars furnished by or on behalf of the shipper are incorrect, liquidated damages must be paid to the Carrier, in accordance with the applicable Tariff.
(3) All Freight shall be paid without set-off or counterclaim unless the claim is not in dispute or confirmed by final court decision.
(4) If the Merchant fails to pay the Freight when due, he shall be liable for all costs, liquidated damages in accordance with the applicable Tariff and in particular interest which accrues until payment.

15. Lien
The Carrier shall have a lien on the Goods and any documents relating thereto for all sums payable by the Merchant to the Carrier under this or any other contract and for general average contributions, to whomsoever due. The Carrier may exercise his lien at any time and in any place at his sole discretion, whether the contractual Carriage is completed or not. The Carrier's lien shall extend to cover the cost of recovering any sums due. The Carrier shall have the right to sell the Goods at public or private sale without notice to the Merchant. If the proceeds of this sale fail to cover the whole amount due, the Carrier is entitled to recover the deficit from the Merchant.

16. Optional Stowage and Deck Cargo
(1) The Goods may be packed by the Carrier in Containers and consolidated with other goods in Containers.
(2) Goods, whether or not packed in Containers, may be carried on deck or under deck without notice to the Merchant. All such Goods whether carried on deck or under deck, shall participate in general average.
(3) Goods, whether or not packed in Containers, may be carried on deck or under deck without notice to the Merchant. All such Goods whether carried on deck or under deck, shall participate in general average.

17. Methods and Routes of Carriage
(1) The Carrier may at any time and without notice to the Merchant:
(a) use any means of Carriage or storage whatsoever, including the utilization of railway, road, vehicle or inland river services
(b) transfer the Goods from one conveyance to another, including but not limited to transhipping or carrying on another vessel or conveyance or by any other means of transport than that named on page 2
(c) use any means of Carriage or storage whatsoever, including the utilization of railway, road, vehicle or inland river services
(d) proceed by any route in his discretion (whether or not the nearest or most direct or customary or advertised route), at any speed, and proceed or to arrive at any place or port whatsoever, once or more often and in any order
(e) load or unload the Goods at any place or port (whether or not such port is named on page 2 as the Port of Loading or Port of Discharge) or store the Goods temporarily at any place or port whatsoever, once or more often.

(2) In compliance with any orders or recommendations given by any government or authority.
(3) The Carrier may set out in this Clause 17 may be invoked by the Carrier for any purpose whatsoever, whether or not connected with the Carriage of the Goods, including loading or unloading other Goods, bunkering, undergoing repairs, adjusting instruments, picking up or landing any persons, or any other act or thing done in accordance with Clause 17, and the Carrier shall not be deemed to be within the contractual Carriage and shall not be a deviation.

18. Matters Affecting Performance
(1) At any time the Carriage is or likely to be affected by any hindrance, risk, danger, delay, difficulty or disadvantage of any kind including but not limited to war, civil commotion, political unrest, piracy, act of terrorism and threat thereof and howsoever arising (even though the circumstances giving rise to such hindrance, risk, danger, delay, difficulty or disadvantage existed at the time this contract was entered into and when the Goods were received for the Carriage), then the Carrier (whether or not the Carriage is commenced) may, at its sole discretion and without prior notice to the Merchant:
(a) suspend the Carriage of the Goods and store them ashore or afloat and endeavor to forward them as soon as reasonably possible and shall be entitled to charge such storage costs and additional Freight;
(b) abandon the Carriage of the Goods and place them at the Merchant's disposal at any place or port, without the Carrier being deemed to have acted with the intent to cause damage or loss of or damage to such Goods shall cease. The Merchant shall pay any additional costs of the Carriage to, and delivery and storage at, such place or port.

19. Dangerous Goods
(1) No Goods which are or may be dangerous, inflammable or damaging (including radioactive materials), shall be tendered to the Carrier for Carriage without his express consent in writing, and without the Carrier as well as the Goods themselves being distinctly marked on the outside so as to indicate the nature and character of any such Goods and so as to comply with any applicable laws, regulations or requirements. If any such Goods are delivered to the Carrier without such written consent and marking, or if the Goods are insufficiently packed in compliance with all laws and regulations and requirements with regard to the nature of the Goods, the Merchant shall indemnify the Carrier against any loss, damage or expense arising in consequence of the Carriage of such Goods.
(2) Whether or not the Merchant was aware of the nature of the Goods, the Merchant shall indemnify the Carrier against any loss, damage or expense arising in consequence of the Carriage of such Goods.
(3) Nothing contained in this Clause shall deprive the Carrier of any of his rights provided for elsewhere.
(4) The Merchant shall take delivery of the Goods within the time provided for in the Carrier's applicable Tariff. If the Merchant fails to do so the Carrier is entitled, without notice, to unpack the Goods packed in Containers and/or to store the Goods ashore, afloat, in the open or under cover, at the sole risk of the Merchant. Such storage shall constitute due delivery hereunder, and thereupon the liability of the Carrier in respect of the Goods stored as aforesaid shall wholly cease, and the Merchant shall be responsible for the costs of such storage, as well as detention and any additional expense incurred.

(5) If the Merchant fails to take delivery of the Goods within thirty days of delivery becoming due under Clause 20 (2), or if in the opinion of the Carrier they are likely to deteriorate, decay, become worthless or incur charges whether for storage or otherwise in excess of their value, the Carrier may, without prejudice to any other rights which he may have against the Merchant, without notice, sell, destroy or dispose of the Goods and apply any proceeds of sale in reduction of the sums due to the Carrier from the Merchant.
(6) Without prejudice to an earlier termination by virtue of law or any other clause of this Bill of Lading the responsibility of the Carrier shall cease and the Goods shall be considered to be delivered at their own risk and expense in every respect when taken into the custody of customs or other authorities.

21. FCL Multiple Bills of Lading
(1) Goods will only be delivered to a Container to the Merchant if all Bills of Lading in respect to the contents of the Container have been surrendered authorizing delivery to a single Merchant at a single place of delivery. In the event that this requirement is not fulfilled the Carrier may unpack the Container and, in respect of Goods for which Bills of Lading have been surrendered, deliver them to the Merchant on a LCL basis. Such delivery shall constitute due delivery hereunder, but will only be effected against payment by the Merchant of LCL service charges and any charges appropriate to LCL Goods (as laid down in the Tariff) together with the actual costs incurred for any additional services rendered.
(2) If this is a FCL multiple Bill of Lading as evidenced by the qualification of the tally acknowledged on page 2 to be effect that it is "One of ...", part cargoes in the Container, then the Goods on page 2 are said to comprise part of the contents of the Container indicated, and the Carrier is required to deliver the Goods to more than one Merchant and all or part of the total Goods within the Container consist of bulk Goods or inseparable Goods or or becomes mixed or unmarked or undelimited, the holders of Bills of Lading relating to Goods within the Container shall take delivery (including any damaged portion) and bear any storage within such proportions as the Carrier shall in his absolute discretion determine, and such delivery shall constitute due delivery hereunder.

22. General Average & Salvage
General average shall be adjusted in any currency at any place selected by the Carrier and according to the York/Antwerp Rules 1974 as amended in 1980 and 1994. Any claims and/or disputes relating to general average shall exclusively subject to the laws and jurisdictions set out in Clause 25.
23. Both-to-Blame Collision
The Both-to-Blame Collision clause published by the Baltic and International Maritime Council and obtainable from the Carrier or his agents upon request is hereby incorporated into this Bill of Lading.

In the event that anything herein contained is inconsistent with any applicable International Convention or national law which cannot be departed from by private contract, the provisions hereof shall prevail over anything herein contained to the contrary, and such provisions shall be deemed to be agreed in writing between the Merchant and the Carrier, the Terms and Conditions of this Bill of Lading supersede any prior agreements between Merchant and Carrier.

25. Law and Jurisdiction
Except as otherwise provided specifically herein any claim or dispute arising under this Bill of Lading shall be governed by the law of the Federal Republic of Germany and determined in the Hamburg court of law. In the event of any other than the Merchant's default and holds the Carrier harmless from any damages resulting from the violation of the ISPS Code by the Merchant.
(2) The Merchant undertakes to pay the Carrier any costs or expenses whatsoever arising out of or related to security regulations or measures required by the port authority or any relevant authority

90147345 LV 03/13 Printed 03/13

Table des matières

REMERCIEMENTS.....	1
SOMMAIRE	3
TABLES DES ABREVIATIONS ET SIGLES UTILISES.....	5
INTRODUCTION	7
PARTIE 1 : CLAUSES VISANT A DILUER LES OBLIGATIONS DES TRANSPORTEURS MARITIMES.....	11
TITRE 1 : DISPENSE DE NOTIFICATION DE MISE EN PONTEE	12
<i>Chapitre 1 : Exclusion des marchandises transportées en pontée du champ d'application de la Convention de Bruxelles.....</i>	<i>13</i>
Section 1 : La condition documentaire de l'obligation de déclaration de mise en pontée	13
I. Intérêt théorique de la déclaration de mise en pontée	14
II. La forme de la déclaration de mise en pontée	14
A. La stipulation de clauses de dispense d'avis au dos des connaissements	15
B. L'exigence d'un avis spécial de mise en pontée.....	16
C. La lettre de garantie, une alternative à la déclaration de mise en pontée.....	17
Section 2 : Une obligation matérielle de chargement en pontée	19
I. La nécessaire protection des chargeurs	19
II. Des stipulations visant à déresponsabiliser les transporteurs	20
<i>Chapitre 2 : Le traitement des marchandises exclues du champ d'application de la Convention de Bruxelles</i>	<i>21</i>
Section 1 : La détermination du régime applicable.....	21
I. Application du Règlement Rome I.....	21
A. Prédominance de la liberté contractuelle.....	22
B. Critères alternatifs propres au transport de marchandises.....	22
C. Loi de police et ordre public.....	23
II. L'élection de régimes juridiques connus des transporteurs.....	23
A. Le choix de régimes juridiques familiaux	24
B. L'influence des droits anglo-saxons	24
Section 2 : La déclaration de mise en pontée en dehors de la Convention de Bruxelles de 1924	25
I. Conséquences de la notification de mise en pontée sur l'environnement du contrat de transport maritime	25
A. Notification de mise en pontée et assurance facultés	25
B. Notification de mise en pontée et crédit documentaire.....	26
II. Faute du transporteur	26
TITRE 2 : PRESOMPTION DU CONSENTEMENT DU CHARGEUR	28
<i>Chapitre 1 : Le nécessaire consentement du chargeur à la mise en pontée des marchandises.....</i>	<i>29</i>
Section 1 : Une obligation contraignante pour les transporteurs maritimes.....	29
I. Une exigence formelle issue de la législation française	29
A. Législation française.....	30
B. Règles de Hambourg et de Rotterdam	30
II. Opposabilité de la mise en pontée aux tiers porteurs du connaissement	31
Section 2 : Stipulation de clauses d'autorisation générale de mise en pontée	33
I. Inefficacité des clauses générales portées au verso du connaissement	33
II. La nécessaire signature du chargeur.....	35
III. Défaut de consentement et faute du transporteur.....	35
<i>Chapitre 2 : Assouplissement des obligations du transporteur.....</i>	<i>37</i>
Section 1 : Supposition du consentement du chargeur en matière de transport de conteneurs	37
I. Un environnement technique favorable au transport en pontée.....	37
II. La réponse législative à l'essor du transport de conteneurs	38
A. Silence de la Convention de Bruxelles de 1924	38
B. Des évolutions prises en compte par le droit moderne des transports maritimes	38
III. Intérêt des clauses d'autorisation générale de mise en pontée de conteneurs	40
Section 2 : Le cas particulier des conteneurs ouverts	41

PARTIE 2 : CLAUSES VISANT A AMENAGER LA RESPONSABILITE DES TRANSPORTEURS MARITIMES	42
TITRE 1 : AMENAGEMENT DE LA RESPONSABILITE DES TRANSPORTEURS MARITIMES.....	43
<i>Chapitre 1 : Intégration des marchandises transportées en pontée au champ d'application de la Convention de Bruxelles</i>	44
Section 1 : Rattachement des marchandises transportées en pontée à la définition de la Convention de Bruxelles.....	44
I. Élection d'un régime familial et favorable aux transporteurs maritimes.....	44
A. Choix de la Convention de Bruxelles de 1924.....	44
B. Alternatives à la Convention de 1924.....	45
II. Convention inadaptée au transport en pontée.....	46
Section 2 : Conséquences sur la responsabilité des transporteurs.....	47
I. Régime de responsabilité de la Convention de Bruxelles.....	47
A. Principes directeurs de la mise en œuvre de la responsabilité du transporteur.....	47
B. Réparation des dommages.....	48
II. Stipulation de clauses dérogatoires.....	49
A. Conditions de mise en œuvre d'un régime dérogatoire.....	49
B. Intérêt des clauses dérogatoires.....	50
<i>Chapitre 2 : Irresponsabilité des transporteurs maritimes</i>	51
Section 1 : Marchandises spéciales.....	51
I. Conteneurs ouverts et flat racks.....	51
II. Conteneurs réfrigérés et citernes.....	52
Section 2 : Équilibre du contrat de transport.....	53
I. Irresponsabilité du transporteur.....	53
II. Transport aux risques du chargeur.....	53
TITRE 2 : TRANSITION VERS UN ENCADREMENT STRICT DE LA RESPONSABILITE DES TRANSPORTEURS.....	55
<i>Chapitre 1 : Intégration du transport de marchandises en pontée à la Loi de 1966</i>	56
Section 1 : Liberté contractuelle au service de l'irresponsabilité des transporteurs.....	56
I. Un régime autorisant la stipulation de clauses limitatives de responsabilité.....	56
A. Un régime proche du régime de responsabilité de la Convention de Bruxelles.....	56
B. Autorisation des clauses limitatives de responsabilité en matière de transport en pontée.....	57
II. Clauses limitant la responsabilité des transporteurs maritimes.....	58
A. Stipulation de clauses limitant la responsabilité du transporteur maritime.....	58
B. Contrôle jurisprudentiel des clauses.....	59
Section 2 : Limite à l'irresponsabilité des transporteurs.....	60
I. Soin porté aux marchandises.....	60
A. Arrimage approprié et soigneux.....	60
B. Contrôle de l'arrimage.....	61
II. Lien de causalité entre la pontée et le dommage.....	61
<i>Chapitre 2 : Intégration du transport en pontée aux nouvelles Règles internationales</i>	63
Section 1 : Incorporation de la pontée au nouveau droit maritime.....	63
I. Règles de Hambourg.....	63
II. Règles de Rotterdam.....	64
Section 2 : L'encadrement du régime de responsabilité des transports en pontée.....	65
I. Rattachement des conteneurs transportés en pontée au régime de plein droit.....	65
II. Transport en pontée de marchandises ordinaires.....	66
CONCLUSION	67
BIBLIOGRAPHIE	70
ANNEXES	74
ANNEXE 1 - VERSO DE CONNAISSEMENT EVERGREEN.....	74
ANNEXE 2 - VERSO DE CONNAISSEMENT HAPAG-LLOYD.....	75
ANNEXE 3 - VERSO DE CONNAISSEMENT MARFRET.....	76
TABLE DES MATIERES	78
RESUME	80

Résumé

Le transport de marchandises en pontée a longtemps fait l'objet d'une interdiction de principe. Cette hostilité du droit à son égard se justifiait par les risques importants d'avaries marchandises.

Ce mode de chargement s'est toutefois démocratisé pendant la seconde moitié du XX^e siècle, jusqu'à devenir la norme. Le droit maritime ne s'étant pas adapté immédiatement à ces nouvelles pratiques, les transporteurs maritimes ont pris l'habitude de stipuler des clauses visant à les encadrer. Les clauses de mise en pontée soulèvent aujourd'hui divers problématiques, notamment en ce qui concerne les obligations des transporteurs maritimes et leur responsabilité.

Mots-clés : Pontée – Contrat de transport maritime – Déclaration de mise en pontée – Responsabilité du transporteur maritime – Règles de La Haye Visby – Règles de Hambourg – Règles de Rotterdam

Abstract

The transport of goods on deck has been prohibited for a long time. This hostility of the law towards it was justified by the high risk of damage to goods.

However, this method of loading became more common during the second half of the 20th century, to the point it became the norm. As maritime law did not immediately adapt to these new practices, sea carriers got into the habit of stipulating clauses aimed at regulating them. Today, deck cargo clauses raise various issues, mostly regarding the obligations of maritime carriers and their liability.

Keywords: Deck cargo – Contract of carriage – Deck cargo notification – Sea carrier liability – Hague Visby Rules - Hamburg Rules - Rotterdam Rules