

*UNIVERSITE DE DROIT D'ECONOMIE ET DES SCIENCES
D'AIX-MARSEILLE*

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



Les transports fluviaux et cabotage maritime

Mémoire présenté par BAI Song

Sous direction de Maître Christian SCAPEL

Master II en droit maritime et des transports
Année universitaire 2008-2009

Remerciements :

Je voudrais exprimer mes sincères remerciements à Maître Christian Scapel et le Professeur Pierre Bonassises qui, nous dirigent, avec riches de connaissances, tout au long d'année.

Je tiens à remercier le groupe des enseignants et tous les membres de l'équipe de l'année de promotion pour leur sympathie.

Je voudrais également adresser mes remerciements aux collègues à Pékin qui m'en partagent avec leurs expériences professionnelles

Je remercie particulièrement Mlle. Caroline Jablonski qui me donne des aides en langue française.

Sommaire

| | |
|--|-----------|
| Remerciement..... | 1 |
| Sommaire..... | 2 |
| Table des abréviations..... | 3 |
| Bibliographie..... | 4 |
| Introduction..... | 5 |
| | |
| Partie I les contrats du transport intérieur par voies navigables..... | 10 |
| Chapitre I le cadre juridique du droit chinois du transport..... | 12 |
| Section I les textes administratifs applicables..... | 14 |
| Section II l'incidence du code maritime chinois..... | 20 |
| Chapitre II La formation des contrats de transport..... | 26 |
| Section I les documents destinés au transport intérieur..... | 27 |
| Section II la conclusion d'un contrat de transport..... | 33 |
| | |
| Partie II : l'exécution des contrats de transport..... | 39 |
| Chapitre I les obligations des parties..... | 40 |
| Section I Les obligations du chargeur..... | 41 |
| Section II Les obligations du transporteur..... | 47 |
| Section III Les obligations du destinataire..... | 52 |
| Chapitre II Conséquences de l'inexécution du contrat..... | 53 |
| Section I Les conséquences d'inexécution du contrat de transport assumées par le chargeur et par le destinataire..... | 55 |
| Section II La responsabilité du transporteur..... | 57 |

| | |
|-------------------------|----|
| Conclusion..... | 61 |
| Table des Annexes..... | 63 |
| Table des matières..... | 88 |

Table des abréviations

| | |
|-----------|---|
| ANP ou AN | Assemblée Nationale Populaire |
| COSCO | China Ocean Shipping Company |
| EEE | Espace Économique Européenne |
| IMTM | Institut Méditerranéen des Transports Maritimes |
| PACT | Actions Pilotes pour Transport Combiné |
| RAS | Région Administrative Spéciale |
| SSS | Short Sea Shipping |
| UE | Union Européenne |
| ZTP | Zones de Taxe Protectrices |

Bibliographie

Manuels :

« Manuel de concours de justice 2008 »

LAMY Transport tome 2

Liming WANG « La recherche sur la Loi des contrats »

Muxu Wang « Droit des contrats de transport de marchandises par voies navigables »

P. Bonnaissies et Christian SCAPEL « Traité de droit maritime »

Shiyuan Han « Les principes généraux de la Loi des Contrats »

Tingzhong FU « Maritime law »

William Tetley « Marine Cargo Claim »

Articles :

« Annuaire de la Juridiction maritime de la Chine 2006 »

« Histoire du cabotage européen aux XVI-XIVe siècles »

Huanning WU, « L'évolution de droit maritime chinois »

Youbin HU « La recherche sur le droit de rétention dans le cadre du transport maritime »

Zaiyang WU « Les problèmes de la lettre de transport par voies navigables »

Zhengxiong JIANG « A study on relation between bill of lading and carrier of contrat »

Mémoires :

Jean-Charles Agnes « le cabotage multimodal »

Sites Internet :

Introduction

1.- De nos jours, le cabotage maritime est un sujet de plus en plus important dans le cadre du transport intermodal en Europe. Mais en Chine, il paraît que c'est un domaine oublié par les législateurs chinois.

2.- Depuis les années 1980, la Chine recommence à codifier son propre Code Maritime, et ce suite à l'échec d'un essai résultant du drame historique causé par la Révolution Culturelle¹. Durant la rédaction du Code, le législateur chinois a pris en considération certaines propositions rendues par des experts de droit maritime, afin de s'en mettre en harmonie avec des normes internationales. Les dispositions du chapitre IV du Code Maritime concernant des transports de marchandises par mer ont pu ainsi faire référence à celles de la Convention de Bruxelles de 1924 et de la Règle de Hambourg. Le 7 novembre 1992, le Code Maritime de la Chine a été adopté, par la Commission Générale de l'Assemblée Nationale. Il est ensuite entré en vigueur le 1^{er} juillet 1993. Aujourd'hui, le Code Maritime constitue essentiellement le droit positif du droit maritime de la Chine.

Or, la disposition de l'article 2 du Code Maritime a donné lieu à des lacunes d'ordre juridique au détriment du transport domestique de marchandises. Il prévoyait que « ...*les dispositions du Chapitre IV du présent Code concernant le contrat de transport de marchandises par mer ne s'appliquent pas aux transports maritimes effectués entre ports de la République de Peuple de la Chine* ». La disposition en vertu de laquelle transport de marchandises par mer entre les ports chinois, ou en d'autres termes, le cabotage maritime relatif au transport de marchandises n'est pas soumis au régime purement maritime en droit chinois. Pour combler cette carence de normes juridiques, le Ministère des Transports avait successivement réglementé les textes administratifs applicables à la fois au transport intérieur de marchandises par voies d'eau et au transport de marchandises en cabotage maritime. C'est ce point qui étonna pour les juristes occidentaux. Pour la plupart de ces derniers, le transport maritime au travers de ports des différents pays devrait, au même titre que le transport domestique par mer, être soumis aux normes de droit maritime qui leurs sont propres, car « le droit maritime peut être défini comme l'ensemble des règles juridiques spécifiques directement applicables aux activités que la mer détermine »². Ainsi, semble-t-il que le cabotage maritime soit une notion assimilée à celle du transport intérieur par voies navigables par le législateur chinois. Mais tel n'est pas le cas, si l'on tient compte de

¹ Voir infra n° 31

² Voir P. Bonassies et Chistian SCAPEL « Traité de droit maritime »

la situation actuelle du marché du transport intérieur donnant lieu à une différence envisageable. La nécessité de la clarification de la notion de cabotage en droit chinois nous impose de la comparer avec le droit des certains autres pays, et avec le droit communautaire qui a une portée plus intéressante.

3.- Le cabotage maritime était considéré comme un mode de transport maritime plus sûr et sécurisé. Les navires qui le pratiquaient étaient des navires n'ayant pas une capacité suffisante à traverser les mers océaniques. Le cabotage maritime était donc devenu le mode de transport maritime le plus pratiqué en Europe dans les temps anciens. Avec le temps, les navires pratiquant le cabotage maritime devinrent plus grands et stables, et purent s'intégrer au développement économique régional.

4.- La notion de cabotage revête en effet un caractère très complexe et élastique. En terminologie, le mot « cabotage », introduit en XVIIIe siècle, signifie, à son origine, une navigation de port en port qui ne s'éloigne pas des côtes³— ce qui correspond à une notion de transport côtier— c'est un transport « de cap en cap ». Les Anglais (John Amstrong et Andréas Kunz), introduisirent des nuances en utilisant d'autres expressions : *coastal trade*, *internal trade*, *short sea shipping*, *home trade* et *inland trade*⁴.

5.- Aujourd'hui, le cabotage maritime est reconnu comme une navigation maritime sans traversée océanique. Contrairement au droit anglo-saxon qui oppose le *Coastal shipping*⁵ au *international shipping*, le droit français a fait une distinction entre le cabotage national et le cabotage international, tout en les différenciant de la navigation côtière par un arrêté du 24 avril 1942⁶. En droit français, le cabotage international est défini comme un transport maritime sans traversée océanique effectué entre des ports de différents pays. Pour ces deux systèmes de droit, les droits de caboter entre ports nationaux étaient strictement réservés aux navires nationaux avec un équipage national. Mais suite à deux réglementations communautaires étant promulguées respectivement en 1986 et en 1992, les droits de caboter dans un pays de la Communauté Européenne furent libérés au profit des armateurs communautaires. C'est la carence du Conseil à mettre en place d'une politique commune de transports, et le souci créé par la conférence maritime des restrictions potentielles au détriment du droit de la concurrence qui ont donné naissance au premier règlement dit le Règlement (CEE) n°4055/86 du Conseil. Celui-ci créa une notion de cabotage intracommunautaire, selon laquelle seul l'armateur communautaire dispose des mêmes droits relatifs au tout transport interne qu'une compagnie nationale. Le second règlement, le Règlement (CEE) n° 3577/92 du Conseil a ouvert le marché du cabotage national à tout armateur communautaire, en prévoyant cinq types d cabotage maritime.

³ Notion du cabotage définie par le dictionnaire d'académie française en ligne d'internet.

⁴ Voir « Histoire du cabotage européen aux XVI-XIVe siècles » Revue d'histoire maritime n° 8

⁵ Voir « Coastal shipping : an overview », site internet: <http://www.aph.gov.au/library/pubs/RP/2003-04/04rp12.htm>

⁶ Voir annexe I

Désormais, le cabotage national est autorisé à être pratiqué par les navires battant le pavillon d'un autre État Membre.

6.- Contrairement au droit français et au droit communautaire, le Code Maritime n'a pas défini une notion propre au cabotage maritime par un texte écrit. Il a simplement exclu, par la disposition insérée dans l'article 2, le champ d'application de son chapitre IV au contrat de transport maritime de marchandise effectué entre ports chinois. Par conséquent ce type de transport maritime sera soumis aux autres textes de droit interne.

7.- Le cabotage maritime n'est pas, en tant que tel, défini dans l'article 2 d'un décret ministériel en vigueur intitulé « Règle de transport par voies d'eau interne »— promulgué par le Ministère des Transports et entré en vigueur le 1^{er} janvier 2001. Selon l'article concerné, le transport de marchandises par voies d'eau est un transport, contre rémunération, « ...effectué dans les zones de mer côtières (*Yan Hai* en phonétique chinois), de fleuves internes et de lacs, ainsi que dans les autres zones d'eaux navigables de la RPC est soumis à la présente Règle ». Le texte distingue le transport interne de marchandises par mer des transports intérieurs de marchandises par voies navigables par une délimitation des zones d'eaux.

8.- Néanmoins, une difficulté d'appréhension est soulevée pour les juristes chinois par un terme de « zone de mer côtière » qui est inséré dans ce texte. Par une simple lecture littérale de cette disposition, le cabotage maritime en droit chinois pourra se considérer comme étant identique à la navigation côtière si l'on envisage de la même manière dont le droit français l'avait distingué du cabotage maritime⁷. Car il y a des navires moins de 300 tons de jauge brute pratiquant entre ports chinois. Cette pensée ne sera pas nette. L'ambiguïté de l'expression provient d'abord d'une habitude de rédaction concise en langue chinoise. La traduction du chinois en français est très difficile. En chinois, le mot « Yan Hai » mal traduit par les termes « zone côtière », est initialement employé pour délimiter administrativement la zone des provinces et des villes qui se situent au bord des mers autour du continent chinois, lorsqu'il se combine en tant qu'adjectif avec le nom d'un lieu. Mais le « Yan Hai » peut être aussi employé pour désigner le transport maritime à proximité des côtes, ou encore pour indiquer une zone de mer d'un endroit. Comme chaque mot chinois a ses divers sens selon le contexte de formulation, le « Yan Hai » désigne encore la zone côtière d'un lieu lorsqu'il est précédé d'un nom dans la phrase, c'est dire la zone côtière d'une province ou d'une ville. Il désignera aussi ce qui est sur le long des côtes quand il est un adjectif et combiné avec le mot « transport », dans ce cas, on pourra dire « le transport sur le long des côtes », d'autre part. Ces deux sens sont donc à prendre en

⁷ Pour être réputée navigation côtière en droit français, tant la navigation pratiquée que les navires le pratiquant doivent satisfaire à des conditions strictement réglementées par l'arrêté ministériel de 1942, mais ce texte a été abrogé. Voir n°5 et l'annexe I. Et voir aussi Jean-Charles Agnes « le cabotage multimodal » mémoire du CDMT, au page .11

considération pour qualifier le cabotage maritime en droit chinois. Ensuite, dans les arrêts rendus par les tribunaux maritimes, en ce qui concerne les transports de marchandises se faisant entre ports chinois, les juges déterminent en termes que « *un transport de marchandise desservant deux port chinois même à travers de la zone de mer est soumis au décret de 2000 relatif au transport de marchandise par voies d'eaux* ». Et les auteurs des manuels de droit maritime préfèrent parler d'un « *transport de marchandise par voies de zones de mer côtières* ».

9.- Cependant, une autre question pourra sans doute se poser de savoir si le transport de marchandises par mer entre ports chinois doit être qualifié d'un transport de marchandises par voies d'eaux intérieur. C'est en effet une question assez confuse. Car, l'article 2 détermine lui-même qu'un transport de cabotage maritime est d'un transport maritime, c'est que « *...au transport de marchandise **maritime** entre ports de la RPC* ». Et le décret de 2000 relatif au transport de marchandise par voies d'eaux a fait une différence entre les deux types de transport, par son article 2, que « *le remorquage s'effectue dans les eaux fluviaux est considéré comme transport de marchandise* ». Ce texte implique qu'à l'intérieur du régime de transport interne, le transport en cabotage maritime doit se distinguer du transport fluvial. Enfin, c'est la volonté du législateur chinois en voulant⁸, pour maintenir l'ordre du marché des transports intérieurs à l'époque, que le transport de marchandises en cabotage maritime soumet temporairement aux dispositions administratives, et que l'article 2 du Code Maritime serait supprimé par un amendement dès lors que les conditions appropriées sont satisfaites. En partant ces raisonnements, on pourra conclure que le transport de marchandise en cabotage national est opposable au transport intérieur par voie navigable. Reste à simplement évoquer le cabotage international.

10.- En effet, le droit chinois n'a pas spécifiquement défini une notion de cabotage international. Pour un transport de marchandises sans traversée océanique entre un port de la Chine et un autre d'un pays étranger, le chapitre VI du Code Maritime se trouve applicable sous réserve de la disposition de son article 269. Aux termes de cet article, les parties au contrat peuvent choisir une loi applicable à leur relation contractuelle, si à défaut de tel choix, la loi se présentant un lien le plus étroit avec le contrat en cause sera applicable. Les juges chinois s'imposent ainsi par cet article d'effectuer souverainement une détermination de la loi applicable à un contrat de transport maritime, sans qu'il y ait une obligation de l'application des dispositions des conventions internationales leur imposant. Car, la Chine, jusqu'à aujourd'hui, ne fait partie à aucune convention internationale relative au transport de marchandise sous connaissance.

Mais l'applicabilité du Code Maritime pourra se mettre en cause dans certains cas précis par l'article 269. On peut donner un exemple : la Chine, la Corée et le Japon partagent tous les trois une façade de la Mer Jaune, et la distance en droiture sur cette mer entre Chine-Japon et entre Chine-Corée est pour chacune toute moins de

⁸ Voir *infra*. n°35

400 kilomètres, soit presque 200 milles marins. Une question se pose de savoir si le droit chinois peut s'appliquer pour une cargaison s'achemine entre un port chinois et un autre de ces deux pays s'installant sur cette zone de mer? Pour résoudre ce problème, les juges chinois préfèrent adresser aux parties dans la procédure, et c'est normalement le Code Maritime qui s'applique⁹. Si en cas de défaut d'un compris fait par les parties devant le juge, l'article 269¹⁰ a donné une solution, laquelle consiste à imposer au juge de chercher une loi qui représente un lien le plus étroit avec un litige donné. Mais sans les critères plus précis, les juges déterminent librement la loi applicable. Le plus souvent, c'est toujours le Code Maritime qui s'applique¹¹.

11.- En droit chinois, le cabotage maritime demeure toujours un mode de transport maritime opposable au transport international par mer. Mais le législateur chinois le fait temporairement soumettre au même régime du transport intérieur par voies navigables en vue de ne pas perturber le marché du transport intérieur. Il sera nécessaire d'aborder le régime applicable au cabotage (Partie I), puis d'examiner les obligations des opérateurs participant à cette activité maritime (Partie II).

⁹ Voir un jugement du 30 avril 2005 rendu par le Tribunal Maritime de Dalian, n° d'affaire 102/2002.

¹⁰ Voir annexe III

¹¹ Voir un jugement du 25 août 2005 rendu par le Tribunal Maritime de Shanghai, n° d'affaire 191/2005. le Code Maritime a été appliqué en tant que loi de tribunal dans l'espèce.

Partie I

Les contrats du transport intérieur par voies navigables

12.- Face au silence du Code Maritime, les décrets ministériels relatifs au transport de marchandises par voies d'eaux sont appelés à titre complémentaire à s'appliquer aux cargaisons s'acheminant par mer entre les ports chinois. Mais ils s'appliquent aussi aux transports par voies navigables internes de la Chine.

Selon la définition donnée par ce texte, le contrat de transport de marchandises désigne celui par lequel le transporteur s'engage, en moyennant la rémunération de transport, à transporter par voies navigables la marchandise lui confiée par le chargeur d'un port (ou une station, ou point) de départ à un(ou une) autre. Du fait du manque de la définition juridique des stations et des points, il faudra se référer aux usages de navigation. Dans la pratique, des points ou des stations se sont construits sur des côtes naturelles sur mers ou sur fleuves, où les navires ou bateaux de fleuve sont susceptibles de stationner. Mais leurs structures architecturale et juridique ne sont pas compatibles avec les dimensions d'un port. Cependant, un transport de marchandise effectué entre ces stations ou points prévues par un contrat de transport est juridiquement considéré comme étant acheminé. Ils sont ainsi construits, pour que la petite quantité de marchandise à transporter puisse être chargée ou déchargée dans des lieux choisis par le chargeur, mais lesquels sont loin des grands ports.

13.- Selon les chiffres fournis¹² par le Ministère de Transports pour l'année de 2007, presque 1,30 milliards de tonnes de cargaisons ont été acheminées par voies fluviales, 0,924 milliards de tonnes ont été transportés par le transport en cabotage maritime, mais seuls 0,589 milliards tons de marchandises ont été transportées de manière internationale par voie de mer. Le transport en cabotage maritime occupait environ 32,90% de marché de transport, et environ 20,95% pour le transport international par mer. Et pour l'année de 2008, la différence des trafics des marchandises réalisés par les trois modes de transport est devenue beaucoup plus évidente. En fonction de la

¹² Voir, « Rapport annuel de l'analyse de marché de transport routier et de transport intérieur par voies navigables 2007 », publié sur le site officiel du Ministère de Transports, mise en ligne le 18/04/2008. URL : http://www.moc.gov.cn/zhuzhan/tongjixinxi/fenxigongbao/tongjigongbao/200804/t20080418_480524.html.

zone de navigation, la part en pourcentage est la suivante¹³ : 47,1% pour le transport fluvial, 41,1% pour le transport de cabotage maritime, et 11,8% pour le transport international par mer. Sans compter la part de marché de transport fluvial et des transports de marchandises réalisés par les navires empruntés aux compagnies maritimes de Hongkong et de Macao, le transport de cabotage maritime a donc présenté une importance économique plus forte que le transport international par mer.

14.- Au début des années quatre-vingt-dix, le gouvernement chinois a introduit un nouveau régime douanier afin de promouvoir le développement économique. De nombreuses zones de taxe protectrices (ZTP) sont constituées, avec l'autorisation du Conseil National, dans des villes littorales sous supervision de l'Administration Générale de la Douane. Les marchandises importées de l'étranger ne seront pas frappées par une imposition douanière avant de sortir de ces zones. En revanche, les marchandises à exporter bénéficieront d'un avantage de remboursement au titre de T.V.A lors de leurs entrées dans ces zones, telles qu'elles sont considérées comme ayant été exportées. Il est permis dans ces zones d'effectuer de simples activités commerciales de « ...classification, transformation de l'emballage, sélection des marchandises, ainsi que d'apposition de l'étiquette marque sur les marchandises... »¹⁴, sans y affecter des valeurs ajoutées. Aussi les matériels premiers, les marchandises à exporter ou à réexporter et les marchandises à stocker dans les zones de Z.T.P sont exonérés d'une taxation douanière et d'autres taxes concernées.

Les cartes sur les ZTPs

Il y a maintenant plus de quinze Z.T.P principales qui se sont constituées sur les deux zones triangulaires de fleuves, plus la zone du golfe de la Mer Bohai. Chaque zone est liée avec la sortie d'un fleuve sur laquelle les grands ports maritimes chinois s'y installent ou s'approchent. Les ports de Shanghai se situent sur la sortie du *Fleuve Yangtze*, les ports de Dalian sont juste en face de la sortie du *Fleuve Jaune* au travers du golfe de la Mer Bohai, et les ports de Huangpu, Humen, Macao, Shenzhen et Hongkong sont autour de la sortie de la *Rivière de Perle*. Selon une stratégie envisageable, les matériels premiers importées de l'étranger pourront bien sûr s'acheminer directement vers l'un des ports le plus proche d'une zone de Z.T.P pour fabriquer des produits finis ou des produits mi-fabriqués par les entreprises qui s'y installent. Puis les produits mi-fabriqués seront transportés par les différents modes de transport aux autres Z.T.P selon le besoin commercial. Ou encore, il pourra aussi rassembler les produits stockés ou fabriqués dans les Z.T.P à un port maritime pour les exporter dans les pays étranger. Il est très intéressant de savoir qu'une audience publique organisée par l'administration de la douane de Shanghai a eu lieu le 10 juin 2009, afin de rechercher la viabilité de la mise en place d'une ligne de transport en cabotage maritime entre les Z.T.P de Shenzhen et les Z.T.P de Shanghai¹⁵. Alors qu'il connaît un grand succès¹⁶, ce plan est néanmoins toujours qu'à l'essai, vu le caractère

¹³ Voir « Rapport de l'enquête spéciale sur le marché de transport par voies navigables et routier », sur site officiel du Ministère des Transports <http://www.moc.gov.cn/zhuzhan/tongjixinxi/fenxigongbao/tongjigongbao/200904/P020090415295363400991.doc>

¹⁴ C'est une disposition prise par tous les arrêtés émis par les gouvernements locaux pour régir leur ZTP

¹⁵ Voir info. sur le site officiel de Shanghai Customs District :

<http://shanghai.customs.gov.cn/publish/portal27/tab57/module16114/info174068.htm>.

¹⁶ Voir info. sur le site officiel de Tianjin Customs Brokers Association : http://www.tcba.org.cn/Article_Show.asp?ArticleID=11483.

récent de son application.

Sans doute, sera-t-il nécessaire pour la Chine d'introduire une approche politique et économique du Short Sea Shipping dans le système actuel de transport¹⁷. Depuis 1992, sous l'égide des deux Règlements communautaires qui ont constitué un cadre juridique du cabotage maritime pour l'UE ainsi que l'EEE à des fins de supprimer les restrictions concurrentielles qui sont contraire au principe de la libre prestation des services, la Commission Européenne a lancé respectivement des programmes de financement, tels le PACT, les programmes Marco Polo I et II, en vue de promouvoir l'intégration du transport maritime au marché de transport dominé par les véhicules. Les programmes financiers ont pour but de mettre en place des lignes maritimes dans le cadre géographique de la Communauté pour substituer partiellement le transport maritime au transport routier ou ferroviaire, en créant un mode de transport maritime basé sur le concept « door to door », dit le Short Sea Shipping (Transport Maritime à Courte Distance) dans les mers Méditerranée, Baltique, Noire et la mer du Nord. Par les programmes de Marco Polo, les autoroutes de la mer les plus parlées aujourd'hui en tant que nouveau type de transport s'intègre dans la chaîne de transport combiné avec la technique de « roll-on/roll-off ». Les véhicules ou remorques pourront être transportés par des navires « ro/ro » sur des lignes maritime mise en place par desdits programmes.

La Chine, rencontre un problème presque le même que celui des Etats-Unis¹⁸. Une grande partie de trafics des transports routiers se concentre dans les réseaux de route de la zone triangle de la *Rivière des Perles*, notamment les véhicules venant de Hongkong sont souvent bloqués dans l'entrée douanière de Shenzhen. L'environnement naturel est menacé par des éléments nuisibles de l'air produit par les voitures. Le Short Sea Shipping permet de détendre la tension des trafics routiers avec les réseaux du cabotage maritime que la Chine est en train d'en constituer. On attend donc la mise en place d'un régime du Short Sea Shipping en Chine. L'importance économique du cabotage maritime dans le marché du transport montre donc la nécessité d'une prévention juridique.

Avant de voir comment un contrat de transport de marchandise par voies navigable se conclut par les cocontractants (chapitre II), il sera nécessaire d'étudier les règles auxquelles un tel transport est soumis (chapitre I).

Mais pour l'instant, le rapport de l'analyse n'est pas sorti

¹⁷ Voir, « Les points révélateurs et le développement du Short Sea Shipping aux étrangers », publié par Magazine de « Zhong Guo Shui Yun », extrait par le site officiel du Port Yanshang de Z.T.P. : http://www.ystpa.gov.cn:8080/ssg/main?main_colid=180&father_id=180&main_artid=8054.

¹⁸ Voir « FREIGHT TRANSPORTATION -Short Sea Shipping Option Shows Importance of Systematic Approach to Public Investment Decisions» G.A.O site: www.gao.gov/cgi-bin/getrpt?GAO-05-768.

Chapitre I

Le cadre juridique du droit chinois du transport intérieur

15.- Auparavant (1949—1978), les rapports juridiques entre les citoyens chinois étaient régis par des textes portant des caractères plutôt politiques et sous la forme de l'« ordonnance » du gouvernement, ce que l'on hésitait à les appeler la « loi ». Puis à partir des années quatre-vingt du siècle dernier, le gouvernement chinois a pris conscience de la nécessité de la constitution d'un État de droit, la « Loi des contrats économiques » a alors été adoptée le 13 décembre 1981 par l'A.N sous l'égide du principe « l'État gouverné par le droit ». Mais à travers cette loi, seul l'article 20 parlé de manière simple du transport. Trop simple, car résumé par cette simple phrase que « *le contrat de transport est un contrat conclu entre le transporteur et le chargeur...* ». Cela pourrait s'expliquer par le fait que cette loi relevait d'un caractère de l'économie planifiée¹⁹. Ensuite, les « Règles Générales de Droit Civil » ont été adoptées le 12 avril 1986, et sont entrées en vigueur le 1^{er} janvier 1987. Cette loi ne portait que des principes généraux du droit civil, et aucune disposition ne traitait du transport. La « Loi des Contrats » de 1999 vient à combler la carence des normes, en abrogeant les « Loi des Contrats Économiques », ainsi que les autres lois régissant les autres contrats spéciaux²⁰. Désormais, tous les modes de transport intérieur sont soumis aux dispositions du chapitre XVII de la « Loi des Contrats » de 1999, lesquelles sont plus précises qu'avant.

Il existe d'autres sources de droit relativement importantes à propos du transport, à savoir des règlements administratifs, des décrets ministériels et les textes judiciaires rendus par la Cour Suprême, ainsi que les jurisprudences. Pour les règlements, c'est ceux qui sont promulgués par le Conseil National, ils ont pour vocation de faciliter l'exécution des droits de gouvernance administrative octroyés par les lois dans les différentes affaires concernées selon le cas. Pour les décrets, il en existe normalement deux types en fonction des organes qui les promulguent. L'un est émis à l'occasion d'une loi ou d'un règlement qui autorisent à un ou plusieurs Ministères de réglementer des textes administratifs, ce afin de préciser les conditions d'application de cette loi ou ce règlement. L'autre est réglementé par les gouvernements locaux de chaque province. Selon la hiérarchie des normes en droit chinois, la loi reste en une position supérieure que celle des règlements administratifs et aux décrets, tandis que ces derniers sont inférieurs aux règlements administratifs.

¹⁹ A cette époque, l'économie se développait de façon planifiée. La conclusion des contrats était sous les auspices de prévisions programmées. La liberté de stipulations des contrats était assez limitée. Mais cette loi a été ensuite amendée en 1993 au profit du principe de la liberté contractuelle.

²⁰ C'est les « Loi des Contrats Économiques Impliquant les Intérêts Étrangers » et « Loi des Contrat de Technologie »

En ce qui concerne des textes judiciaires (textes ayant la portée équivalente aux arrêts des règlements en droit français), les Hautes Cours et la Cour Suprême elles-mêmes émettent souvent des Règles portant des principes généraux dégagés de la pratique judiciaire, en vue de clarifier le champ d'application des articles des lois, ce que l'on les appelle le plus souvent « Interprétation Judiciaire ». Ces textes sont émis lorsqu'il y a certains points imprécis sur l'application des règles de lois. Ils n'ont pas une portée législative, mais judiciaire. Puisque ces textes ne sont pas rendus par les organes législatifs, les règles portées par eux ne sont pas non plus impératives pour les juges. Mais en pratique, les juges des tribunaux inférieurs respectent toujours les principes portés par ces textes judiciaires par les Cours qui leur sont supérieures, ces derniers constituent des règles qui reflètent la pensée des juges

Enfin, s'agissant des jurisprudences, il y avait une hésitation sur ce qu'elles étaient de source de droit ou non. Mais la chose a été clarifiée par la Cour Suprême dans la préface de son répertoire des arrêts en 2000²¹. Selon elle, «... *les arrêts rendus par la Cour Suprême de Peuple, en raison de son effet judiciaire supérieur, ont pour fonction indicative pour toutes les Cours inférieures, et ils peuvent servir de la référence pour les législateurs afin de réglementer les lois...* ». Mais contrairement au droit anglo-saxon qui respect le principe de *stare decisis*²², en droit chinois une Cour inférieure n'est pas obligée de subir les décisions rendues par les Cours supérieures qu'elles pour la même juridiction. Dans la pratique, les Cours ou les tribunaux organisent souvent des colloques internes dans lesquels ils prononcent avec des jugements ou des arrêts afin de dégager un principe général à s'appliquer aux mêmes genres d'affaires dans la future. Aujourd'hui, l'analyse faite sur les jurisprudences est très utile. Il est d'ailleurs à noter que souvent, les Cours ou les tribunaux posent des questions de droit à la Cour Suprême en vue de régler la difficulté d'application de droit à un litige déterminé. Dans ce cas, la réponse formelle est souvent rendue par la Cour Suprême ou une Haute Cour sous forme d'une « Interprétation Judiciaire » que les tribunaux inférieurs doivent obligatoirement la respecter. Aussi, les avocats invoquent-ils de fois dans la procédure judiciaire des arrêts devant le juge pour lui persuader.

Seront abordés en premier lieu les textes administratifs qui constituent le régime propre au transport intérieur de marchandises par voies navigables (section I), puis on traitera en second lieu le texte du Code Maritime qui s'appliquera dans des certains cas particuliers (section II).

²¹ Voir « Manuel de concours de justice 2008 » au page 16

²² Voir William Tetley « Marine Cargo Claim » 3ème éd. Au page 51.

Section I

Les textes administratifs applicables

16.- Il y aura lieu d'exposer l'histoire évolutionnaire que les textes administratifs ont connus (§ 1), avant d'étudier les difficultés à envisager quant à l'application de ces textes que l'on pourra rencontrer (§ 2).

§ 1 l'évolution historique des textes administratifs

17.- La réglementation des textes administratifs en matière du transport intérieur a été entreprise beaucoup plus tôt que pour les autres domaines commerciaux. Son évolution se paraît très complexe mais révolutionnaire, et doit être historiquement divisée en trois phases : une phase après la Guerre Civile (A), une phase revêtant les caractères de l'économie planifiée (B), et la phase actuelle (C).

A. À l'époque de l'établissement du nouveau gouvernement chinois

18.- Dans les années cinquantes, il existe déjà un décret ministériel, intitulé « Solution temporaire relative au devoir de la délivrance des marchandises entre le transporteur et le port pour le transport de marchandise en cabotage maritime », il régissait le transport de marchandises entre les ports chinois. Les armateurs et les entreprises portuaires étaient tous considérés par cette « Solution » au titre du transporteur. C'était une disposition déséquilibrée. Mais il faut noter qu'à cette époque, le nouveau gouvernement chinois venait de s'établir, et la Chine était en état de reconstruction sous la direction du gouvernement après la Guerre Civile. Il est donc normal que les textes de cette époque porte plutôt un caractère politique. Et la Chine ne possédant alors aucun bateau de mer, elle ne dispose d'aucune expérience sur la législation en droit maritime. Mais quelques années plus tard, la compagnie de COSCO fut fondée à Pékin le 27 avril 1961, et le premier navire battant pavillon chinois entreprit au lendemain sa première navigation au port Huangpu, le port de Canton²³. La Chine commença à accumuler les expériences législatives par

²³ Voir site officiel du COSCO : <http://www.cosco.com.cn/en/about/history.jsp?leftnav=1/2>

B. À l'époque de l'économie planifiée

19.- Le Ministère des Transports promulgua le premier décret « Règles de transport de marchandises par voies d'eau » le 9 octobre 1973. Mais presque six ans plus tard, celui-ci fut remplacé par un décret portant du même nom, en accompagnant un autre décret, intitulé « Règles régissant le transport de marchandises par voies d'eau », dont l'objet était de réglementer spécifiquement les rapports entre les entreprises portuaires et les armateurs. Cependant, ces derniers étaient toujours considérés comme ayant ensemble l'aptitude de transporteur par ces décrets. En effet, le transport de marchandises à cette époque était influencé par une économie planifiée. La conclusion des contrats de transport devait obéir un programme économique prévu, limitant ainsi la liberté contractuelle.

C. A l'époque actuelle

20.- La dernière phase s'étend de 1980 jusqu'à nos jours. C'est une période durant laquelle la réglementation des textes administratifs devint très compliquée. Car, à partir des années 80 du siècle dernier, la Chine commença à ouvrir ses portes. L'économie planifiée fut substituée par une économie de marché. Les lois existantes ne s'adaptaient plus au développement économique qui devait se lier avec celui du monde, et devaient être soit amendées soit abrogées afin de se mettre en harmonie avec les normes internationales. Pour ce faire, la codification du Code Maritime fut initiée. Le gouvernement chinois commença également à effectuer une décentralisation des ports qui avaient été gérés par le Gouvernement Central à partir des années 1984²⁴. Pour le marché du transport interne, le Conseil National promulgua d'ailleurs le 12 mai 1987 le « Règlement du transport par voies d'eau », entré en vigueur le 1^{er} octobre de la même année. Par ce Règlement, il fut précisé que seuls les armateurs titulaires d'un « permis de transport par voie d'eau » avaient le statut de transporteur. En 1995, les « Règles de transport de marchandises par voies d'eau » et les « Règles régissant le transport de marchandises par voies d'eau », furent amendées par le Ministère des Transports pour s'harmoniser avec la disposition du Règlement. Pour renforcer l'efficacité de ces « Règles » en version amendée, un

²⁴ Voir Shuo Ma, « Marché chinois et Marché de transport maritime », la Rev. Maritime n° 471 au page 2, 25 janvier 2005

décret intitulé « Réglementation sur la profession du transport par voie d'eau »²⁵ fut déclaré le 18 juin 1996. Le 3 janvier de la même année, le Ministère des Transports promulgua un décret relatif à l'exploitation du conteneur pour le marché du transport de marchandises conteneurisées par voies d'eau. Mais il eut rarement l'occasion d'être appliqué²⁶ du fait de la rareté de l'utilisation de conteneurs dans le transport intérieur par voie d'eau.

Le 28 août 2000, les décrets en vigueur intitulés « Règles de transports intérieurs de marchandises par voies d'eau interne » (on les appelle désormais « décret de 2000 relatif au transport intérieur »), et les « Règles sur les affaires de manutention portuaires » furent promulguées, à la suite d'une ordonnance ministérielle du Ministère des Transports. Les décrets précédents furent alors abrogés. Désormais, les contrats de transport de marchandises par voies d'eau sont à la fois régis par les « Règles de transports intérieurs de marchandises par voies d'eau interne », et par la Loi des Contrats. La manutention portuaire est soumise aux « Règles sur les affaires de manutention portuaires ».

§ 2 La faiblesse de ces textes d'un point de vue législatif

21.- « Maintenant, le marché de transport intérieur de marchandises par eau en Chine demeure très désordre »²⁷. C'est une expression impressionnante donnée par M. Shuo Ma à l'occasion de la fin d'un colloque organisé par IMTM à Marseille. Selon lui, le gouvernement chinois a pris depuis longtemps conscience d'une nécessité de l'institution d'un cadre juridique efficace pour le marché de transport intérieur par voies d'eaux. Et la décentralisation des services portuaires s'est vue aujourd'hui une grande réussite par une loi du 28 juin 2003 relative à l'exploitation des ports. Néanmoins, la chose restait compliquée. Cela pourra sans doute s'expliquer par deux faits, l'un causé par la pratique déloyale (A), l'autre résulte plutôt d'une inefficacité de la réglementation législative (B).

A. Une cause historique

²⁵ Ce texte est amendé le 13 avril 2009 par le Ministère de Transports.

²⁶ L'utilisation des conteneurs était rare pour le transport domestique de la Chine. Voir Muxu Wang, « Droit des contrats de transport de marchandises par voies navigables » au page 4.

²⁷ Shuo Ma, dans un colloque organisé par l'IMTM

22.- Le marché du transport par voies navigables en Chine a commencé à devenir désordre depuis l'ouverture de l'économie. Durant les dix ans de transition lors de l'institution du régime de marché de concurrence, les compagnies nationales se développèrent très rapidement, et des entreprises privées purent investir dans ce marché. Mais à cause du manque d'efficacité de la législation²⁸, certaines entreprises de navigation firent faillite. Celles-ci étaient en fait menacées par d'autres concurrents et participants déloyaux. En effet, un grand nombre de participants au transport ne possédaient pas de permis délivré par les autorités compétentes, mais s'intégraient dans le marché de transport intérieur. N'importe qui pouvait alors participer aux activités de transport. Mais leur qualité et capacité professionnelles n'étaient pas suffisantes. Pour cette raison, la sécurité commerciale ne put être assurée. Néanmoins en droit, un contrat de transport de marchandise par voies navigables conclu avec un transporteur non qualifié devait être considéré nul par les juges²⁹.

23.- Dans la pratique, les commissionnaires (ou courtiers) trompaient souvent le chargeur et le transporteur, avec une « intention de nuire » au moment de la conclusion du contrat de transport. Le plus souvent, le commissionnaire faisait croire au chargeur qu'il était un transporteur, et en même temps faisait-il croire au transporteur qu'il était un chargeur, dans le but de conclure avec lui un contrat de transport. Dans ce cas, le commissionnaire commettait un dol au regard du décret de « Réglementation sur la profession du transport par voie d'eau ». En effet selon celui-ci, le commissionnaire (ou courtiers) était un mandataire qui devait conclure le contrat de transport intérieur par voie d'eau au nom et pour compte de son mandant, le mandant étant soit le chargeur soit le transporteur (article 3)³⁰. Le prix du transport était ainsi élevé par la manipulation du commissionnaire.

24.- L'émission d'un titre de transport, la lettre de transport, pour un transport de marchandises par voies d'eau n'avait guère été réglementé par aucun texte. La délimitation de la charge de la responsabilité entre les opérateurs de transport n'a pas pu être clarifiée. Pour assurer le paiement du fret, le transporteur émettait le plus souvent la lettre de transport après avoir reçu le prix du fret payé par le chargeur, sans qu'il doive le faire après la prise en charge ou l'embarquement de la marchandise. Le chargeur ne pouvait toujours pas prendre la lettre de transport qui justifiait que le transporteur avait pris la marchandise, s'il n'avait pas payé le prix du transport. Les droits du chargeur n'étaient pas vraiment assurés par le droit.

25.- Enfin, la validité du contrat conclu de manière verbale n'était pas réellement reconnue par les lois. Aux termes de l'article 10 de la Loi des contrats, pouvaient conclure le contrat par écrit, verbalement ou par d'autres formes. Mais immédiatement la disposition suivante du même article écartait indirectement la

²⁸ Voir infra, n°26-27

²⁹ Voir infra n°42

³⁰ Cette disposition spécifique au transport domestique en droit chinois est bien contraire à celle du droit français. Mais dans le cadre du transport international de marchandise, la notion de commissionnaire est défini d'une autre manière que celui-ci conclut le contrat de transport ou traite des affaires concernées au transport en son propre nom mais pour compte de celui qui lui confie de les faire.

validité d'un contrat verbal par l'expression suivante : « ...le contrat doit être en forme écrite si les lois ou les dispositions administratives l'imposent. Si les parties le convenaient, le contrat devait prendre une forme écrite. ». Cet article posait en outre des problèmes. Car avant d'être amendées en 2000, les anciennes « Règles de transport de marchandises par voies d'eau » restaient muettes sur la question de la validité de contrat verbal. Pour des raisons commerciales, les contrats de transport étaient parfois conclus de manière verbale. Il y avait donc des conflits sur le contenu du contrat dès lors qu'une partie contractuelle invoquait les clauses du contrat verbal qui étaient trop difficiles à justifier.

Heureusement, ce problème fut résolu par une Interprétation Judiciaire rendue par la Cour Suprême, laquelle reconnaît désormais la validité d'un contrat verbalement conclu, « ...si la volonté de conclusion exprimée par les parties peut être présumée par les actes juridiques effectués par celles-ci, malgré (l') absence d'une forme écrite ou même en une forme verbale, les Tribunaux doivent reconnaître l'existence d'un tel contrat ainsi formé... »³¹. En revanche, les « Règles de transport de marchandises par voies d'eau » de 2000 reconnurent expressément la validité de contrat verbal par son article 7³², en affirmant que la lettre de transport constituait une preuve de contrat³³.

B. L'inefficacité des textes administratifs

26.- Le désordre du marché résultait à l'origine de l'inefficacité de la législation. Du point de vue de la hiérarchie des normes juridiques, les décrets promulgués par les Ministères étaient inférieurs au Règlement du Conseil National, qui lui-même était inférieur aux Lois. La « Loi de Législation » affirme, dans son article 79, que « l'effet juridique des lois est supérieur aux Règlements, aux Arrêtés locaux et aux Décrets. Les Règlements sont supérieurs aux Arrêtés locaux et aux Décrets ». De même, les décrets ne constituaient pas formellement une source de droit en théorie³⁴. Ce point de vue fut introduit par la disposition de l'article 53 du Code de procédure administrative. Selon le texte, les tribunaux pouvaient rendre leur décision en faisant référence à des dispositions des textes administratifs émis tant par le Conseil National que par les Ministères, ainsi que par les Autorités locales, pour les affaires administratives. Pourtant, les dispositions portées par ces textes ne furent pas impératives pour les juges. Cette règle ne visait que les litiges ayant un caractère administratif. Le contrat de transport pouvait échapper à cette règle imposée au juge par l'article 53 du Code de procédure administrative grâce à son caractère

³¹ Voir, l'article 2 de l' « Interprétation sur la Loi des contrats de la Cour Suprême »

³² L'article 7 dispose que « la forme du contrat de transport peut être en écrit, en verbal ou en autres formes... »

³³ Voir infra n° 56

³⁴ Voir « Manuel de concours de justice 2008 », au page 16

commercial.

27.- En ce qui concerne le litige né d'un contrat de transport de marchandises par eau, le juge chinois s'inspire des dispositions des décrets concernés pour appuyer son raisonnement, sans que celles-ci puissent être directement appliquées dans les jugements. Mais il lui est impossible de déclarer nul un contrat par le biais des dispositions des décrets ministériels. Une règle est ainsi imposée au juge par une interprétation judiciaire de la Cour Suprême, selon laquelle la déclaration de nullité d'un contrat prononcée par les tribunaux doit être motivée par les dispositions des lois promulguées par l'A.N, ou par des Règlements émis par le Conseil National³⁵. Une autre question quant à l'application des décrets a été spécifiquement soulevée devant les juges chinois du Tribunal Maritime nombreux des décrets ont été émis, il était très difficile pour les juges de trouver une solution appropriée parmi les dispositions pour régler un litige donné. C'est sans doute la raison pour laquelle le décret en vigueur, les Règles de transport de marchandises par voies d'eau interne de 2000, a abrogé les précédentes Règles, en intégrant les dispositions des anciens décrets relatifs aux autres contrats de transport spécifiques dans ses chapitres³⁶. Aujourd'hui, le cabotage maritime pour le transport de marchandises et les autres contrats de transport de marchandises par voies navigables sont régis à la fois par la Loi des Contrats, les décrets ministériels concernés, et aussi partiellement par le Code Maritime.

Section II

L'incidence du code maritime chinois

28.- En droit chinois, les contrats de transport sont soumis aux dispositions du Chapitre XVII de la Loi des Contrats, en particulier les articles 288 - 292 et 304 - 321, lesquels en constituent le droit commun. L'ensemble des transports terrestres³⁷ est régi par cette loi. Mais certains problèmes sont apparus pour les transports de cabotage maritime. En effet, la Loi des Contrats ne prévoit que des dispositions générales pour tous les modes de transport. Or le transport est une matière très compliquée qui implique que, les règles générales de droit ne peuvent pas couvrir toutes les circonstances et leurs particularités. Les décrets ministériels avaient donc pour vocation originale de compléter le droit commun du transport, en précisant en détail les conditions de son application. Les décrets ont alors prévu des dispositions en faveur des transports intérieurs, plus rigoureuses que les dispositions du Code Maritime.

³⁵ Voir, « Interprétation sur l'application de la Loi des contrats n°1 »

³⁶ Voir, supra n°20

³⁷ Une appellation empruntée du droit français pour dire tous les modes de transport intérieurs de la Chine, à l'exclusion du cabotage maritime. Car, en droit chinois, on ne trouve pas d'un vocabulaire juridique qui a un sens équivalent à celui-ci.

Celles-ci prévoient des régimes, spécifiquement pour les transports de marchandises par mer, dont le transport en cabotage maritime ne bénéficie malheureusement pas. Mais le Code Maritime s'applique, dans des cas spéciaux, pour le transport en cabotage maritime

Il sera donc nécessaire d'analyser d'abord la réglementation historique du Code Maritime (§ 1), puis de voir la possibilité de l'application partielle du régime maritime au profit du transport de marchandises en mode de cabotage maritime (§ 2).

§ 1 L'issue historique du code maritime

29.- Pendant un certain temps, la législation chinoise en matière de transport maritime était vide, alors que le développement du transport international par voie maritime en Chine était paradoxalement très reconnu depuis l'établissement de la Compagnie Nationale de navigation C.O.S.C.O. Il était donc urgent pour la Chine de réglementer les normes juridiques en la matière.

A. L'histoire de la réglementation

30.- La Chine était depuis 2000 ans un grand pays maritime. Un aventurier chinois, ZHENG He, avait navigué sept fois sur l'Océan Atlantique de 1405 à 1433. Mais il n'y avait eu aucune législation spécifique en matière maritime. Le premier Code Maritime de la Chine fut promulgué au mois de décembre 1929 par l'ancien gouvernement chinois administré par le Parti Nationale. Il fut abrogé à la suite de l'établissement du nouveau gouvernement chinois de la Parti Communiste en 1949. À partir de cette date, il n'y eut plus de loi applicable au domaine maritime en Chine, et ce pendant une quarantaine d'années. Face à ce vide législatif, le gouvernement chinois organisa une commission spéciale pour la réglementation d'un nouveau code maritime en 1952. La codification connut deux phases, représentant respectivement dix années.

La première phase s'étend de 1952 à 1963. La commission de codification était

composée de quelques experts chinois ³⁸ Pendant la codification, ces experts ont fait référence non seulement à la législation du droit maritime des pays *common law*, mais aussi à la législation du droit *continental* en la matière. La structure du Code Maritime d'aujourd'hui a ainsi été fixée par la Commission de Codification. Malheureusement, la première version du Code Maritime fut rompue au début de la Révolution Culturelle.

La période 1982-1992 constitue la seconde phase. La Révolution Culturelle, qui avait nuit à l'économie de la Chine, prit fin en 1976. Une nouvelle Commission de Codification du Code Maritime put alors retenter une réglementation en 1982. Mais quelques années auparavant, la Chine avait par ailleurs commencé à transformer l'ancien système de l'économie planifiée en un marché de concurrence. Les travaux principaux de la Commission firent donc l'objet d'une harmonisation avec les conventions internationales en matière maritime. Le Code Maritime fut adopté le 7 novembre 1992. Cependant, la Commission rencontra certaines difficultés pendant la rédaction.

B. Les caractères du code maritime

31.- Le droit maritime est une matière de droit fortement emprunt d'un caractère international. Il est inévitable, pour le législateur chinois, de se référer à des conventions internationales existantes du droit maritime pour la réglementation du Code Maritime, ce afin de se mettre en harmonie avec celles-ci. La référence au droit international en matière maritime était devenue un principe de législation pour la Commission de Codification³⁹. Or une difficulté s'est imposée au législateur chinois. Il s'agissait pour lui d'identifier les normes internationales auxquelles il devait se référer pour codifier le Code Maritime. En effet il existait alors plusieurs conventions internationales en matière de transport maritime sous connaissance, plusieurs versions de « Règles d'York et d'Anvers » en matière d'avarie commune, ainsi que des contrats types de remorquage. Cette question suscita une forte controverse pendant plusieurs années parmi la Commission, les départements de navigation et les départements des affaires commerciales étrangères. Ce fut le département de justice du Conseil National qui parvint à apaiser ce débat, lequel proposa de pourvoir se référer aux dispositions de toutes les conventions internationales, pourvu qu'elles soient nécessaires et appropriées au développement maritime de la Chine.

32.- Sauf les chapitres premier et quinzième, le Code Maritime a repris la plupart de conventions internationales en matière maritime dans les autres chapitres. Tels que le Chapitre VI a fait référence à la fois les dispositions de la Convention de Bruxelles de 1924, de la Règle de Hambourg de 1980, ainsi que de la Convention des Nations

³⁸ À cette époque, il n'y avait que ces quelques experts en droit maritime en Chine.

³⁹ Voir Huanning WU, « L'évolution de droit maritime chinois ».

Unies sur le transport multimodal international de marchandises etc. ; en matière de l'indemnisation pour les passagers, un chapitre du Code Maritime a repris le plafond d'indemnisation au profit des passagers proposé par la Convention d'Athènes relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, du 13 décembre 1974.

§ 2 l'application partielle et indirecte du code maritime dans le transport intérieur

33.- Dans la pratique judiciaire, les juges respectent bien le principe de l'inapplicabilité des dispositions relatives au transport de marchandises international pour le transport de marchandises en cabotage maritime. Mais il existe une question qui se pose au juge. Il s'agit de savoir quels critères que le juge doit prendre afin de déterminer à chaque fois l'applicabilité des dispositions du Code Maritime en faveur du cabotage maritime. Dans un jugement du 3 juillet 2006 rendu par le Tribunal Maritime de Canton, le juge a appliqué les dispositions du Code Maritime au transport en cabotage maritime, lesquelles concerne le régime de l'abordage. En l'espèce, un commissionnaire a agit en responsabilité de l'indemnisation des dommages intérêts contre le transporteur, après avoir indemnisé au chargeur à la suite d'un abordage survenu au cours du transport d'une cargaison desservant d'un port de Shenzhen à celui de Wuhan, Le juge prononça tout d'abord que « le contrat de transport de marchandises effectué entre un port maritime chinois et un port fluvial maritime, comme en l'espèce... », n'était pas « ...soumis aux dispositions du Chapitre IV du Code Maritime...Mais, il est régi par les dispositions des autres chapitres du Code Maritime, tel le chapitre VIII concernant l'abordage des navires, celui-ci (ayant) survenu dans la zone de mer... »⁴⁰. L'application du Code Maritime pour le transport de marchandises en cabotage maritime est donc partielle. Mais dans certains cas spécifiques, elle est indirecte.

A. Une application partielle

34.- Dans le jugement cité ci-dessus, trois choses sont clarifiées. La première est que l'on peut dire qu'en matière de transport de marchandises, le cabotage maritime inclut à la fois un transport de marchandises entre ports maritimes chinois, mais aussi un transport de marchandises effectué sans escales, entre un port maritime et un port

⁴⁰ Voir le jugement du Tribunal Maritime de Canton. n°149/2005

fluvial chinois de cabotage maritime. La seconde est que ces types de transports sont effectivement hors du champ d'application du chapitre IV du Code Maritime à l'égard des juges dans la pratique judiciaire. Enfin, les autres chapitres du Code s'appliquent uniquement au cabotage maritime selon des circonstances précises. En d'autres termes, le transport de marchandises purement fluvial est régi par le droit commun du transport intérieur, en l'occurrence la Loi des Contrats et le décret de 2000, relatifs au transport de marchandises intérieur.

35.- Cependant, le législateur voulait que le transport en cabotage maritime soit soumis temporairement à la même règle du transport de marchandises intérieur, en faveur du marché de transport intérieur (*ou* « de ce dernier »). Ceci fut argumenté par l'« Explication sur le projet de codification du Code Maritime de la Chine », selon laquelle « ...*l'esprit juridique porté par les dispositions du Chapitre IV est conforme à celui des Conventions Internationales relatives au transport de marchandises sous connaissance.... Si l'on tient compte de la situation actuelle du marché intérieur du transport de marchandises en Chine, il est justifiable que les dispositions du Chapitre IV ne s'appliquent pas au transport de marchandises de cabotage maritime. Au fur et à mesure de l'approfondissement de la réforme du régime de marché de concurrence, l'article 2 du Code Maritime sera supprimé par une procédure législative, dès lors que les conditions de l'application du même régime du transport international de marchandises au transport de marchandise de cabotage maritime seront réunies* ». Malheureusement, cet objectif n'est pas encore atteint.

36.- Le législateur s'appliqua toutefois à distinguer le cabotage maritime du transport de marchandises intérieur par les dispositions des autres chapitres du Code. Aux termes de l'article 165, l'abordage des navires est un accident survenu dans la zone de mer ou dans une zone navigable liée à la mer, et le navire en question est celui qui correspond aux critères retenus par l'article 3 du présent Code. Dans l'espèce citée, l'accident d'abordage entre dans le champ d'application du Code Maritime en raison de la zone d'accident se situant sur la mer.

37.- La question que l'on peut se poser serait de savoir si le Code Maritime s'applique dans le cas où un navire immatriculé en tant que bateau fluvial souffre d'un accident dans la zone de mer. Selon le critère retenu par l'article 3, sera considéré comme un navire un bateau de mer ou les engins qui sont capables de naviguer sur mer, à l'exception des bateaux militaires, des bateaux appartenant au gouvernement utilisés à des fins militaires ou administratives, ainsi que des bateaux dont le tonnage est de moins de 20 tonnes. Pour que le Code Maritime soit applicable à un abordage, il n'est pas nécessaire de déterminer le statut du bateau en question. Il suffit que l'accident « [soit] survenu dans la zone de mer »

B. L'application indirecte

38.- Le Code Maritime s'applique particulièrement au transport de marchandises en cabotage maritime dans certains cas. Après la rétrocession respective des villes de Hongkong (depuis 1997) et de Macao (depuis 1999) à la Chine, leurs systèmes politiques, juridiques et administratifs furent maintenus par les « Basic Laws », lesquelles attribuent à ces deux villes un statut spécifique de « Région d'Administration Spéciale ». En droit, les deux villes font partie du territoire souverain de la Chine. Il serait donc logique de penser que le transport d'une cargaison entre les ports de ces villes et un autre du continent chinois, soit considéré comme un transport de cabotage maritime. Mais sous l'influence de la Loi Fondamentale, la disposition de l'article 2 du Code Maritime ne s'étend pas au domaine maritime dont les deux RAS disposent. L'article 145 de la Loi Fondamentale de Macao et l'article 160 de la Loi Fondamentale de Hongkong, énoncent en même termes que « ...lors de l'établissement de la RAS de Hongkong/Macao, les lois précédemment en vigueur devraient être adoptées comme applicables pour la RAS, à l'exception de celles-ci qui sont déclarée en contravention de la présent Loi Fondamentale par la Commission Générale de l'ANP... ».

39.- Selon les juges chinois, le transport de marchandises entre les ports du continent chinois et les ports d'une de ces RAS doit être soumis au Code Maritime, à condition que le litige né d'un tel transport soit amené devant eux. Une affaire⁴¹ inédite par le Tribunal Maritime l'a d'ailleurs confirmé. Une cargaison de charbon devait desservir un port chinois du nord à un port de Shenzhen par un navire chinois. Le navire échoua lors de son passage dans la zone de mer hongkongaise. Le transporteur invoqua l'exonération de la responsabilité prévue par le chapitre IV du code Maritime, du fait même du lieu de l'accident. En rejetant la demande du transporteur, le Tribunal Maritime estimait que la navigation en question devait s'acheminer entre des ports chinois, et que l'accident produit dans la zone de mer administrée par le gouvernement Hongkongais, n'affectait pas un élément d'extranéité à un contrat de transport intérieur. Les dispositions du chapitre IV du Code Maritime, régissant le transport de marchandises à travers des ports de différents pays, étaient donc inapplicables. La « Règle de transports de marchandises par voies d'eau internes » devait s'appliquer en l'espèce. Ainsi, les transports de marchandises entre les ports des RAS et ports du continent chinois sont-ils soumis temporairement au régime régissant le transport international.

40.- Il faut enfin savoir qu'il est toujours interdit aux navires étrangers d'effectuer un transport domestique ainsi que du remorquage d'engins de mer entre les ports chinois,, sans une autorisation spécifique accordée par le Ministère des Transports. Le régime d'immatriculation des navires est strict. Seul un navire appartenant à un citoyen chinois, ou pour lequel une entreprise chinoise dispose de plus de 50% des droits de propriété, ayant un établissement principal en chine et étant équipé de marins chinois, peut être immatriculé au registre chinois. Mais ces principes sont à nuancer. En effet

⁴¹ L'affaire 'Navire PengYang', arrêt inédit, publié dans « Annuaire de la Juridiction maritime de la Chine 2006 », au page 729.

grâce au régime libéral d'immatriculation Hongkongais, les entreprises établies en vertu de la loi des sociétés hongkongaises peuvent immatriculer les navires dont elles disposent, par le biais d'une *demise charter* au registre hongkongais. Les navires hongkongais ainsi immatriculés sont autorisés à effectuer les transports domestiques de la Chine.

Reste à voir comment le contrat de transport de marchandises intérieur se conclut.

Chapitre II

La formation des contrats de transport

41.- Selon le décret de 2000 relatif au transport de marchandises par voies d'eau, le contrat de transport de marchandises est un contrat onéreux conclu entre le chargeur et le transporteur en vue de déplacer la marchandise d'un port à un autre par voies d'eaux. En effet, le contrat de transport peut aussi être formé entre un transporteur et un commissionnaire qui représente le chargeur. En droit chinois, le commissionnaire est mandataire professionnel du chargeur quand il s'agit du transport intérieur. En droit, le commissionnaire et le transporteur doivent être des personnes professionnelles qualifiées, titulaires d'un « permis de transport intérieur par voies d'eau » attribué par les organes administratifs du transport. À défaut, un contrat de transport conclu sera considéré comme nul à l'égard des juges, conformément au critère érigé par le « Règlement de transport de marchandises par voies d'eau ».

42.- En pratique, il n'est pas rare que des entreprises de commissionnaires, ne possédant pas le permis, agissent au nom du chargeur pour conclure un contrat de transport avec le transporteur. Dans ce cas, l'entreprise du commissionnaire non qualifiée est toujours condamnée par le juge à payer au transporteur les frais impayés. Néanmoins, le contrat en question ne produit nul effet à l'égard du chargeur et du transporteur, même si l'exécution du contrat de transport est inachevée⁴². Dans cette affaire rendue par le Tribunal Maritime de Canton le 30 octobre 2003, 9 contrats de transport de marchandises ont été conclus entre le transporteur et une entreprise de commissionnaires non qualifiée. Le juge a déclaré nul les contrats en condamnant l'entreprise de commissionnaires à payer les frais de transport impayé au transporteur,

⁴² Voir le jugement rendu par le Tribunal Maritime de Canton le 30 octobre 2003.

pour la part des transports acheminés.

Pour les transports de marchandises intérieurs par voies navigables, certains documents de transport, différents du connaissement spécifiquement destiné au transport international, doivent être émis à l'occasion de l'expédition des marchandises (Section I). Mais la démarche de l'émission desdits documents influence la détermination de la forme des contrats de transports de marchandises intérieurs par voies navigables (Section II).

Section I

Les documents destinés au transport intérieur

43.- Lors de l'émission des marchandises à bord du bateau, certains documents de transport doivent être émis. L'un est la lettre de transport par voies navigables (§ 1); les autres sont des documents annexes (§ 2).

§ 1 La lettre de transport, ou le connaissement du transport intérieur

44.- Pour un transport public de marchandises, la lettre de transport est imprimée par les organes administratifs locaux de transport dirigés par le Ministère du Transport. En pratique, les compagnies de transport impriment aussi leur propre lettre de transport, en y assignant leur logo, pour les contrats de transport conclus avec les commerçants. Mais la forme de la lettre de transport doit être conforme avec celle proposée par le Ministère des Transports. Il existe deux formes de lettres de transport. L'une pour le transport de marchandise sous l'égide d'un contrat de voyage, l'autre pour le contrat de transport. Selon l'article 59 du décret de 2000 relatif au transport intérieur, 11 libellés doivent figurer sur la lettre de transport. De même selon les termes de l'article 62 du même décret, six exemplaires de la lettre de transport doivent être émis par le transporteur lors de la prise en charge des marchandises par celui-ci, ou par le capitaine du bateau après l'accomplissement de l'embarquement de la

marchandise à bord du bateau. Mais si le décret n'explique pas l'utilité de chaque exemplaire, il précise néanmoins ceux qui doivent le porter. Ils s'agit respectivement du transporteur, du représentant légal du transporteur, du chargeur, du manutentionnaire du port de destination, et du destinataire. Le dernier exemplaire est temporairement réservé au destinataire, et doit être rendu en tant que reçu au transporteur lors de la réception de la marchandise. On va d'abord exposer les mentions figurées sur la lettre de transport émise sous l'égide d'un contrat au voyage, en comparant avec une autre lettre de transport émise pour l'exécution d'un contrat de transport. Puis, on va voir leurs utilisations.

A. Les descriptions de la lettre de transport

45.- La lettre de transport est un titre presque indispensable intervenant dans le transport intérieur. Elle a repris la plupart des mentions proposées par le décret. Il y aura lieu d'en exposer respectivement :

a. Le transporteur, le chargeur et le destinataire

Le décret de 2000 définit de manière très concise les parties intervenantes d'un contrat de transport intérieur de marchandises par voies navigables. Le chargeur et le transporteur sont les cocontractants qui concluent un contrat de transport, et le destinataire est celui qui est réceptionnaire de la marchandise indiquée par ce contrat. Par ces définitions, le décret a écarté une possibilité qu'un commissionnaire qui agissait en son nom mais pour le compte du chargeur ou du transporteur interviendrait dans la conclusion du contrat de transport intérieur. Par ailleurs, le décret a introduit une notion du transporteur de fait, en tant qu'il « effectue » le transport

En ce qui concerne la lettre de transport émise sous un contrat au voyage, en bas à droite de la lettre de transport, trois cadres blancs sont réservés à la signature des trois personnes ainsi nommées. Le chargeur signe après avoir rempli les cadres portant état de la marchandise ; le transporteur le signe après la prise en charge, lorsque ce n'est pas le capitaine, lequel se pose en tant que représentant du transporteur après l'embarquement de la marchandise. Enfin le destinataire appose sa signature lors de la réception de la marchandise. Cependant, deux cadres sont destinés à recevoir les coordonnées du chargeur et du destinataire, lesquelles doivent être notées par le chargeur avant l'expédition de la marchandise. Le transporteur n'est quant à lui pas tenu de s'acquiescer de cette obligation.

Pour une lettre de transport émise sous un contrat de transport, un cadre blanc pour remplir les informations sur le transporteur de fait y est ajouté.

b. Description de la marchandise

Quant à la mention sur les descriptions de la marchandise, les deux types de la lettre de transport n'en font pas de différence. La déclaration de la nature et de l'état apparents de la marchandise doit être sincèrement remplie par le chargeur. Il est en effet tenu comme « *responsable des dommages subis par le transporteur...* », lorsqu'ils résulteraient d'une fausse déclaration sur le nom, la quantité, le volume, l'emballage et l'affichage de l'étiquette indicative de la marchandise. Sur l'étiquette apposée sur la marchandise on distingue le nom, la quantité, les coordonnées du destinataire, les ports de transbordement, ainsi que le port de départ et le port de destination.

Il existe des critères spécifiques au transport de marchandises en cabotage maritime, que le chargeur est tenu de signaler sur la déclaration. Aux termes de l'article 52, la marchandise à transporter par mer de plus de 5 tonnes, ou dont la longueur dépasse les 12 mètres, est considérée comme la marchandise lourde, et de grande taille. Les mentions sur la marchandise sont remplies par le chargeur ou par son représentant légal, dans le cadre au milieu et à gauche de la lettre de transport. Puis le transporteur les vérifie en remplissant l'état et la quantité effective de la marchandise dans le cadre au milieu qui lui est réservé.

Souvent, le chargeur confie sa charge au commissionnaire qui traite les affaires de chargement, tandis que parfois son représentant signe de son propre nom là où devraient se trouver les coordonnées du chargeur ; ce qui est bien entendu illégal. En effet selon le droit de transport intérieur de la Chine, le commissionnaire est un mandataire du chargeur. Une signature dans le cadre du chargeur en nom du commissionnaire entraîne de lourdes conséquences. Ainsi en droit, tant le chargeur que le transporteur sont amenés à perdre leurs droits, le commissionnaire ne faisant pas partie des parties contractuelles du contrat de transport⁴³.

c. Le nom du bateau, le voyage, les ports

Il appartient au transporteur de remplir les cadres concernant le nom du bateau, le numéro du voyage, ainsi que le port de départ et le port de destination. Il doit respecter une navigation en droiture. Par contre, la route de navigation peut être prévue par les parties au contrat. Ces mentions sont indispensables pour les deux types de la lettre de transport.

d. La période de transport

⁴³ voir infra n° 93

La lettre de transport sous un contrat au voyage distingue la date anticipée de la date effective, quant à l'embarquement de la marchandise à bord du bateau et à son arrivée au port de destination. Les dates anticipées constituent une preuve pour le calcul des jours de retard de l'exécution des obligations contractuelles—le calcul de l'indemnité de la surestaries. Sur la lettre de transport sous un contrat de transport, il n'y a pas un cadre pour remplir les dates anticipées en raison de sa nature.

e. Les descriptions sur la valeur de la marchandise, le prix du transport, le poids de la marchandise en vrac et des autres figures annexées

Aux termes de l'article 21 du décret de 2000, le chargeur bénéficie d'une indemnisation des dommages intérêts conformément à la valeur déclarée de la marchandise, en cas d'avarie ou de perte de la marchandise. Ceci n'est effectif que si la marchandise en question est assurée par une garantie contractuelle de valeur, à condition que le transporteur ne puisse pas justifier que la valeur de la marchandise est de fait moins élevée que la valeur déclarée. Cette disposition, étant considérée comme une exception de l'exonération de la responsabilité du transporteur, correspond à celle inscrite à l'esprit de l'alinéa 5 de l'article 4 de la Convention de Bruxelles de 1924. Elle a aussi été reprise par le Code Maritime dans son article 56 relatif au calcul du montant de l'indemnisation, selon lequel « *...avant l'embarquement de la marchandise, le chargeur a déclaré la nature et la valeur de la marchandise, en les figurant sur le connaissance...* ». Le montant dû à indemniser ne se limite pas à la limitation de la responsabilité au bénéfice du transporteur. Mais différent du régime du Code Maritime, le chargeur du transport intérieur doit déclarer, spécialement dans le contrat de transport, que la valeur déclarée de la marchandise est garantie⁴⁴.

Le prix du transport convenu est inscrit dans un cadre libellé « le prix de transport ». Il est souvent difficile de connaître le poids exacte de la marchandise en vrac. Néanmoins le décret prévoit que « *le poids de la marchandise en vrac peut être mesurée par la mesure d'eau des bateaux offerte par le transporteur, en cas de difficulté* ».

Sur l'en-tête de la lettre de transport, une description spécifique et obligatoire est imprimée. Elle précise que « *la présente lettre de transport porte, après la signature du transporteur et du chargeur, l'effet contractuel, les droits et les obligations ainsi que la détermination des responsabilités contractuelles parmi le transporteur, le chargeur et le destinataire sont régis par les « Règles de transport de marchandise par voies d'eaux interne* ». Par contre pour la lettre de transport sous un contrat de transport, la phrase se précise comme « *les droits et les obligations parmi le transporteur, le transporteur de fait, le chargeur et le destinataire sont soumis aux « Règles de transport de marchandise par voies d'eaux interne* »

⁴⁴ Voir le jugement rendu par le Tribunal Maritime de Beihai le 30 décembre 2006 n° d'affaire 101/2006.

La forme de la lettre de transport se varie avec les différents établissements qui l'imprime, mais le contenu y figurant reste identique.

B. L'utilisation des exemplaires

46.- Au verso de la lettre de transport, des mentions imprimées explicitent le mode de circulation et l'utilisation de chaque exemplaire par les intervenants au cours d'un transport. La taille de la lettre de transport est fixée à une longueur de 27 cm et à une largeur de 19 cm. On va exposer en premier lieu l'utilisation de la lettre de transport sous contrat au voyage, puis la comparer avec celle sous contrat de transport.

a. l'utilisation des exemplaires de la lettre de transport sous un contrat au voyage

Le premier exemplaire, imprimé en couleur noire, est appelé « titre de préservation et identification pour le transport ou son représentant ». Il est soit porté par le transporteur, soit par son représentant. Il sert de titre réservé au transporteur, et justifie l'existence d'un transport prévu par une convention contractuelle.

Le deuxième exemplaire, imprimé en couleur verte, est nommé « titre de quittance livrée au chargeur ». Il est livré au chargeur par le transporteur ou par son représentant, après le paiement des frais de transport. Cet exemplaire sert en fait de quittance.

Le troisième exemplaire, de couleur rouge, est appelé « titre justificatif de débarquement de la marchandise ». Il est conservé après le déchargement de la marchandise, parmi les documents du bateau qui a acheminé le transport.

Le quatrième exemplaire, également imprimé en noir, est intitulé « titre de préservation et identification pour l'entrepreneur de manutention à port de destination ». Il est amené par le bateau jusqu'au port de destination, puis livré à l'entrepreneur de manutention. Il sert de référence pour justifier de la conformité du cinquième exemplaire de même couleur, lequel est porté par le destinataire au moment de l'échange pour le retraitement de la marchandise des mains de l'entrepreneur, au port de destination. Enfin, le destinataire conserve le cinquième exemplaire amené et livré par le transporteur ou par son représentant, au port de destination. Par ailleurs, le sixième exemplaire est spécialement imprimé en couleur rouge s'il s'agit d'un transport de marchandises dangereuses.

b. L'utilisation des exemplaires de la lettre de transport sous contrat de transport

L'utilisation des premier, quatrième, cinquième et sixième exemplaires de la lettre de transport sous contrat de transport est identique à celle sous contrat au voyage. C'est seulement les deuxième et troisième exemplaires qui s'échangent leur utilisation. Autrement dit, le deuxième exemplaire devient le troisième exemplaire, celui-ci remplace le précédent. Reste à exposer les autres documents intervenant dans la chaîne du transport intérieur de marchandise par voies navigables.

§ 2 Les autres documents annexes

47.- Que reste-t-il de ces usages anciens ? Aujourd'hui, les trois documents intervenants dans le transport intérieur continuent de jouer un certain rôle. Repris par les deux décrets de 2000, ils n'y sont néanmoins pas définis. Il faut se référer à l'utilisation de chaque document dans la pratique pour tenter de les caractériser. Ils constituent respectivement la « liste de réception des marchandises » (A), le « record de transport » (B) et le « record courant » (C).

A. Sur la liste de réception des marchandises

48.- Ce titre est émis après l'embarquement à bord du bateau. Il doit être signé par le transporteur et l'entrepreneur de la manutention portuaire. Lorsque le bateau arrive au port de destination, le transporteur et l'entrepreneur de manutention du port de destination doivent également y apposer leur signature. Cette démarche d'usage a un fondement historique. Avant 1995, tant le transporteur que l'entrepreneur de manutention étaient considérés comme des transporteurs. En cas de perte ou de dommage subi par la marchandise, ces deux opérateurs étaient contraints d'une indemnisation. Cependant, la qualité de transporteur se mêlant avec celle de l'entrepreneur de manutention, ce titre fut créé pour déterminer à qui la responsabilité était imputable. La liste de réception des marchandises pouvait donc se définir comme un titre justificatif sur la quantité de la marchandise effectivement embarquée. Mais après la suppression de la reconnaissance de la qualité de transporteur à l'entrepreneur de manutention, la liste de réception de la marchandise eut moins d'utilité qu'avant.

En effet les mentions sur la marchandise décrite sur ce titre ne possédaient pas le même poids justificatif que celui porté par les descriptions de la marchandise figurées sur la lettre de transport. Il appartiendra au juge de déterminer l'effet justificatif de ces mentions.

B. Sur le record (procès verbal) de transport

49.- Selon les dispositions des articles 68 et 80 du décret de 2000, le record de transport est utilisé dans deux cas. En premier lieu au moment de retirer la marchandise, durant lequel le dentinaire procède à une vérification. En cas de perte ou de détérioration de la marchandise, celui qui la lui livre est tenu de faire un record. Le second cas repose sur des règles spécifiques en faveur du transport de marchandises conteneurisées. Selon la convention du transport, si le chargeur est chargé d'emballer et de déemballer la marchandise par le conteneur, le numéro d'emporté doit être noté sur la lettre de transport. Au moment de la délivrance, si l'emporté est déchiré ou si son numéro n'est pas conforme à celui noté dans la lettre de transport, le record de transport doit être émis. Le record de transport est donc un titre attestant d'une perte ou d'un dommage subi par la marchandise, survenus avant la réception.

C. sur le record courant

50.- Le record courant n'a pas une portée juridique remarquable. Il s'est apparu dans une pratique habituelle parmi l'entrepreneur de manutention, le chargeur et le transporteur avant l'entrée en vigueur du décret de 2000 relatif au transport intérieur. Ce record courant est établi entre ces trois personnes, au cas où le chargeur demande de le faire. Il sert à noter le fait de l'existence du dommage subi par la marchandise, mais qui n'est pas causé par la faute du transporteur. Ce document constitue ainsi une preuve qui justifie l'existence d'un dommage par la marchandise, mais il appartiendra toujours au juge de déterminer au cas par cas son effet justificatif. Aujourd'hui le record courant est encore utilisé dans la pratique.

Section II La conclusion d'un contrat de transport

51.- En droit chinois, la qualification du caractère tripartite en faveur du contrat de transport, a soulevé une vive discussion théorique (§ 1). De même, l'émission d'une lettre de transport a remis en cause sa nature contractuelle, alors qu'elle est regardée comme une preuve d'existence du contrat de transport par le décret de 2000 (§ 2). On peut néanmoins distinguer les différentes catégories de contrats de transport régis par le décret (§ 3).

§ 1. Caractère de tripartie

52.- Il est d'usage que le contrat de transport est initialement conclu entre le transporteur et le chargeur, le destinataire est quant à lui absent lors de la conclusion, sauf si le chargeur et le destinataire sont en fait la même personne. Cependant en Chine, un vif débat théorique a été soulevé par une disposition équivoque de l'article 64 de la Loi des contrats en ce qui concerne la reconnaissance du caractère tripartite d'un contrat portant des stipulations pour autrui.

Selon les termes de cet article, le promettant débiteur dispose d'une responsabilité d'inexécution envers le stipulant, en l'occurrence l'ayant droit, s'il n'a pas exécuté son obligation contractuelle ou s'il l'exécute de manière non conforme à la convention conclue au profit du bénéficiaire tiers. Autrefois, la Cour Suprême n'avait pas rendu l'Interprétation Judiciaire en faveur de cette matière, et il n'existait pas non plus de jurisprudences visant à en clarifier l'application de cet article. Certains auteurs le considéraient comme une disposition qui donnait le droit de revendiquer l'exécution au tiers bénéficiaire⁴⁵. D'autres considéraient que la disposition de l'article 64 ne prévoyait qu'un cas de quasi-stipulations pour autrui, c'est-à-dire que le bénéficiaire tiers n'étant pas la partie de la convention conclue entre le stipulant et le promettant, il ne pouvait revendiquer le promettant à exécuter son obligation que par l'intermédiaire d'une action en justice intentée par le stipulant contre le promettant. Ce débat théorique peut-être résolu grâce à une Interprétation Judiciaire relative à l'application de la Loi des Contrats, récemment rendue par la Cour Suprême le 19 février 2009. Cette Interprétation défend une position neutre. En reconnaissant un droit de revendication mais non indépendant⁴⁶ au profit du bénéficiaire tiers, elle laisse la libre faculté au juge de déterminer, au cas par cas, la possibilité de l'intervention du bénéficiaire tiers du contrat dans la procédure judiciaire, ce en vertu de son article 16. Celui-ci prévoit que « *...les tribunaux pourront, au cas par cas en considérant les litiges variés* », mettre « *...la tiers partie*

⁴⁵ Voir, Shiyuan Han « Les principes généraux de la Loi des Contrats » aux pages 308-313 ; et Liming WANG « La recherche sur la Loi des Cpntrats » Tome 2, au page 55.

⁴⁶ Le droit chinois judiciaire distingue deux types des droits de revendication pour l'ayant droit en position tiers: le premier le droit de revendication indépendant, l'ayant droit tiers peut intervenir en tant que tiers partie dans une procédure judiciaire pour revendiquer indépendamment ses droits envers le défendeur ; le second le droit de revendication non indépendant, il peut aussi intervenir en tant que tiers partie dans la procédure, en raison d'une liaison étroite entre lui et un objet judiciaire qui cause cette procédure judiciaire.

visée par les articles 64... dans la position de tiers partie bénéficiant des droits de revendication non indépendant...».

53.- Mais le contrat de transport est de fait une convention conclue entre le chargeur et le transporteur. C'est en effet la nature des affaires commerciales du transport qui fonde les droits du destinataire⁴⁷. Aussi le destinataire ou, en d'autres termes, l'acheteur d'un contrat de vente, perd ses droits de retirer la marchandise si sa qualité de tiers partie au contrat de transport n'est pas reconnue par le droit⁴⁸.

au contrat de transport n'est pas reconnue par le droit⁺

Le droit chinois n'a pas mis en place un régime de pures stipulations pour autrui. Mais tant le Code Maritime que le décret de 2000, reconnaissent respectivement les droits du destinataire par leur chapitre concernant la délivrance de la marchandise. L'article 83 de la Loi de Législation, pose quant à lui un principe selon lequel les dispositions spéciales sont prépondérantes aux dispositions de droit commun, lorsque « ... les lois, les décrets et les arrêtés sont réglementés par le même organe de législation,... », si «... les dispositions spéciales et les dispositions générales ne sont pas en conformité...». Ainsi, les dispositions de droit maritime dérogent-elles du droit commun. Sans doute à l'égard des transports intérieurs, à savoir le transport de marchandises en cabotage maritime et les autres transports effectués dans le territoire de la Chine, l'article 64 de la Loi des Contrats posera des problèmes. En effet en vertu de la hiérarchie des normes législatives, la position législative du décret de 2000 est inférieure à celle de la Loi des Contrats. Le destinataire d'un transport de marchandises intérieur perd son droit de revendication envers le transport par l'article 64 de la Loi des Contrats qui le supprime, ne lui laissant qu'un recours très limité contre le vendeur de la marchandise. Mais aujourd'hui, l'Interprétation Judiciaire de la Cour Suprême a néanmoins indirectement reconnu les droits du destinataire. Les juges devront au moins permettre au destinataire d'intervenir en tant que tiers partie dans la procédure judiciaire, en respectant la spécificité de la matière de transport. Mais si l'on en juge par la réalité de la pratique judiciaire actuelle, ce principe se trouve dans l'attente d'une évolution concrète.

§ 2 Nature et fonctionnement de la lettre de transport

54.- En France, le régime sur le connaissance fluvial a été introduit, en tant que titre spécial de la lettre de voiture, par l'arrêté ministériel du 20 juillet 1960. Ce

⁴⁷ Voir P. Bonassise et SCAPEL Christian « Traité de droit maritime » n° 931.

⁴⁸ Voir Tingzhong FU « Maritime law » au page 101.

connaissance, constituant un titre représentatif de la marchandise, est à ordre et négociable. Mais en Chine, ce n'est pas le cas. Avant le décret de 2000, le fonctionnement de la lettre de transport n'avait jamais été formellement déterminé. Les juges chinois ont eu du mal à considérer la lettre de transport en tant que titre justificatif du contrat de transport.

55.- Après l'expédition de la marchandise, le cinquième et le sixième exemplaires de la lettre de transport pour le destinataire, voyagent sur le bateau jusqu'au port de destination convenu. Lorsque le bateau y arrive, le transporteur, ou son représentant légal, fait savoir au destinataire qu'il doit retirer son exemplaire. Puis le destinataire porte cet exemplaire devant l'entrepreneur de manutention pour échanger le sixième exemplaire, également conservé dans le bateau, afin de retirer la marchandise. C'est ce dernier exemplaire qui seul, a un caractère représentatif de la marchandise. Mais on a vu que dans cette démarche, la vérification de l'identité des mentions sur les exemplaires de la lettre de transport était strictement effectuée. Une cession de ce titre à un tiers est donc impossible, puisque les informations sur les coordonnées du destinataire sont marquées, depuis son émission, dans le cadre concerné de la lettre de transport. Sur ce point, la raison possible⁴⁹ qui justifierait que le connaissance constitue une preuve de contrat se trouve par conséquent inexplicable pour la lettre de transport. Car, la lettre de transport n'est pas un titre endossable ni transmissible.

56.- La lettre de transport comporte des mentions constituant les éléments essentiels du contrat. Comparables à ceux proposés par l'article 12 de la Loi des Contrats, il s'agit du prix, de la description de la marchandise, des ports (les lieux d'exécution), des parties, des dates convenues pour l'embarquement et de la période d'exécution du transport, et d'un objet contractuel impliqué (transport de la marchandise). De même, si l'on peut assimiler l'émission de la lettre de transport à la démarche de la conclusion du contrat, c'est parce que le transporteur et le chargeur devaient identifier le poids et le volume de la marchandise à transporter. Le chargeur donnait une offre de transport de la marchandise au transporteur par l'intermédiaire des descriptions de cette marchandise par lui notées sur la lettre de transport, et le transporteur l'acceptait avec le prix convenu après avoir identifié le poids et le volume de la marchandise embarquée. Sans doute, la production d'une lettre de transport par le chargeur et le transporteur visait-elle à conclure un contrat de transport. Mais dans la pratique, à côté de la lettre de transport, existait le plus souvent un contrat de transport écrit. De même, il n'est pas non plus obligatoire, en droit chinois, d'émettre une lettre de transport pour un contrat de voyage. C'est la raison pour laquelle les auteurs préféraient voir la lettre de transport comme un document complémentaire du contrat de transport écrit⁵⁰. C'est seulement en cas de défaut de ce dernier que le titre de

⁴⁹ Voir Zhengxiong JIANG « A study on relation between bill of lading and carrier of contract » aux pages 53-56 de «SMU review 2006» édition SASSP. Selon cet auteur: " après la transmission du connaissance à un tiers, les parties au contrat de transport ne sont pas ainsi changées, mais le porteur du connaissance intervient à l'exécution du contrat en vue de bénéficier des droits provenant du connaissance lui transmis." En d'autres termes, un contrat de transport est souvent conclu non par une forme écrite, une fois le connaissance est transmis à un tiers, il est trop difficile ou voir même impossible pour le juge de déterminer le contenu du contrat de transport, en raison de la complexité de la chose.

⁵⁰ Voir Zaiyang WU « Les problèmes de la lettre de transport par voies navigables »

transport servait de contrat de transport⁵¹. Aujourd'hui l'article 58 du décret de 2000 a clarifié que « *la lettre de transport constitue la preuve du contrat de transport, et aussi un reçu justificatif de la prise en charge de la marchandise par le transporteur* ».

§ 3 les catégories du contrat de transport

57.- Le droit français distingue, par la loi du 12 juillet 1994 relative à l'exploitation des voies navigables, trois catégories de contrats du transport fluvial, à savoir le contrat au voyage, le contrat à temps et le contrat au tonnage. Le droit chinois fait quant à lui, en vertu des dispositions du décret de 2000 relatif au transport intérieur (A), une distinction entre le contrat de transport sous forme de lettre de transport, et le contrat d'affrètement au voyage pour les transports de marchandises fluviaux et les transports de marchandises en cabotage maritime. Les deux autres contrats de transport spéciaux y furent intégrés après l'abrogation des décrets qui les régissaient autrefois. Il s'agit d'un transport de marchandises par conteneur (B) et d'un autre par le bateau ro/ro (C).

A. Sur les contrats de transport en général

58.- Quant à la qualification du contrat de transport, le contrat de transport de marchandises par voie maritime, le contrat de transport de marchandises intérieur par voie fluvial et maritime, et le contrat d'affrètement au voyage s'analysent en contrat de transport à l'égard du législateur chinois. Pour ce dernier, un contrat d'affrètement au voyage fait principalement l'objet de déplacement géographique de la marchandise « *d'un port à un autre* », malgré la relation contractuelle établie à la base d'une location entière ou partielle du navire. Les termes utilisés par l'article 92 du Code Maritime pour qualifier un contrat d'affrètement au voyage ne sont pas « *mise à la disposition* » du navire à l'affréteur, mais de « *...transporter la marchandise embarquée par le navire ou l'espace de navire convenu, d'un port à un autre...* ». En droit chinois, le contrat d'affrètement au voyage (on l'appelle désormais contrat au voyage pour le transport intérieur) est un contrat de transport en sens large.

B. Sur le contrat de transport en conteneur

⁵¹ ibdm

59.- Les dispositions concernant le transport en conteneur sont consacrées par le Chapitre VII du décret de 2000 relatif au transport intérieur dans lequel il n'y a que six articles. Dans ce chapitre, il n'y a pas de disposition s'agissant des obligations contractuelles pour chaque partie. Seule la tâche de la remise du conteneur est répartie entre le chargeur et le transporteur. Si c'est le chargeur qui effectue l'emportage et le dépotage, le numéro de chaque conteneur doit être noté sur la lettre de transport, un record de transport doit être fait en cas où le numéro des conteneurs n'est pas conforme à celui noté sur la lettre de transport. Par contre, si c'est le transporteur qui les fait, la marchandise est remise par lui au chargeur ou au destinataire après le dépotage du conteneur. Dans ce cas, le conteneur reste toujours à la main du transporteur.

C. Sur le contrat de transport par bateau ro/ro

60.- Le transport en mode de ro/ro est consacré par Chapitre VIII du décret de 2000 relatif au transport intérieur. Selon la définition donnée par le décret, le contrat de transport en mode ro/ro est un contrat par lequel le transporteur s'engage à transporter les unités de transport (véhicules, remorque, semi-remorque etc.), moyennant une rémunération comportant le fret de transport et les frais de manutention portuaire, d'un port à un autre.

61.- Aux termes de l'article 85 du décret de 2000 relatif au transport intérieur, la responsabilité du transporteur peut être engagée dès que le remorque est entré dans le port de départ, et jusqu'il sorte du port de destination. Pendant la période de transport, le chargeur ou ses préposés sont tenus d'obéir la direction du transporteur. On va ensuite voir les obligations des parties au contrat de transport.

Partie II

L'exécution des contrats de transport

62.- Le contrat de transport coexiste souvent avec un contrat de vente, sauf dans le cas où le chargeur et le destinataire sont une même personne. Il en découle qu'à une exception près, la marchandise est échangée entre le vendeur et l'acheteur contre paiement, sur la place de vente. Le vendeur est tenu de livrer la cargaison à ce dernier jusqu'au lieu prévu par le contrat, ce après la vente. Dans un autre cas, l'acheteur peut être lui-même chargé de prendre la marchandise chez le vendeur. Le transporteur intervient dans le stade d'exécution du contrat de vente par le biais d'un contrat de transport qui fait l'objet d'un déplacement de la marchandise d'un lieu à un autre, si les parties du contrat de vente ne disposent pas des moyens nécessaires pour assurer eux-mêmes le transport de la marchandise vendue jusqu'au lieu prévu. Il est rare voir même impossible que les parties d'un contrat de vente disposent des bateaux et des navires à transporter. Un contrat de transport de la marchandise par voies navigables est le plus souvent conclu en vue de délivrer la marchandise vendue à l'acheteur du contrat de vente. Mais le transporteur reste toujours étranger à celui-ci, puisque les clauses de ce contrat lui sont inopposables.

63.- Cependant selon le droit chinois, le destinataire du transport intérieur ne dispose d'aucun recours direct en justice contre le transporteur, et ce selon l'article 64 de la

Loi des Contrats ⁵². En cas de pertes ou de dommages subis par la marchandise, le destinataire est indemnisé par une assurance. Sinon, il ne peut agir qu'en responsabilité du vice de la chose vendue contre le vendeur, car il n'est pas l'ayant droit à la marchandise transportée. Seul le chargeur dispose d'un droit de recours en justice direct contre le transporteur, en tant que partie du contrat de transport de marchandises intérieur. Celui-ci est en général un contrat synallagmatique à caractère tripartite.

64.- Dans un arrêt daté du 18 juillet 2008 rendu par la Haute Cour de la R.A de Guangxi, le juge semble agir selon cette même considération à l'égard d'une affaire assez compliquée. Une compagnie de commerce avait, en tant qu'intermédiaire, conclu une série de contrats de vente avec le fabricant et deux acheteurs, pour 3,977 tonnes de cassave. Par un contrat de voyage verbalement conclu en vue de délivrer la marchandise aux acheteurs-destinataires, la cargaison de cassave avait été transportée par voie maritime entre deux ports chinois. Mais une avarie fut constatée sur une partie de la marchandise, lorsque le destinataire la retira. Le fréteur-transporteur du bateau assigne en responsabilité, pour le paiement du prix de transport, contre la compagnie de commerce, dont la qualité est l'affréteur-chargeur dans ce contrat au voyage. La compagnie de commerce a fait valoir à titre de reconvention que l'avarie subie par la marchandise résultait de la négligence imprudente du fréteur-transporteur, ce qui contraint ce dernier à payer au destinataire-acheteur en dédit. Au cours de la première instance, le Tribunal Maritime fit droit à la compagnie de commerce, en condamnant que le fréteur-transporteur à indemniser à la compagnie de commerce le dédit, tandis que la compagnie de commerce dû payer au fréteur-transporteur le prix du transport. Mais la Haute Cour de la RA de Guangxi cassa ensuite partiellement cette décision, estimant que le contrat au voyage en verbal pouvait se justifier par la lettre de transport, et que les clauses du contrat de vente étaient inopposables au fréteur-transporteur. Aussi la perte du destinataire-acheteur ne devait être indemnisée en l'espèce que par l'offreur de la marchandise, lequel était le vendeur au regard du contrat de vente. La compagnie de commerce devait donc payer entièrement le prix de transport au fréteur-transporteur⁵³.

Nous allons maintenant exposer les obligations que les parties d'un contrat de transport doivent respecter (Chapitre I), puis les conséquences qui en résultent (Chapitre II).

Chapitre I

Les obligations des parties

⁵² Voir supra 52

⁵³ Voir arrêt du 18 juillet 2008, n° d'affaire 19/2008 Haute Cour de Guangxi .

65.- De façon générale, la relation contractuelle entre les parties est régie par les clauses stipulées dans le contrat de transport. Mais à défaut d'une convention écrite, la lettre de transport peut justifier de l'existence d'un tel contrat. Mais on n'y trouve aucune clause déterminant directement les obligations contractuelles des deux parties du contrat, à savoir le chargeur et le transporteur. Seule une phrase, entourée par un cadre carré et imprimée sur l'en-tête de la lettre de transport, renvoie aux obligations contractuelles en référence au décret de 2000 relatif au transport intérieur par voies navigables. Pour la lettre de transport émise sous un contrat au voyage, la phrase se lit comme suivante : « *la présente lettre de transport porte, après la signature du transporteur et du chargeur, l'effet contractuel, les droits et les obligations ainsi que la détermination des responsabilités contractuelles parmi le transporteur, le chargeur et le destinataire sont régis par les « Règles de transport de marchandise par voies d'eaux interne* ». Pour la lettre de transport émise sous un contrat de transport, la phrase en question est modifiée, « *les droits et les obligations parmi le transporteur, le transporteur de fait, le chargeur et le destinataire sont soumis aux « Règles de transport de marchandise par voies d'eaux interne* ».

66.- Peut-on dire pour autant que par cette phrase imprimée, la lettre de transport devient un contrat type, et que les dispositions du décret se transforment en clauses de contrat ? Il semble que non. Car, Car en premier lieu, si la lettre de transport constitue effectivement une preuve de contrat selon le décret de 2000 relatif au transport de marchandises intérieur par voies navigables, il n'est plus possible qu'elle devienne un contrat en cas de défaut d'une convention écrite ; en deuxième lieu, en France, l'institution du régime des contrats types a pour vocation de compléter ce que les textes législatifs ne peuvent pas « *...redéfinir "au cour par coup" des clauses qui sont, pour le plus grand nombre d'entre elles...l'élaboration de contrats types reprenant les usages et coutumes du secteur des transports...* »⁵⁴, et ce en raison de la complexité de la matière qu'est le transport. Les clauses des contrats types s'appliquent de plein droit dès lors que les parties ne réussissent pas à conclure un contrat écrit pour des raisons diverses. Autrement dit, les contrats types ne remettent en cause « *...ni le principe de la liberté contractuelle des parties, ni le caractère consensuel du contrat commercial que constitue le contrat de transport...* »⁵⁵, puisque les dispositions des contrats types ne sont pas d'ordre public, mais d'ordre supplétif. Au contraire en Chine, les dispositions du décret relatif au transport de marchandises par voies navigables constituent une prévention minimum pour la sécurité commerciale du transport. Les parties ne disposent pas d'une liberté de choix parmi les dispositions applicables à leur relation contractuelle. Enfin, il serait sans doute plus convaincant de dire que le droit chinois ne reconnaît toujours pas les contrats types dans son système juridique.

⁵⁴ Voir le site internet officiel du CNT, http://www.cnt.fr/article.php3?id_article=199

⁵⁵ Ibidm.

Dans ce chapitre, nous distinguerons les obligations contractuelles du chargeur (Section I), du transporteur (Section II), et enfin du destinataire (Section III), régies par la Loi des Contrats et les dispositions du décret de 2000 relatif au transport de marchandises intérieur, lesquelles sont communes pour le transport en cabotage et les autres transports intérieurs par voies navigables. Les dispositions qui sont spécifiques du transport par voie d'eau ne seront quant à elles pas traitées.

Section I

Les obligations du chargeur

67.- Avant l'expédition de la marchandise dans le port de départ, le chargeur se voit attribuer des obligations principales (§ 1), ainsi que obligations annexes (§ 2).

§ 1. Les obligations principales du chargeur

68.- La déclaration de la marchandise doit être faite avec sincérité par le chargeur. La charge du paiement du fret lui est en outre incombée.

A. Déclaration sincère sur la marchandise

69.- Le chargeur est tenu, par l'article 304 de la Loi des Contrat, d'une obligation de communiquer sincèrement au transporteur les informations sur la marchandise à transporter ainsi que les coordonnées du destinataire. L'article 12 du décret de 2000 précise qu'en ce qui concerne les informations sur la marchandise, « *...le nom, le poids, le nombre de pièces, ainsi que le mode d'emballage et la marque identificatrice sur la marchandise à transporter...* », doivent être mentionnés sur la lettre de transport, et « *...être en conformité avec les stipulations du contrat de transport.* ». En pratique, les clauses concernant le nom, le poids, le nombre de la marchandise à transporter, et le mode d'emballage sont stipulées dans le contrat de transport. Mais généralement, il est impossible pour les parties de prévoir, lors de la conclusion du contrat, le poids exact, le volume de chaque marchandise et son emballage effectif,

lors de son arrimage sur le bateau. C'est le chargeur qui le précisera dans la lettre de transport. Si les descriptions de la marchandise figurant sur la lettre de transport ne sont pas conformes avec celles du contrat de transport, le chargeur sera tenu d'indemniser au transporteur la perte du fret résultant de la fausse déclaration⁵⁶. Aussi le transporteur ne prend-t-il en charge que le nombre de pièces de marchandises qui sont conformes à celles mentionnées sur la lettre de transport. En effet selon les termes de l'article 63 du décret de 2000 relatif au transport intérieur, le transporteur est tenu de livrer, conformément aux mentions figurées sur la lettre de transport, le nombre des pièces de la marchandise au destinataire.

70.- Une marque indiquant la nature et le nom de la marchandise doit être apposée sur l'emballage par le chargeur. Les informations sur les ports desservis, les coordonnées du destinataire, ainsi que l'information quantitative de la marchandise doivent également figurer sur cette marque. L'affichage de la marque sur la marchandise permet de ne pas mélanger les marchandises, et informe le transporteur sur la nature de la marchandise, lequel peut ainsi prendre soin des marchandises fragiles. Néanmoins, le décret distingue deux cas pour lesquels l'application d'une marque sur la marchandise n'est pas nécessaire. Dans le premier cas, les trois conditions doivent être satisfaites si le chargeur et le destinataire sont la même personne, et que celle-ci a affrété un bateau ou un espace entier d'un bateau pour un transport sans escale. C'est donc un cas spécifiquement réservé pour le transport sous un contrat au voyage. Dans le second cas, il n'y a pas besoin d'afficher une marque de transport sur la marchandise destinée à être exportée, lorsque celle-ci arrive au port de destination. Son emballage original ne sera en effet pas changé. L'exportateur pouvant économiser les frais d'emballage de la marchandise, on peut dire que le régime établi par le décret, vise à favoriser l'économie de l'exportation,

71.- Aux termes des articles 15 et 16 du décret, le chargeur doit assurer que la marchandise à transporter est emballée d'une manière standardisée selon les critères reconnus par l'État. En cas de défaut du standard national en la matière, la marchandise doit être emballée de façon appropriée pour être transportée. Le chargeur doit aussi préparer des emballages suffisants en cas de dommage des contenants, et en cas de besoin au cours du transport. Ces emballages supplémentifs sont transportés gratuitement par le transporteur.

S'il s'agit d'un transport de marchandise dangereuse, celle-ci doit être emballée de manière conforme à une exigence stricte, variable selon la nature de la cargaison. Le chargeur est tenu d'informer le transporteur des mesures préventives par écrit. L'alinéa 2 de l'article 307 de la Loi des Contrats, énonce que si le chargeur ne respecte pas cette règle, « ...le transporteur peut refuser de la transporter... », ou

⁵⁶ En pratique, si le poids et le volume de la marchandise déclarée sont plus grands que celle effectivement arrimée, il y aura plus d'espace comme prévu, le transporteur perd ainsi des frets ; dans un cas contraire, il y aura des marchandises qui ne pourront pas être chargées, le transporteur ne peut refuser qu'aux autres chargeurs qui n'ont que des petites quantités de marchandises à transporter, le chargeur sera tenu de lui indemniser.

« ...peut aussi prendre les mesures nécessaires pour éviter le danger, mais les frais y résultant seront assumés par le chargeur ».

B. Le paiement du fret

72.- Normalement, selon les stipulations sur le paiement du fret dans le contrat de transport, le prix du transport peut être soit payé par le chargeur, soit par le destinataire. Mais pour un transport en cabotage maritime, le chargeur est le plus souvent tenu de s'acquitter de ces frais. L'article 20 du décret de 2000 relatif au transport intérieur énonce que « *sauf la stipulation prévoit autrement, le chargeur est tenu de payer le fret* ». C'est-à-dire qu'en cas de silence du contrat. En pratique, on distingue 5 modes de paiement⁵⁷.

- 1) Le prix du transport est totalement payé après la conclusion du contrat de transport. C'est le mode le plus utilisé.
- 2) Une partie du fret est payé préalablement, le reste l'est après l'embarquement de la marchandise à bord du bateau.
- 3) Une certaine somme d'argent est versée à titre d'arrhes, garantissant l'exécution du contrat. Puis une partie du fret est payée après le début de l'embarquement de la marchandise, et le reste après l'accomplissement de l'embarquement.
- 4) Les arrhes sont payées par le chargeur. Le fret est payé dès que le bateau arrive au port de destination.
- 5) Les arrhes sont payées, mais le chargeur ne paie le fret que dans les 3 ou 5 jours suivants le déchargement de la marchandise.

Concernant les trois premiers modes de paiement du fret, le transporteur peut toujours rompre le contrat si le chargeur se trouve dans une situation insolvable. Il peut également saisir la marchandise au port de départ, puis la revendre par voie de justice, afin compenser sa perte⁵⁸.

§ 2. Les obligations annexes du chargeur

73.- Les obligations annexes du chargeur peuvent être classées en deux types, si l'on prend comme critère le fait de payer ou non les frais annexes du transport. En effet, le

⁵⁷ Muxu Wang « Droit des contrats de transport de marchandises par voies navigables » au page 90

⁵⁸ Voir Muxu Wang, « Droit des contrats de transport de marchandises par voies navigables » au page 90. .

chargeur doit s'acquitter des charges qui lui sont propres dans le cadre du transport intérieur. Il doit aussi payer des frais qui figurent dans les calculs du prix du transport.

A. les obligations du chargeur concernant les affaires annexes au transport

74.- Selon l'article 11 du décret de 2000 relatif au transport intérieur, le chargeur doit remplir certaines formalités concernant la marchandise à transporter. Il s'agit de la déclaration douanière, du contrôle administratif, de la quarantaine d'hygiène, auxquels s'ajoutent d'autres formalités. Le contrôle administratif vise à vérifier s'il y a des marchandises interdites.

En général, le transport en cabotage maritime n'exige pas de déclaration douanière ou de quarantaine d'hygiène. Il suffit pour le chargeur de remplir les formalités relatives à l'entrée de la marchandise au port, à l'autorisation du transport de certaines marchandises spéciales, placées sous contrôle du gouvernement local. Cependant, s'il s'agit de la marchandise importée de l'étranger, celle-ci étant transportée en transbordement dans les autres ports chinois, le chargeur est tenu de la déclarer à la Douane dans un temps raisonnable. La même obligation est imposée au chargeur par l'article 305 de la Loi des Contrats. Selon cet article, s'il est nécessaire, le chargeur se doit de remplir toutes les formalités concernant le transport de la marchandise.

75.- Pour le transport de certaines marchandises spécifiques, tel celui des animaux vivants, des plantes, ainsi que d'autres marchandises de luxe, le chargeur doit demander l'accord du transporteur, sauf si le contrat de transport les a prévu. Le chargeur doit être présent au cours du transport de ces marchandises. Mais en général, il recrute un personnel dont il paie les billets pour s'en occuper durant le transport. En ce qui concerne les animaux vivants, le décret ne prévoit pas à qui la charge de la nourriture incombe. Il semble qu'il appartient aux parties de la répartir par les clauses de contrat. On peut aussi se demander qui est alors engagé d'une responsabilité délictuelle, en cas de dommage causé par les animaux au cours de transport. Selon la disposition de l'article 48 du décret relatif au transport intérieur, « *...le transporteur est responsable du retard, ou de la perte et le dommage subi par la marchandise, [à] l'exception des causes suivantes, qui ne sont pas imputables au transporteur...* ». La disposition numéro 8 de cet alinéa du même article énonce que les causes sont imputables à « *... la faute commise par le chargeur.* ».

Mais la charge de preuve de la faute du chargeur est incombée au transporteur par cet article. C'est une charge très lourde, puisque le transporteur ne maîtrise normalement pas des connaissances sur l'élevage des animaux. Par exemple, quand les animaux ont causé un dommage à l'autrui, il est trop difficile pour le transporteur de savoir si le chargeur a pris des mesures nécessaires pour éviter le dommage causé par les animaux à bord du bateau.

Enfin, il est à noter que pour un transport avec la technique de ro/ro, il est interdit par l'article 88 du décret relatif au transport intérieur de charger dans les véhicules de la marchandise dangereuse. Le chargeur est tenu d'assurer qu'il ne charge pas telle marchandise dans bateau de ro/ro.

Nous allons aborder les obligations du chargeur relatives au paiement de certains frais.

B. Les obligations du chargeur relatives au paiement des frais

annexes

76.- Dans le cadre du transport en cabotage, il existe une obligation spéciale pour le chargeur. Il est en effet tenu de payer les frais surtaxés relatifs à la fixation de la marchandise lourde ou de très grande taille. L'article 5 du décret de 2000 relatif au transport intérieur, fixe le cabotage maritime à « 5 tonnes de poids, 12 mètres de longueur... ». La marchandise dont le poids ou la taille dépasse cette limite, est considérée comme une marchandise de très grande taille. Mais cet article laisse une réserve aux organes de chaque province. Ces derniers peuvent en effet fixer par eux-mêmes les critères d'une marchandise de grande taille. La mesure ainsi fixée est déposée au registre du Ministère des Transports. Le Code Maritime ne prévoit néanmoins aucune mesure concernant les marchandises lourdes ou de très grande taille pour le transport international.

77.- Il y a encore deux surcharges incombées au chargeur. Il s'agit d'abord du nettoyage des cales du bateau. Aux termes de l'article 26 du décret de 2000 relatif au transport intérieur, les frais de nettoyage préalable des cabines sont à la charge du chargeur lorsque celui-ci sollicite de modifier la sorte de la marchandise en liquide à transporter, ou que les cales du bateau doivent être nettoyées de manière spécifique

afin de transporter certaine marchandise liquide spéciale. Ce régime de répartition de la charge est incompatible avec l'obligation du transporteur quant au principe de la bonne navigabilité du bateau⁵⁹. Car, le transporteur est tenu d'une obligation de maintenir le navire en état de bonne navigabilité avant le départ et même tout au long du voyage en cas d'affrètement du navire. Même pour un contrat de transport maritime, le transporteur doit aussi assurer le bon état de navigabilité du navire avant le départ⁶⁰. De plus, le maintien des cales propres fait partie de la navigabilité nautique⁶¹. C'est ainsi que la charge du paiement de frais de nettoyage devait normalement incombée au transporteur. Néanmoins, le décret a inversé la répartition de telle charge en faveur du transporteur pour le transport de marchandises par voies navigables, en particulier le transport en cabotage maritime.

74.- Enfin, le chargeur est responsable de l'infestation des insectes dans les cales, ainsi que de pollution des cales causées par la marchandise transportée. Il doit indemniser au titre de surestaries au fréteur-transporteur si le traitement de nettoyage aux cales cause un retard de chargement pour les autres marchandises d'autrui.

On va ensuite exposer les obligations du transporteur dans un transport de marchandise par voies navigables.

Section II

Les obligations du transporteur

78.- Le transporteur est l'opérateur principal. Il s'engage à achever la plus grande partie des tâches du transport, tant dans le cadre maritime que dans le cadre du transport intérieur. Le transporteur spécialisé dans le cabotage maritime assume pourtant plus d'obligations que lui. Leurs obligations sont essentiellement liées à la navigation (§ 1) ainsi qu'à la marchandise à transporter (§ 2).

§ 1 les obligations liées à la navigation

⁵⁹ Voir Muxu Wang « Droit des contrats de transport de marchandises par voies navigables » au page 86

⁶⁰ P.Bonnaissies et Christian Scapel « Traité de droit maritime » n°764

⁶¹ ibdm

79.- Le caboteur maritime doit naviguer avec une prudence. Il doit aussi respecter certaines règles sur la route de navigation. Enfin, il ne doit pas arriver en retard au port de destination.

A. Les obligations liées à la diligence de navigation

80.- L'article 30 du décret de 2000 relatif au transport intérieur énonce que « ...le transporteur est tenu de maintenir le bon état de navigation du bateau, d'y équiper raisonnablement des marins qualifiés et les équipements matériels nécessaires, ainsi que de maintenir le bon état des cales susceptibles de charger les marchandises. »

Apparemment, cet article dresse une notion complète de la navigation, Celle-ci porte à la fois des caractères nautiques, commerciaux, et administratifs. Le maintien des cales en état pour permettre le chargement de la marchandise est une obligation stricte imposée au transporteur. Car, aux termes de l'article 311 de la Loi des Contrats, le transporteur ne peut être exonéré de la responsabilité pour toute marchandise endommagée, que dans le cas où la perte ou le dommage résulte, soit de la force majeure, soit de la faute du chargeur ou du destinataire, ou soit de la nature de la marchandise elle-même. Corrélativement, l'article 48 du décret de 2000 relatif au transport intérieur reprend la même disposition, en y illustrant les 10 cas exonérateurs au profit du transporteur. Aucun cas n'évoque une quelconque négligence nautique de la part des préposés du transporteur. Un jugement daté du 7 août 2007 rendu par le Tribunal Maritime de Canton évoque le cas d'un juge qui aurait condamné le transporteur à compenser la compagnie d'assurance responsable de la marchandise en avarie. En l'espèce, un bateau qui chargeait une cargaison de piles a été échoué. La cause de l'accident constatée par l'expert résultait de la négligence du conducteur du bateau en cause. Le juge prononça que le transporteur était responsable de l'avarie, au motif qu'il «...ne [pouvait] pas justifier la cause de l'avarie résultant soit de la force majeure, soit de la nature de la marchandise... »⁶². Ainsi, le caboteur maritime ne peut bénéficier que peu des exonérations législatives⁶³, et est responsable de plein droit envers l'ayant droit à la marchandise.

81.- S'agissant de l'équipage nécessaire, il n'est pas exigé que tous les marins travaillant dans le bateau soient titulaires d'une « licence de marin ». Il suffit que le capitaine, et un certain nombre d'autres préposés pouvant assurer la marche et l'entretien quotidien du bateau, possèdent une telle licence. Selon la motivation du juge dans un jugement du 14 novembre 2000, « ...en vertu des dispositions des

⁶² Voir jugement du 7 août 2007 rendu par le Tribunal Maritime de Canton

⁶³ Voir n°102

articles 31 et 32 du Code Maritime, le capitaine, l'officier chargé de sa suppléance, le chef mécanicien et les mécaniciens doivent être obligatoirement titulaires de la licence professionnelle correspondante à leur emploi, mais il n'est pas nécessaire que tous les préposés de l'armateur [possèdent] une telle licence... »

B les obligations de la navigation en droiture

82.- l'article 33 du décret relatif au transport intérieur reprend la même disposition de l'article 49 du Code Maritime, «... *le transporteur doit transporter la marchandise jusqu'au port de déchargement en direction de la route de navigation déterminée par l'accord des parties, ou par la pratique courante de navigation, ou même par la géographie...* ». Le transporteur de cabotage maritime ne doit donc pas dérouter sans avoir une raison justifiable, tel qu'il dérouta pour sauver la vie ou le bien d'autrui.

C L'arrivée en temps convenu

83.- Dans une des versions précédentes du décret relatif au transport intérieur, le décret de 1987 avait fixé, en fonction de tonnage des bateaux, le mode de calcul de la durée de transport afin de mesurer le jour de retard. Le nombre de jours pour le chargement et le déchargement de la marchandise étaient aussi intégrés dans le calcul de la durée de transport par ce décret. Par exemple, pour une cargaison transportée par un bateau plus de 5,000 tonnes entre le port de Dalian et le port de Huangpu (la distance est environ 1,332 miles marins), le décret avait prévu 7 jours pour le chargement, 3 jours pour le déchargement, et une vitesse de navigation fixée à 150 miles marins par jour pour un transport en cabotage maritime - 1,332 divisé par 150 soit environ 9 jours de voyage, la durée de transport pour tel transport en cabotage maritime soit donc 19 jours.

Mais à partir de 1995, ce mode de calcul avait été supprimé par la nouvelle version du décret, en instaurant un régime de la liberté contractuelle pour la détermination de la durée de transport. Ainsi, les parties pouvaient-elles librement convenir le nombre de jours de transport. Mais cette version de décret n'a pas prévu une solution pour un cas que les parties n'avaient pas prévu la durée de transport.

C'est à la version en vigueur du décret, le décret de 2000 relatif au transport

intérieur qui énonce, dans son article 34, que « ...le transporteur doit transporter la marchandise au temps ou dans un temps raisonnable en cas de défaut de temps déterminé, et au lieu convenus par les parties. À défaut, la livraison de la marchandise est considérée comme retard... ». Ce décret prévoit aussi dans le même article qu'après 60 jours à compter du premier jour de retard, la marchandise n'étant pas encore livrée au destinataire sera considérée comme perte.

§ 2. Les obligations liées à la marchandise

84.- Les obligations du transporteur liées à la marchandise peuvent être liées au temps de transport que l'on distingue en trois phases. La première phase est la période qui précède le départ du voyage, la deuxième phase est celle du voyage, et la dernière de l'arrivée au port de destination. Par ailleurs, le transporteur assume des obligations particulières à certaines marchandises.

A. Les obligations relatives à la prise en charge

85.- En général, le transporteur est responsable de la marchandise dès lors qu'il l'a prise en charge. Il doit vérifier si la marchandise reçue est en conformité avec celle mentionnée sur la lettre de transport. Néanmoins, l'exemplaire de la lettre de transport sous forme de quittance doit normalement être livré au chargeur par le transporteur, souvent après le paiement du fret. Ce phénomène actuel du marché de transport intérieur ne pose pas un grand problème pour un transport sous un contrat au voyage. En effet, les droits du chargeur à la marchandise à transporter peuvent être justifiés par ce contrat. Mais en cas de transport en ligne régulière, le chargeur est obligé de payer préalablement le fret au transporteur, ou tout au moins de lui payer des arrhes, afin d'obtenir un exemplaire de la lettre de transport. Autrement, il est difficile pour le chargeur de justifier de ses droits sur la marchandise en cas d'avarie.

86.- Le transporteur est donc tenu d'une obligation de résultat dès la prise en charge de la marchandise. Or, il existe une exception dans le cadre de cabotage maritime. En pratique, le caboteur maritime s'engage à recevoir la marchandise puis à la transporter jusqu'au port de destination convenu, mais n'est pas responsable de l'embarquement de la marchandise à bord du bateau. Le chargeur doit donc chercher lui-même un manutentionnaire pour le faire. Si la perte ou le dommage de la marchandise se

produit dans la phase de la manutention, avant sa fixation sur le bateau, c'est l'entrepreneur de manutention qui seul, est responsable envers le chargeur. Il assume une responsabilité contractuelle issue d'un contrat de manutention conclu entre lui et le chargeur durant le chargement de la marchandise.

Le transporteur s'engage à procéder à la direction du chargement de la marchandise, bien qu'il ne fasse pas partie du contrat de manutention. Lors du chargement, le bateau peut se pencher sur un côté et se renverser dans l'eau si le mode d'arrimage de la marchandise n'est pas raisonnable. Face à ce danger, le transporteur, ou plus précisément son représentant à bord du bateau, le capitaine, se doit de communiquer avec l'entrepreneur de manutention pour dégager un plan d'arrimage, ce en respectant la nature de chaque marchandise à transporter. Certaines règles doivent être prises en considération. Par exemple, une marchandise de nature fragile ne doit pas être disposée au-dessous d'une marchandise lourde.

B. Pendant le voyage de transport

87.- Le transporteur doit naviguer en droiture. C'est une obligation qui incombe généralement au transporteur pratiquant une navigation de traversée océanique. Mais il semble que cette obligation soit supplétive pour le caboteur, puisque une navigation en cabotage maritime ne dure jamais plus d'une semaine⁶⁴

Le transporteur joue d'ailleurs un rôle de gardien de la marchandise pendant la période du voyage, il doit assurer que la marchandise ne soit pas volée, ni perdue ni endommagée pour autres causes.

C. À l'arrivée du port de destination

88.- Aux termes de l'article 38 du décret de 2000 relatif au transport intérieur, le transporteur doit informer le destinataire de l'arrivée du bateau au port de destination au maximum 24 heures après son arrivée. Au fur et à mesure du développement des techniques de communication, le transporteur dispose de plusieurs moyens de

⁶⁴ Muxu WANG « Droit des contrats de transport intérieur par voies navigables » au page 109.

communication, tel le télégramme et télex etc. Cependant, le sixième de la lettre de transport, consistant en un titre représentatif de la marchandise, est amené par le capitaine du bateau. Celui-ci le transmet ensuite au manutentionnaire au port de destination. Ainsi un problème apparaît, puisque le destinataire risque de ne pas pouvoir retirer la marchandise en temps convenu, le bateau n'étant en fait pas encore arrivé au port. En effet, le temps d'arrivée du bateau transmis par le transporteur au destinataire, est normalement un temps estimé. Le destinataire doit toujours attendre que le sixième exemplaire de la lettre de transport soit transmis au manutentionnaire au port de destination, pour l'échanger avec le cinquième exemplaire porté par le destinataire..

89.- Selon l'article 43 du décret, le transporteur assume une autre obligation après l'arrivée du bateau, que l'on préfère évoquer en termes de « droits » au profit du transporteur. En pratique, il est inévitable qu'une partie de la marchandise emballée mais en vrac sorte de son emballage, de par la détérioration subie par ce dernier au cours de voyage. Le transporteur est tenu de livrer la marchandise aux destinataires à qui elle appartient, les colis entreposés dans les cales pouvant se distinguer les uns des autres. En cas de distinction impossible de la marchandise mélangée, le décret prévoit une solution. Elle « ...doit être traitée [à titre de] marchandise impossible à délivrer... ». Mais il n'est pas précisé comment le transporteur doit procéder à ce traitement. Il n'était plus d'usage de rendre ces marchandises sans maître à l'État, comme à l'époque de l'économie planifiée. Sans doute était-il préférable de laisser au transporteur la liberté d'en disposer librement.

90.- En raison de la spécificité du contrat de transport, le destinataire devait, de même que le chargeur, avoir l'aptitude de l'ayant droit à la marchandise. Mais l'article 64 de la Loi des Contrats refuse de reconnaître les droits du bénéficiaire à demander au débiteur des dommages intérêts résultant d'une inexécution d'un contrat de stipulation pour autrui. De même, les dispositions de la même Loi relatives à la responsabilité du transporteur ne prévoient aucun recours pour le destinataire. Cependant, l'article 44 du décret de 2000 relatif au transport intérieur énonce que « ...le destinataire dispose [du droit] de demander des dommages intérêts, en conformité avec les descriptions sur la marchandise, en cas de perte, ou dommage subi par la marchandise, ainsi que de retard de la délivrance de celle-ci... ». Malgré cette disposition du décret favorable au destinataire, il ne faut pas oublier que les dispositions des décrets ministériels n'aient qu'une portée de référence pour le juge, au point de vue de la hiérarchie des normes juridiques. Les juges ne sont pas obligés de respecter les principes érigés par les décrets.

D. Les obligations relatives aux certaines marchandises

91.- Dans le cadre de transport intérieur, le transporteur n'est tenu qu'une simple obligation de ne pas charger le bateau, pour un transport de marchandise liquide, avant que les cales soient nettoyées. Les frais de nettoyage doivent être payés par le chargeur.

S'agissant de l'arrimage en pontée, le décret reprend la disposition du Code Maritime. La marchandise ne peut être arrimée en pontée que lorsqu'il y a un consentement du chargeur, ou dès lors que les lois permettent de mettre en pontée la marchandise, sinon, la responsabilité du transporteur sera engagée.

Pour le transport d'animaux ou de plantes vivants, le transporteur ne peut pas percevoir des frais de transport sur l'aliment qui est destiné à nourrir les animaux et les plantes au cours du voyage.

Section III

Les obligations du destinataire

92.- Les obligations du destinataire sont consacrées par les articles 66 - 69 du décret de 2000 relatif au transport intérieur. Son obligation essentielle consiste toujours à retirer à l'heure la marchandise arrivée lorsqu'il est informé par le transporteur. Mais le destinataire est responsable envers le transporteur s'il n'a pas retiré la marchandise dans un temps raisonnable. Si dans ce cas, le transporteur peut lui demander les frais au titre de dépôt de la marchandise. Bien entendu, l'obligation d'informer au destinataire imposée au transporteur doit se mettre avant d'engager la responsabilité de retard de retirer la marchandise envers le destinataire.

Le destinataire est aussi tenu de présenter son exemplaire de la lettre de transport, lors du retrait de la marchandise, pour échanger le sixième exemplaire de celle-ci qui est titre représentatif de la marchandise. Il doit à ce moment vérifier s'il y a dommages sur la marchandise reçue, sinon, celle-ci sera considérée comme livrée en bon état. Le destinataire doit également émettre un reçu au transporteur après la livraison.

Enfin, le destinataire doit payer au transporteur le fret si le contrat de transport l'a prévu⁶⁵, ainsi que les autres frais engendrés par la fixation ou l'emballage de la cargaison au cours de voyage. Mais ces frais doivent être réglés au moment du

⁶⁵ Voir supra n° 72.

paiement du fret.

Chapitre II

Conséquences de l'inexécution du contrat

93.- En Chine, le chargeur ne signe pas sur le connaissement pour un transport maritime dans la plupart des cas en pratique. Mais dans le cadre du transport intérieur, en particulier un transport en cabotage maritime, la signature du chargeur sur la lettre de transport est indispensable.

Le chargeur confiait souvent à un commissionnaire de transport qui était son mandataire pour faire la tâche du chargement de la marchandise, et celui-ci signait parfois en son propre nom sur la lettre de transport à la place du chargeur. C'était auparavant un phénomène assez fréquent⁶⁶. Ce phénomène avait engendré des lourdes conséquences pour les parties.

Afin d'illustrer les problèmes causés par ce phénomène déloyal, on suppose une hypothèse que le commissionnaire de transport a signé en son nom sur la lettre de transport. Dans ce cas de figure, le chargeur et le transporteur perdent certains droits contractuels.

Pour le chargeur. Aux termes de l'article 308 de la Loi des Contrats, le chargeur dispose des droits de requérir le transporteur d'interrompre le voyage de transport, de lui retourner la marchandise, d'altérer la destination ou de délivrer la marchandise à un autre destinataire, à condition qu'il compense la perte du transporteur ainsi causée. Le chargeur perd toute de suite ses droits de requérir le transporteur de les faire, dès lors que la signature de la lettre de transport est en nom du commissionnaire. La liberté contractuelle du chargeur est ainsi restreinte.

Pour le transporteur. En pratique, un contrat au voyage ou un contrat de transport peut être conclu entre le transporteur et le chargeur, mais la signature du chargeur est en nom du commissionnaire de transport mandataire du chargeur. Cependant, si le fret n'est pas payé par le chargeur ou par le destinataire, le transporteur perd dans ce cas son droit de rétention envers la marchandise. Puisque le droit chinois ne reconnaît le droit de rétention au profit du créancier (en l'occurrence le transporteur) que pour un cas que le débiteur soit le propriétaire de la chose détendue par le créancier⁶⁷, et le

⁶⁶ Muxu WANG « Droit des contrats de transport intérieur par voies navigables » aux pages 69-71

⁶⁷ Voir infra n° 98.

chargeur reste le propriétaire avant que la marchandise soit délivrée au destinataire⁶⁸. De même, le sixième exemplaire de la lettre de transport a un caractère d'un titre représentatif de la marchandise, la signature y étant figurée le rend opposable au tiers. Ainsi, le commissionnaire est considéré comme propriétaire de la cargaison. Mais les noms mentionnés sur le contrat et la lettre de transport ne sont pas identiques, le transporteur ne peut donc pas exercer le droit de rétention sur la marchandise détendue par lui. C'est pour la même raison, le transporteur perd aussi le droit de rétention dans un autre cas que le nom du commissionnaire est mentionné sur un contrat conclu lui entre le transporteur, et le nom du chargeur est signé sur la lettre de transport. Le commissionnaire devient dans ce cas le chargeur, et le vrai chargeur n'est pas lui.

Ce sont des cas que les parties du contrat de transport doivent éviter dans la pratique. Le transporteur (Section II), le chargeur et le destinataire (Section I) doivent d'ailleurs assumer les conséquences d'inexécution du contrat de transport.

Section I

Les conséquences d'inexécution du contrat de transport assumées par le chargeur et par le destinataire

94.- Le chargeur et le destinataire seront engagés de la responsabilité contractuelle s'ils n'exécutent pas leurs obligations prévues par le contrat de transport (§1). Dans un cas particulier, le chargeur assume aussi une conséquence de perdre la marchandise à laquelle il est l'ayant droit, s'il ne paie pas les frais qui lui sont dus (§ 2).

§ 1. La responsabilité du chargeur et du destinataire

⁶⁸ Voir supra n° 53.

95.- On va voir d'abord la responsabilité du destinataire, puis celle du chargeur.

A. La responsabilité du destinataire

96.- L'obligation essentielle du destinataire consiste à retirer la marchandise arrivée au port de destination dans un temps raisonnable. S'il refuse d'exécuter son obligation, il est engagé d'une responsabilité envers le transporteur. L'indemnisation de la perte du transporteur ainsi causée est incombée au destinataire.

Dans un cas où le destinataire est inconnu, ou il refuse de retirer la marchandise sans une raison justifiable, le transporteur peut disposer d'un droit prévu par l'article 316 de la Loi des Contrats - il peut effectuer un dépôt⁶⁹ de la marchandise en cause⁷⁰.

Il faut noter aussi que le transporteur peut effectuer un tel dépôt, dans un cas où après 30 jours d'arrivée au port de destination, le destinataire n'est pas présent pour le retraitement de la marchandise, et le chargeur étant avisé par le transporteur n'arrange pas non plus la marchandise après recevoir l'information de l'absence ou du refus du destinataire. Mais le transporteur ne peut pas faire vendre la marchandise.

Pour un contrat de transport en conteneur, le destinataire peut dépoter la marchandise conteneurisée dans son usine. Mais il est tenu de rendre au transporteur dans un temps convenu le conteneur vide après le dépotage, puisque ce conteneur est lui prêté par le transporteur. En cas de retard, il sera engagé d'indemniser au transporteur les frais de location du conteneur pour le nombre de jours de retard.

B. La responsabilité du chargeur

97.- En effet, l'article 68 du Code Maritime⁷¹ a fait nettement référence à la disposition de l'article 13 de la Règle de Hambourg relative à la responsabilité du chargeur. Le décret de 2000 relatif au transport intérieur reprend lui-même la même

⁶⁹ En droit chinois, le dépôt vise une extinction de l'obligation contractuelle. Dans un cas où la marchandise est arrivée au port de destination, le destinataire reste inconnu ou il refuse de la retirer. Le transporteur la dépose dans un organe spécialisé à la fin du dépôt, l'obligation du transporteur sur la délivrance de la marchandise est considérée comme exécutée.

⁷⁰ Voir annexe II

⁷¹ Voir annexe III

disposition pour engager la responsabilité du chargeur, en la répartissant dans les articles 15, 17 et 36. En combinaison des dispositions de ces articles, le chargeur est tenu d'indemniser la perte du transporteur causée par la marchandise dangereuse, sous contexte que le chargeur n'a pas informé au transporteur la nature de la marchandise ni lui indiqué les précautions à prendre, ou le chargeur n'a pas apposé « ...sur les marchandises dangereuses une marque ou une étiquette indiquant de manière appropriée qu'elles sont dangereuses... ».

§ 2. La conséquence des frais impayés

98.- Aux termes de l'article 315 de la Loi des Contrats, si le chargeur ou le destinataire ne paie pas le fret, les frais de stockage ou autres frais pour le transport en cause, le transporteur dispose d'un droit de rétention sur la marchandise. L'article 40 du décret relatif au transport intérieur reprend la même disposition de l'article 87 du Code Maritime qui énonce qu'à condition que « ...les frais relatifs au transport ne soient pas acquittés... » par le débiteur, et qu'« ...il n'y ait pas non plus une caution offerte à fin de la garantie du paiement de ces frais... », le transporteur dispose ainsi du droit de rétention.

Cependant, le droit de rétention au profit du transporteur a soulevé un débat en théorie dans le cadre du droit chinois. Puisque le droit commun chinois interdit au créancier d'exercer le droit de rétention à la chose dont la propriété n'est pas à son débiteur. Aux termes de l'alinéa 4 de l'article 89 des « Règles Générales de Droit Civil », le créancier détenant le bien de son débiteur peut vendre par voie de justice ledit bien, au cas où son débiteur ne lui paie pas une somme qui lui est due, dans le temps convenu par leur convention contractuelle. Pour fonder le droit de rétention, il ne suffit donc pas, en droit chinois, qu'il existe un lien de connexité entre la créance et la détention. Mais ni l'article 87 du Code Maritime ni l'article 40 du décret de 2000 relatif au transport intérieur ne précisent si le transporteur peut effectuer une rétention de la marchandise dont la propriété n'est pas du chargeur. Partant cette logique de déduction, le transporteur ne peut exercer le droit de rétention que sur de la marchandise, arrivée au port de destination que le chargeur est propriétaire, si celui-ci ne paie pas le fret⁷².

Section II

⁷² Voir Youbin HU « La recherche sur le droit de rétention dans le cadre du transport maritime » publié par 4^{ème} chambre civile de la Cour Suprême « Répertoire de thèses sur le droit maritime de la Chine en 2004 » aux pages 215-217.

La responsabilité du transporteur

99.- La Loi des Contrats n'a pas prévu la période pendant laquelle le transporteur était responsable envers la marchandise. Le Code Maritime a d'ailleurs précisé expressément dans son article 46 la période de la responsabilité du transporteur, laquelle a été distinguée en deux périodes, l'une pour la marchandise conteneurisée, l'autre pour la marchandise non conteneurisée. Pour la marchandise conteneurisée, la période de la responsabilité du transporteur commence à partir de la prise en charge jusqu'après la délivrance de la marchandise; mais pour la marchandise non conteneurisée, la période est du chargement au déchargement de la marchandise. Contrairement au Code Maritime, le décret de 2000 relatif au transport intérieur reprend la même disposition et en mêmes termes du paragraphe 2 de l'article 3 de la Convention de Bruxelles de 1924, pour tout type de marchandise, pour mesurer la période de la responsabilité du transporteur - autrement dit, la période est du chargement au déchargement de la marchandise.

En effet, le caboteur maritime assume une responsabilité plus lourde que celle du transporteur pratiquant le transport international (§ 2). Le décret de 2000 a introduit une notion de transporteur de fait, il y a lieu de voir la relation entre le transporteur et le transporteur substitué (§ 1). Puis le transporteur sera engagé d'une responsabilité lourde en cas de retard (§ 3).

§ 1. La responsabilité assumée par le transporteur et le transporteur substitué

100.- Le caboteur maritime (le donneur d'ordre) est permis de confier partiellement ou totalement la tâche du transport à un ou plusieurs transporteurs substitués (ou le sous-traitant), à condition qu'il soit responsable vis-à-vis du chargeur avec qui il a conclu le contrat de transport. L'article 45 du décret de 2000 relatif au transport intérieur prévoit d'ailleurs une possibilité de s'exonérer la responsabilité du transporteur par une clause contractuelle conclu avec le sous-traitant, laquelle indique que le donneur d'ordre n'est pas responsable des dommages subi par la marchandise se produisent pendant la période où le sous-traitant est chargé du transport dédite marchandise. Cependant, cette clause se mettra en cause par l'article 313 de la Loi des

Contrats. Aux termes de cet article, s'il y a plus de deux transporteurs participant au même transport de la marchandise, le donneur d'ordre est responsable pour toute la période de transport ; et si le dommage se produit dans quelconque section du transport, le sous-traitant de section en cause et le donneur d'ordre sont *in solidum* envers l'ayant droit à la marchandise. La clause qui allège la responsabilité du donneur d'ordre se rend ainsi inefficace. Puisque du point de vue de l'hierarchie des normes, la disposition de l'article 45 du décret étant contraire à l'esprit de la Loi des Contrats doit se voir caduque.

En pratique, le transporteur renonce parfois à son droit de bénéficier le régime de la limitation de responsabilité afin d'avoir plus de clients. Si dans un cas de sous-traitance de transport, l'effet de telle renonciation faite par le donneur d'ordre ne s'étend pas automatiquement au sous-traitant malgré leur relation solitaire. Celui-ci peut accepter la renonciation de la limitation de la responsabilité par écrit. L'article 47 prévoit que le sous-traitant peut se prévaloir des limitations ou des cas exceptés s'il assume une obligation en solitaire avec le transporteur.

§ 2. Les régimes bénéficiés par le transporteur

101.- Par la prévision de la disposition de l'article 48 du décret de 2000 relatif au transport intérieur, le caboteur maritime est responsable de plein droit dès lors qu'il y a dommage subi par la marchandise. C'est le même article qui prévoit que le transporteur peut bénéficier des 10 cas exceptés prévus par cet article. Cependant, les 10 cas au profit du transporteur pratiquant le transport intérieur ont une portée très limitée. Le caboteur peut d'ailleurs bénéficier soit du régime de limitation de responsabilité de l'armateur établi par le Code Maritime, soit d'un autre système de limitation qui est plus avantageux pour le caboteur.

A. Les cas exceptés

102.- L'article 311 de la Loi des Contrats ne prévoit que 3 cas exceptés pour exonérer la responsabilité du transporteur. Selon cet article, le transporteur n'est pas responsable de la marchandise endommagée si la cause du dommage résulte de la force majeure, de la faute du chargeur ou du destinataire, et de la nature de la marchandise. L'article 48 du décret de 2000 relatif au transport intérieur les précise en 10 cas qui sont les suivants :

- 1) la force majeure ;

- 2) la nature propre ou le vice caché de la marchandise ;
- 3) l'amortissement naturel ou raisonnable de la marchandise
- 4) l'emballage inapproprié ;
- 5) la marchandise dont l'emballage est approprié et en bon état, mais elle n'est pas conforme à celle mentionnée sur la lettre de transport ;
- 6) l'étiquette non conformée aux exigences des articles 18 et 19 du présent décret ;
- 7) la déclaration inexacte du poids de la marchandise ;
- 8) la faute commise par le chargeur pendant le transport accompagné
- 9) l'insertion de la marchandise dangereuse, fluide et périssable dans la marchandise générale ;
- 10) autres fautes commises par le chargeur ou par le destinataire.

Si le dommage résulte d'un de ces cas, le transport s'exonère toute sa responsabilité envers la marchandise. Mais on voit bien que dans les 10 cas, certains cas relèvent de la nature de la marchandise (2 et 3), et certains d'autres peuvent être classés dans le cadre de la faute du chargeur ou du destinataire (8 et 10), puis les restes relèvent de l'obligation du chargeur sur la déclaration ou l'emballage de la marchandise (4,5,6 et 7). Pour invoquer ces cas exceptés, le transporteur doit justifier la cause la perte ou l'avarie de la marchandise, ou le retard relevant de ces 10 cas, c'est une charge très lourde pour le transporteur.

Il est intéressant de noter que le décret prévoit indirectement dans l'alinéa 2 de l'article 33 un cas excepté au profit du transporteur, que « *...le transporteur dérouté pour sauver la vie ou le bien d'autrui, ou pour autres causes raisonnables...* ». Le décret n'a plus précisé dans quelles autres causes raisonnables que le transporteur peut dérouter

Cependant, il n'y a aucun cas exceptés sur la négligence ou le défaut des préposés du transporteur dans la navigation ou l'administration du bateau, ni sur le vice du bateau. Le transporteur est engagé de sa responsabilité, même si le dommage a été causé du vice de bateau. Il est donc très difficile pour le transporteur de s'exonérer sa responsabilité par le biais de ces cas exceptés prévus par le décret.

B. La limitation de responsabilité pour l'armateur-propriétaire

103.- Un armateur-propriétaire du navire ou du bateau pratiquant le transport en cabotage maritime peut d'ailleurs bénéficier d'un régime de la limitation de responsabilité lui offert par le Code Maritime, sous réserve de la faute inexcusable et de la faute lourde⁷³ commise par l'armateur.

⁷³ L'article 209 du Code Maritime énonce que « ...le préjudice donnant lieu à une demande d'indemnisation résulte de son fait ou de son

Le mode de calcul de la limitation du Code Maritime a repris celui de la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes. L'armateur-propriétaire peut limiter sa responsabilité à 167 000 DTS pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 500 tonneaux, pour un navire dont le jauge est supérieure, il doit ajouter 167 DTS par tonneau de 501 à 30 000 tonneaux, 125 DTS par tonneau, et 83 DTS par tonneau au-dessus de 70 000 tonneaux⁷⁴.

c. La limitation de responsabilité pour le caboteur maritime en tant qu'armateur ou transporteur

104.- L'article 209 a fait un renvoi de la mesure destinée à calculer la limitation pour le caboteur maritime à un autre texte réglementé par le Ministère des Transports, intitulé « Règlement sur la limitation de responsabilité pour les navires moins de 300 tonneaux pratiquant le transport en cabotage maritime ».

Aux termes de l'article 4 de ce décret, la limitation pour les navires dont la jauge est moins de 300 tonneaux se calcule en moitié du montant de somme due fixée par l'article 3 du même décret. Pour les navires dont la jauge est supérieure de 300 tonneaux, la limitation se fixe en moitié du montant de somme due prévu par l'article 209 du Code Maritime. En ce qui concerne la somme due pour les dommages matériels, l'article 3 de ce décret fixe la limitation à 27 500 DTS pour les navires dont la jauge est entre 20 à 21 tonneaux, et pour les navires dont la jauge est supérieure de 21 tonneaux, il doit ajouter 500 DTS par tonneau. S'agissant du calcul de la limitation pour les navires pratiquant le transport en cabotage maritime, il y a 4 variétés :

1) Navire moins de 21 tonneaux soit $27\,500 * 50\% = 13\,750$ DTS

2) Navire de 21 à 300 tonneaux, il ajoute $500 * 50\% = 250$ DTS par tonneau

3) Navire de 300 à 500 tonneaux soit $167\,000 * 50\%$ DTS par tonneau

4) la limitation peut être distinguée en 3 niveau progressivement réduite :

omission personnelle commise avec intention de provoquer tel dommage, avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement, le responsable du préjudice ne peut invoquer le bénéfice de la limitation de responsabilité prévu par le présent chapitre... »

⁷⁴ Voir Pierre Bonnassies et Christian Scapel « Traité de droit maritime » au n° 438.

- a) Navire de 501 à 30 000, il ajoute $167 * 50\% = 83.5$ par tonneau
- b) Navire de 3 001 à 70 000 soit $125 * 50\% = 62.5$ par tonneau
- c) Navire dont la jauge est supérieure de 70 000, $83 * 50\% = 41.5$ par tonneau

§ 3. Le retard

105.- Au travers du texte de la Loi des Contrats, il y a l'article 290 qui seul, pose un principe général que « *...le transporteur doit transporter la marchandise en temps raisonnable jusqu'au lieu convenu...* ». Mais la Loi n'a pas prévu la conséquence du retard. C'est l'article 48 du décret de 2000 relatif au transport intérieur qui énonce que « le transporteur est tenu d'indemniser [à l'ayant droit à la marchandise], si le retard de livraison...résulte de... » 10 cas exceptés, la responsabilité du transporteur s'exonérera.

Cependant, le transporteur pratiquant un transport intérieur ne peut bénéficier de ces cas exceptés que, dans un cas où il peut justifier la cause du retard en résulte. Mais pour un caboteur maritime, il peut d'ailleurs appliquer les régimes de limitation de responsabilité.

Conclusion

106.- Aujourd'hui, le transport de marchandise intérieur par voies navigables occupe toujours une grande part de marché en Chine. Cependant, le transport de marchandise est une matière très compliquée. Il y aura souvent des actes déloyaux qui peuvent mettre en obstacle le développement du marché de transport, si le système juridique n'est pas efficace. C'était le cas en Chine. Mais le Ministère des Transports ne cesse

pas d'accumuler ses expériences de réglementer les textes administratifs afin de protéger la sécurité commerciale du marché. En effet, la plupart des décrets ont été amendés dans cette année, tels le Règlement de transport de marchandises par voies d'eau et le décret de 2000 relatif au transport intérieur. Comme l'on a vu, ces textes administratifs reprenaient un grand nombre de dispositions du Code Maritime pour régir le marché de transport. Or, il est regrettable qu'il n'y ait plus d'autre loi spécialisée pour le transport intérieur, sauf la Loi des Contrats. Les dispositions de cette dernière ont des caractères trop généraux. De plus, l'effet législatif du décret de 2000 n'est pas vraiment déterminable. On attend un jour que le législateur chinois va bientôt instituer un régime du transport meilleur qu'aujourd'hui.

Table des annexes

| | | |
|------------|--|----|
| ANNEXE I | Extrait de l'Arrêté de 1942..... | 63 |
| ANNEXE II | Extrait de la Loi des Contrats..... | 64 |
| ANNEXE III | Extrait du Code Maritime..... | 67 |
| ANNEXE IV | La lettre de transport sous contrat au voyage..... | 86 |
| ANNEXE V | La carte géographique de la Chine avec indication des Fleuves ZTPs..... | 88 |

ANNEXE I

Arrêté du 24 avril 1942
Relatif aux titres de navigation maritime

Article Premier – La navigation de commerce est subdivisée en long cours, cabotage international, cabotage national, navigation côtière, pilotage.

Art 4 – (*Arrêté du 21.04.1969*)

Est réputée cabotage français ou national la navigation pratiquée entre ports de la France continentale, entre ports de la Corse et entre ports de la France continentale et ports de la Corse.

Art 5 – (*Arrêté du 30.05.1951*)

Est réputée navigation côtière la navigation pratiquée par les navires suivants :
Navires d'une jauge brute au plus égale à 300 tonneaux ne s'éloignent pas de plus de 100 milles comptés soit du port d'attache, soit si le port d'attache est situé dans un cours d'eau en amont de la limite de la mer, à partir de cette limite et ne s'écartent pas plus de 20 milles des côtes ;Chalandes et autres engins de tout tonnage remorqués en mer ; Navires de tout tonnage ne sortant pas habituellement des ports et rades.

ANNEX II

Loi des Contrats

Article 10 The parties may conclude a contract in written, oral or other forms. Where the laws or administrative regulations require a contract to be concluded in written form, the contract shall be in written form. If the parties agree to do so, the contract shall be concluded in written form.

Article 16 An offer becomes effective when it reaches the offeree.

If a contract is concluded by means of data-telex, and a recipient appoints a specific system to receive the data-telex, the time when the data-telex enters the system shall be the time of arrival; if no specific system is appointed, the time when the data-telex first enters any of the recipient's systems shall be regarded as the time of arrival.

CHAPTER 17 CONTRACTS FOR TRANSPORTATION

SECTION 1 GENERAL RULES

Article 288 A transportation contract refers to a contract whereby the carrier carries passengers or goods from the starting place of carriage

to the agreed destination, and the passenger or the shipper or the consignee pays for the ticket-fare or freight.

Article 289 A carrier engaged in public transportation may not refuse the normal and reasonable carriage request of a passenger or shipper.

Article 290 A carrier shall carry the passenger or goods safely to the agreed destination within the agreed time period or within a reasonable time period.

Article 291 A carrier shall carry the passenger or goods to the agreed destination via the agreed or customary carriage route.

Article 292 A passenger or a shipper or a consignee shall pay for the ticket-fare or for the freight. Where a carrier has not taken the agreed route or a customary carriage route, and consequently increased the ticket-fare or the freight, the passenger or the shipper or the consignee may refuse to pay for the increased part of the ticket-fare or the freight.

SECTION 3 CONTRACTS FOR GOODS TRANSPORTATION

Article 304 A shipper, when handling the formalities for goods carriage, shall precisely indicate to the carrier, the title or name of the consignee

or consignee by order, the name, nature, weight, amount and the place for taking delivery of the goods, and other information necessary for goods carriage.

Where a carrier suffers from damage due to untrue declaration or omission of important information by the shipper, the shipper shall be liable for damages.

Article 305 Where such formalities as examination and approval or inspection are required for goods carriage, the shipper shall submit the documents of fulfillment of the relevant formalities to the carrier.

Article 306 A shipper shall pack the goods in the agreed manner. Where there is no agreement in the contract as to the manner of packing or such agreement is unclear, the provisions of Article 156 of this Law shall be applied.

Where a shipper violates the provisions of the preceding paragraph, the carrier may refuse to undertake the carriage.

Article 307 When shipping such dangerous articles as are inflammable, explosive, corrosive or radioactive, a shipper shall appropriately pack the articles in conformity with the rules of the State governing the carriage of dangerous articles, and put on the marks and labels for dangerous articles and submit the written

papers relating to the nature and measures of precaution to the carrier.

Where a shipper violates the provisions of the preceding paragraph, the carrier may refuse to undertake the carriage, or take corresponding measures to avoid damage. Expenses thus caused shall be borne by the shipper.

Article 308 Prior to the delivery of goods to the consignee by the carrier, the shipper may request the carrier to suspend the carriage, to return the goods, to alter the destination or to deliver the goods to another consignee. The shipper shall compensate the carrier for losses thus caused.

Article 309 After the goods carriage is completed, if the carrier has the knowledge of the consignee, it shall notify the consignee promptly and the consignee shall claim the goods promptly. Where the consignee claims the goods exceeding the time limit, it shall pay to the carrier for such expenses as storage of the goods, etc.

Article 310 When claiming the goods, a consignee shall inspect the goods within the agreed time limit in the contract. Where there is no agreement in the contract on the time limit or such agreement is unclear, nor can it be determined according to Article 61 of this

Law, the consignee shall inspect the goods within a reasonable time limit. The failure of the consignee to make any claims on the amount, damage or losses of the goods within the agreed time limit or within a reasonable time limit, shall be deemed as the preliminary evidence that the carrier has delivered the goods in conformity with the statements indicated on the carriage documents.

Article 311 A carrier shall be liable for damages for the damage to or destruction of goods during the period of carriage unless the carrier proves that the damage to or destruction of goods is caused by force majeure, by inherent natural characteristics of the goods, by reasonable loss, or by the fault on the part of the shipper or consignee.

Article 312 The amount of damages for the damage to or destruction of the goods shall be the amount as agreed on in the contract by the parties where there is such an agreement. Where there is no such an agreement or such agreement is unclear, nor can it be determined according to the provisions of Article 61 of this Law, the market price at the place where the goods are delivered at the time of delivery or at the time when the goods should be delivered shall be applied. Where the laws or administrative regulations

stipulate otherwise on the method of calculation of damages and on the ceiling of the amount of damages, those provisions shall be followed.

Article 313 Where more than one carriers take a connect carriage in the same manner of transportation, the carrier who concludes the contract with the shipper shall bear the liability for the entire transport. Where loss of goods occurred in a specific section, the carrier who concludes the contract with the shipper and the carrier who is responsible for the specific section shall bear joint and several liability.

Article 314 Where the goods are destroyed due to force majeure during the period of carriage and the freight has not been collected, the carrier may not request the payment of the freight. Where the freight has been collected, the shipper may request the refund of the freight.

Article 315 Where the shipper or the consignee fails to pay the freight, storage expense and other carriage expenses, the carrier is entitled to lien on the relevant carried goods except as otherwise agreed upon in the contract.

Article 316 Where the consignee is unclear or the consignee refuses to claim the goods without justified reasons, the carrier may have the goods deposited according to the provisions of Article 101 of this law.

ANNEXE III

MARITIME CODE OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

CHAPTER I GENERAL PROVISIONS

Article 1

This Code is enacted with a view to regulating the relations arising from maritime transport and those pertaining to ships, to securing and protecting the legitimate rights and interests of the parties concerned, and to promoting the development of maritime transport, economy and trade.

Article 2

"Maritime transport" as referred to in this Code means the carriage of goods and passengers by sea, including the sea-river and river-sea direct transport.

The provisions concerning contracts of carriage of goods by sea as contained in Chapter IV of this Code shall not be applicable to the maritime transport of goods between the ports of the People's Republic of China.

Article 3

"Ship" as referred to in this Code means sea-going ships and other mobile units, but does not include ships or craft to be used for military or public service purposes, nor

small ships of less than 20 tons gross tonnage.

The term "ship" as referred to in the preceding paragraph shall also include ship's apparel.

Article 4

Maritime transport and towage services between the ports of the People's Republic of China shall be undertaken by ships flying the national flag of the People's Republic of China, except as otherwise provided for by laws or administrative rules and regulations.

No foreign ships may engage in the maritime transport or towage services between the ports of the People's Republic of China unless permitted by the competent authorities of transport and communications under the State Council.

Article 5

Ships are allowed to sail under the national flag of the People's Republic of China after being registered, as required by law, and granted the nationality of the People's Republic of China.

Ships illegally flying the national flag of the People's Republic of China shall be prohibited and fined by the authorities concerned.

Article 6

All matters pertaining to maritime transport shall be administered by the competent authorities of transport and communications under the State Council. The specific measures governing such administration shall be worked out by such authorities and implemented after being submitted to and approved by the State Council.

CHAPTER IV CONTRACT OF CARRIAGE OF GOODS BY SEA

Section 1 Basic Principles

Article 41

A contract of carriage of goods by sea is a contract under which the carrier, against payment of freight, undertakes to carry by sea the goods contracted for shipment by the shipper from one port to another.

Article 42

For the purposes of this Chapter:

- (1) "Carrier" means the person by whom or in whose name a contract of carriage of goods by sea has been concluded with a shipper;
- (2) "Actual carrier" means the person to whom the performance of carriage of

goods, or of part of the carriage, has been entrusted by the carrier, and includes any other person to whom such performance has been entrusted under a sub-contract;

- (3) "Shipper" means:
- a) The person by whom or in whose name or on whose behalf a contract of carriage of goods by sea has been concluded with a carrier;
 - b) The person by whom or in whose name or on whose behalf the goods have been delivered to the carrier involved in the contract of carriage of goods by sea;
- (4) "Consignee" means the person who is entitled to take delivery of the goods;
- (5) "Goods" includes live animals and containers, pallets or similar articles of transport supplied by the shipper for consolidating the goods.

Article 43

The carrier or the shipper may demand confirmation of the contract of carriage of goods by sea in writing. However, voyage charter shall be done in writing. Telegrams, telexes and telefaxes have the effect of written documents.

Article 44

Any stipulation in a contract of carriage of goods by sea or a bill of lading or other similar documents evidencing such contract that derogates from the provisions of this Chapter shall be null and void. However, such nullity and voidness shall not affect the validity of other provisions of the contract or the bill of lading or other similar documents. A clause assigning the benefit of insurance of the goods in favour of the carrier or any similar clause shall be null and void.

Article 45

The provisions of Article 44 of this Code shall not prejudice the increase of duties and obligations by the carrier besides those set out in this Chapter.

Section 2 Carrier's Responsibilities

Article 46

The responsibilities of the carrier with regard to the goods carried in containers covers the entire period during which the carrier is in charge of the goods, starting from the time the carrier has taken over the goods at the port of loading, until the goods have been delivered at the port of discharge. The responsibility of the carrier with respect to non-containerized goods covers the period during which the carrier is in charge of the goods, starting from the time of loading of the goods onto the ship until the time the goods are discharged therefrom. During the period the carrier is in charge of the goods, the carrier shall be liable for the loss of or damage to the goods, except as otherwise provided for in this Section.

The provisions of the preceding paragraph shall not prevent the carrier from entering into any agreement concerning carrier's responsibilities with regard to non-containerized goods prior to loading onto and after discharging from the ship.

Article 47

The carrier shall, before and at the beginning of the voyage, exercise due diligence to make the ship seaworthy, properly man, equip and supply the ship and to make the holds, refrigerating and cool chambers and all other parts of the ship in which goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation.

Article 48

The carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for and discharge the goods carried.

Article 49

The carrier shall carry the goods to the port of discharge on the agreed or customary or geographically direct route.

Any deviation in saving or attempting to save life or property at sea or any reasonable deviation shall not be deemed to be an act deviating from the provisions of the preceding paragraph.

Article 50

Delay in delivery occurs when the goods have not been delivered at the designated port of discharge within the time expressly agreed upon.

The carrier shall be liable for the loss of or damage to the goods caused by delay in delivery due to the fault of the carrier, except those arising or resulting from causes for which the carrier is not liable as provided for in the relevant Articles of this Chapter.

The carrier shall be liable for the economic losses caused by delay in delivery of the goods due to the fault of the carrier, even if no loss of or damage to the goods had actually occurred, unless such economic losses had occurred from causes for which the carrier is not liable as provided for in the relevant Articles of this Chapter.

The person entitled to make a claim for the loss of goods may treat the goods as lost when the carrier has not delivered the goods within 60 days from the expiry of the time for delivery specified in paragraph 1 of this Article.

Article 51

The carrier shall not be liable for the loss of or damage to the goods occurred during the period of carrier's responsibility arising or resulting from any of the following causes:

- (1) Fault of the Master, crew members, pilot or servant of the carrier in the navigation or management of the ship;
- (2) Fire, unless caused by the actual fault of the carrier;
- (3) Force majeure and perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters;
- (4) War or armed conflict;
- (5) Act of the government or competent authorities, quarantine restrictions or seizure under legal process;
- (6) Strikes, stoppages or restraint of labour;
- (7) Saving or attempting to save life or property at sea;
- (8) Act of the shipper, owner of the goods or their agents;
- (9) Nature or inherent vice of the goods;
- (10) Inadequacy of packing or insufficiency of illegibility of marks;
- (11) Latent defect of the ship not discoverable by due diligence;
- (12) Any other causes arising without the fault of the carrier or his servant or agent.

The carrier who is entitled to exoneration from the liability for compensation as provided for in the preceding paragraph shall, with the exception of the causes given in sub-paragraph (2), bear the burden of proof.

Article 52

The carrier shall not be liable for the loss of or damage to the live animals arising or resulting from the special risks inherent in the carriage thereof. However, the carrier shall be bound to prove that he has fulfilled the special requirements of the shipper with regard to the carriage of the live animals and that under the circumstances of the sea carriage, the loss or damage has occurred due to the special risks inherent therein.

Article 53

In case the carrier intends to ship the goods on deck, he shall come into an agreement with the shipper or comply with the custom of the trade or the relevant laws or administrative rules and regulations.

When the goods have been shipped on deck in accordance with the provisions of the preceding paragraph, the carrier shall not be liable for the loss of or damage to the

goods caused by the special risks involved in such carriage.

If the carrier, in breach of the provisions of the first paragraph of this Article, has shipped the goods on deck and the goods have consequently suffered loss or damage, the carrier shall be liable therefor.

Article 54

Where loss or damage or delay in delivery has occurred from causes from which the carrier or his servant or agent is not entitled to exoneration from liability, together with another cause, the carrier shall be liable only to the extent that the loss, damage or delay in delivery is attributable to the causes from which the carrier is not entitled to exoneration from liability; however, the carrier shall bear the burden of proof with respect to the loss, damage or delay in delivery resulting from the other cause.

Article 55

The amount of indemnity for the loss of the goods shall be calculated on the basis of the actual value of the goods so lost, while that for the damage to the goods shall be calculated on the basis of the difference between the values of the goods before and after the damage, or on the basis of the expenses for the repair.

The actual value shall be the value of the goods at the time of shipment plus insurance and freight.

From the actual value referred to in the preceding paragraph, deduction shall be made, at the time of compensation, of the expenses that had been reduced or avoided as a result of the loss or damage occurred.

Article 56

The carrier's liability for the loss of or damage to the goods shall be limited to an amount equivalent to 666.67 Units of Account per package or other shipping unit, or 2 Units of Account per kilogramme of the gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher, except where the nature and value of the goods had been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading, or where a higher amount than the amount of limitation of liability set out in this Article had been agreed upon between the carrier and the shipper.

Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the number of packages or other shipping units enumerated in the bill of lading as packed in such article of transport shall be deemed to be the number of packages or shipping units. If not so enumerated, the goods in such article of transport shall be deemed to be one package or one shipping unit.

Where the article of transport is not owned or furnished by the carrier, such article of transport shall be deemed to be one package or one shipping unit.

Article 57

The liability of the carrier for the economic losses resulting from delay in delivery of the goods shall be limited to an amount equivalent to the freight payable for the goods

so delayed. Where the loss of or damage to the goods has occurred concurrently with the delay in delivery thereof, the limitation of liability of the carrier shall be that as provided for in paragraph 1 of Article 56 of this Code.

Article 58

The defence and limitation of liability provided for in this Chapter shall apply to any legal action brought against the carrier with regard to the loss of or damage to or delay in delivery of the goods covered by the contract of carriage of goods by sea, whether the claimant is a party to the contract or whether the action is founded in contract or in tort.

The provisions of the preceding paragraph shall apply if the action referred to in the preceding paragraph is brought against the carrier's servant or agent, and the carrier's servant or agent proves that his action was within the scope of his employment or agency.

Article 59

The carrier shall not be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in Article 56 or 57 of this Code if it is proved that the loss, damage or delay in delivery of the goods resulted from an act or omission of the carrier done with the intent to cause such loss, damage or delay or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result.

The servant or agent of the carrier shall not be entitled to the benefit of limitation of liability provided for in Article 56 or 57 of this Code, if it is proved that the loss, damage or delay in delivery resulted from an act or omission of the servant or agent of the carrier done with the intent to cause such loss, damage or delay or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result.

Article 60

Where the performance of the carriage or part thereof has been entrusted to an actual carrier, the carrier shall nevertheless remain responsible for the entire carriage according to the provisions of this Chapter. The carrier shall be responsible, in relation to the carriage performed by the actual carrier, for the act or omission of the actual carrier and of his servant or agent acting within the scope of his employment or agency.

Notwithstanding the provisions of the preceding paragraph, where a contract of carriage by sea provides explicitly that a specified part of the carriage covered by the said contract is to be performed by a named actual carrier other than the carrier, the contract may nevertheless provide that the carrier shall not be liable for the loss, damage or delay in delivery arising from an occurrence which takes place while the goods are in the charge of the actual carrier during such part of the carriage.

Article 61

The provisions with respect to the responsibility of the carrier contained in this

Chapter shall be applicable to the actual carrier. Where an action is brought against the servant or agent of the actual carrier, the provisions contained in paragraph 2 of Article 58 and paragraph 2 of Article 59 of this Code shall apply.

Article 62

Any special agreement under which the carrier assumes obligations not provided for in this Chapter or waives rights conferred by this Chapter shall be binding upon the actual carrier when the actual carrier has agreed in writing to the contents thereof. The provisions of such special agreement shall be binding upon the carrier whether the actual carrier has agreed to the contents or not.

Article 63

Where both the carrier and the actual carrier are liable for compensation, they shall jointly be liable within the scope of such liability.

Article 64

If claims for compensation have been separately made against the carrier, the actual carrier and their servants or agents with regard to the loss of or damage to the goods, the aggregate amount of compensation shall not be in excess of the limitation provided for in Article 56 of this Code.

Article 65

The provisions of Article 60 through 64 of this Code shall not affect the recourse between the carrier and the actual carrier.

Section 3 Shipper's Responsibilities

Article 66

The shipper shall have the goods properly packed and shall guarantee the accuracy of the description, mark, number of packages or pieces, weight or quantity of the goods at the time of shipment and shall indemnify the carrier against any loss resulting from inadequacy of packing or inaccuracies in the above-mentioned information.

The carrier's right to indemnification as provided for in the preceding paragraph shall not affect the obligation of the carrier under the contract of carriage of goods towards those other than the shipper.

Article 67

The shipper shall perform all necessary procedures at the port, customs, quarantine, inspection or other competent authorities with respect to the shipment of the goods and shall furnish to the carrier all relevant documents concerning the procedures the shipper has gone through. The shipper shall be liable for any damage to the interest of the carrier resulting from the inadequacy or inaccuracy or delay in delivery of such

documents.

Article 68

At the time of shipment of dangerous goods, the shipper shall, in compliance with the regulations governing the carriage of such goods, have them properly packed, distinctly marked and labelled and notify the carrier in writing of their proper description, nature and the precautions to be taken. In case the shipper fails to notify the carrier or notified him inaccurately, the carrier may have such goods landed, destroyed or rendered innocuous when and where circumstances so require, without compensation. The shipper shall be liable to the carrier for any loss, damage or expense resulting from such shipment.

Notwithstanding the carrier's knowledge of the nature of the dangerous goods and his consent to carry, he may still have such goods landed, destroyed or rendered innocuous, without compensation, when they become an actual danger to the ship, the crew and other persons on board or to other goods. However, the provisions of this paragraph shall not prejudice the contribution in general average, if any.

Article 69

The shipper shall pay the freight to the carrier as agreed.

The shipper and the carrier may reach an agreement that the freight shall be paid by the consignee. However, such an agreement shall be noted in the transport documents.

Article 70

The shipper shall not be liable for the loss sustained by the carrier or the actual carrier, or for the damage sustained by the ship, unless such loss or damage was caused by the fault of the shipper, his servant or agent.

The servant or agent of the shipper shall not be liable for the loss sustained by the carrier or the actual carrier, or for the damage sustained by the ship, unless the loss or damage was caused by the fault of the servant or agent of the shipper.

Section 4 Transport Documents

Article 71

A bill of lading is a document which serves as an evidence of the contract of carriage of goods by sea and the taking over or loading of the goods by the carrier, and based on which the carrier undertakes to deliver the goods against surrendering the same. A provision in the document stating that the goods are to be delivered to the order of a named person, or to order, or to bearer, constitutes such an undertaking.

Article 72

When the goods have been taken over by the carrier or have been loaded on board, the carrier shall, on demand of the shipper, issue to the shipper a bill of lading.

The bill of lading may be signed by a person authorized by the carrier. A bill of lading signed by the Master of the ship carrying the goods is deemed to have been signed on behalf of the carrier.

Article 73

A bill of lading shall contain the following particulars:

- (1) Description of the goods, mark, number of packages or pieces, weight or quantity, and a statement, if applicable, as to the dangerous nature of the goods;
- (2) Name and principal place of business of the carrier;
- (3) Name of the ship;
- (4) Name of the shipper;
- (5) Name of the consignee;
- (6) Port of loading and the date on which the goods were taken over by the carrier at the port of loading;
- (7) Port of discharge;
- (8) Place where the goods were taken over and the place where the goods are to be delivered in case of a multimodal transport bill of lading;
- (9) Date and place of issue of the bill of lading and the number of originals issued;
- (10) Payment of freight;
- (11) Signature of the carrier or of a person acting on his behalf.

In a bill of lading, the lack of one or more particulars referred to in the preceding paragraph does not affect the function of the bill of lading as such, provided that it nevertheless meets the requirements set forth in Article 71 of this Code.

Article 74

If the carrier has issued, on demand of the shipper, a received-for-shipment bill of lading or other similar documents before the goods are loaded on board, the shipper may surrender the same to the carrier as against a shipped bill of lading when the goods have been loaded on board. The carrier may also note on the received-for-shipment bill of lading or other similar documents with the name of the carrying ship and the date of loading, and, when so noted, the received-for-shipment bill of lading or other similar documents shall be deemed to constitute a shipped bill of lading.

Article 75

If the bill of lading contains particulars concerning the description, mark, number of packages or pieces, weight or quantity of the goods with respect to which the carrier

or the other person issuing the bill of lading on his behalf has the knowledge or reasonable grounds to suspect that such particulars do not accurately represent the goods actually received, or, where a shipped bill of lading is issued, loaded, or if he has had no reasonable means of checking, the carrier or such other person may make a note in the bill of lading specifying those inaccuracies, the grounds for suspicion or the lack of reasonable means of checking.

Article 76

If the carrier or the other person issuing the bill of lading on his behalf made no note in the bill of lading regarding the apparent order and condition of the goods, the goods shall be deemed to be in apparent goods order and condition.

Article 77

Except for the note made in accordance with the provisions of Article 75 of this Code, the bill of lading issued by the carrier or the other person acting on his behalf is prima facie evidence of the taking over or loading by the carrier of the goods as described therein. Proof to the contrary by the carrier shall not be admissible if the bill of lading has been transferred to a third party, including a consignee, who has acted in good faith in reliance on the description of the goods contained therein.

Article 78

The relationship between the carrier and the holder of the bill of lading with respect to their rights and obligations shall be defined by the clauses of the bill of lading.

Neither the consignee nor the holder of the bill of lading shall be liable for the demurrage, dead freight and all other expenses in respect of loading occurred at the loading port unless the bill of lading clearly states that the aforesaid demurrage, dead freight and all other expenses shall be borne by the consignee and the holder of the bill of lading.

Article 79

The negotiability of a bill of lading shall be governed by the following provisions:

- (1) A straight bill of lading is not negotiable;
- (2) An order bill of lading may be negotiated with endorsement to order or endorsement in blank;
- (3) A bearer bill of lading is negotiable without endorsement.

Article 80

Where a carrier has issued a document other than a bill of lading as an evidence of the receipt of the goods to be carried, such a document is prima facie evidence of the conclusion of the contract of carriage of goods by sea and the taking over by the carrier of the goods as described therein.

Such documents that are issued by the carrier shall not be negotiable.

Section 5 Delivery of Goods

Article 81

Unless notice of loss or damage is given in writing by the consignee to the carrier at the time of delivery of the goods by the carrier to the consignee, such delivery shall be deemed to be prima facie evidence of the delivery of the goods by the carrier as described in the transport documents and of the apparent goods order and condition of such goods.

Where the loss of or damage to the goods is not apparent, the provisions of the preceding paragraph shall apply if the consignee has not given the notice in writing within seven consecutive days from the next day of the delivery of the goods, or, in the case of containerized goods, within 15 days from the next day of the delivery thereof.

The notice in writing regarding the loss or damage need not be given if the state of the goods has, at the time of delivery, been the subject of a joint survey or inspection by the carrier and the consignee.

Article 82

The carrier shall not be liable for compensation if no notice on the economic losses resulting from delay in delivery of the goods has been received from the consignee within 60 consecutive days from the next day on which the goods had been delivered by the carrier to the consignee.

Article 83

The consignee may, before taking delivery of the goods at the port of destination, and the carrier may, before delivering the goods at the port of destination, request the cargo inspection agency to have the goods inspected. The party requesting such inspection shall bear the cost thereof but is entitled to recover the same from the party causing the damage.

Article 84

The carrier and the consignee shall mutually provide reasonable facilities for the survey and inspection stipulated in Article 81 and 83 of this Code.

Article 85

Where the goods have been delivered by the actual carrier, the notice in writing given by the consignee to the actual carrier under Article 81 of this Code shall have the same effect as that given to the carrier, and that given to the carrier shall have the same effect as that given to the actual carrier,

Article 86

If the goods were not taken delivery of at the port of discharge or if the consignee has delayed or refused the taking delivery of the goods, the Master may discharge the goods into warehouses or other appropriate places, and any expenses or risks arising

therefrom shall be borne by the consignee.

Article 87

If the freight, contribution in general average, demurrage to be paid to the carrier and other necessary charges paid by the carrier on behalf of the owner of the goods as well as other charges to be paid to the carrier have not been paid in full, nor has appropriate security been given, the carrier may have a lien, to a reasonable extent, on the goods.

Article 88

If the goods under lien in accordance with the provisions of Article 87 of this Code have not been taken delivery of within 60 days from the next day of the ship's arrival at the port of discharge, the carrier may apply to the court for an order on the selling the goods by auction; where the goods are perishable or the expenses for keeping such goods would exceed their value, the carrier may apply for an earlier sale by auction.

The proceeds from the auction sale shall be used to pay off the expenses for the storage and auction sale of the goods, the freight and other related charges to be paid to the carrier. If the proceeds fall short of such expenses, the carrier is entitled to claim the difference from the shipper, whereas any amount in surplus shall be refunded to the shipper. If there is no way to make the refund and such surplus amount has not been claimed at the end of one full year after the auction sale, it shall go to the State Treasury.

Section 6 Cancellation of Contract

Article 89

The shipper may request the cancellation of the contract of carriage of goods by sea before the ship sails from the port of loading. However, except as otherwise provided for in the contract, the shipper shall in this case pay half of the agreed amount of freight; if the goods have already been loaded on board, the shipper shall bear the expenses for the loading and discharge and other related charges.

Article 90

Either the carrier or the shipper may request the cancellation of the contract and neither shall be liable to the other if, due to force majeure or other causes not attributable to the fault of the carrier or the shipper, the contract could not be performed prior to the ship's sailing from its port of loading. If the freight has already been paid, it shall be refunded to the shipper, and, if the goods have already been loaded on board, the loading/discharge expenses shall be borne by the shipper. If a bill of lading has already been issued, it shall be returned by the shipper to the carrier.

Article 91

If, due to force majeure or any other causes not attributable to the fault of the carrier

or the shipper, the ship could not discharge its goods at the port of destination as provided for in the contract of carriage, unless the contract provides otherwise, the Master shall be entitled to discharge the goods at a safe port or place near the port of destination and the contract of carriage shall be deemed to have been fulfilled.

In deciding the discharge of the goods, the Master shall inform the shipper or the consignee and shall take the interests of the shipper or the consignee into consideration.

Section 7 Special Provisions Regarding Voyage Charter Party

Article 92

A voyage charter party is a charter party under which the shipowner charters out and the charterer charters in the whole or part of the ship's space for the carriage by sea of the intended goods from one port to another and the charterer pays the agreed amount of freight.

Article 93

A voyage charter party shall mainly contain, inter alia, name of the shipowner, name of the charterer, name and nationality of the ship, its bale or grain capacity, description of the goods to be loaded, port of loading, port of destination, laydays, time for loading and discharge, payment of freight, demurrage, dispatch and other relevant matters.

Article 94

The provisions in Article 47 and Article 49 of this Code shall apply to the shipowner under voyage charter party.

The other provisions in this Chapter regarding the rights and obligations of the parties to the contract shall apply to the shipowner and the charterer under voyage charter only in the absence of relevant provisions or in the absence of provisions differing therefrom in the voyage charter.

Article 95

Where the holder of the bill of lading is not the charterer in the case of a bill of lading issued under a voyage charter, the rights and obligations of the carrier and the holder of the bill of lading shall be governed by the clauses of the bill of lading. However, if the clauses of the voyage charter party are incorporated into the bill of lading, the relevant clauses of the voyage charter party shall apply.

Article 96

The shipowner shall provide the intended ship. The intended ship may be substituted with the consent of the charterer. However, if the ship substituted does not meet the requirements of the charter party, the charterer may reject the ship or cancel the charter. Should any damage or loss occur to the charterer as a result of the shipowner's

failure in providing the intended ship due to his fault, the shipowner shall be liable for compensation.

Article 97

If the shipowner has failed to provide the ship within the laydays fixed in the charter, the charterer is entitled to cancel the charter party. However, if the shipowner had notified the charterer of the delay of the ship and the expected date of its arrival at the port of loading, the charterer shall notify the shipowner whether to cancel the charter within 48 hours of the receipt of the shipowner's notification.

Where the charterer has suffered losses as a result of the delay in providing the ship due to the fault of the shipowner, the shipowner shall be liable for compensation.

Article 98

Under a voyage charter, the time for loading and discharge and the way of calculation thereof, as well as the rate of demurrage that would incur after the expiration of the laytime and the rate of dispatch money to be paid as a result of the completion of loading or discharge ahead of schedule, shall be fixed by the shipowner and the charterer upon mutual agreement.

Article 99

The charterer may sublet the ship he chartered, but the rights and obligations under the head charter shall not be affected.

Article 100

The charterer shall provide the intended goods, but he may replace the goods with the consent of the shipowner. However, if the goods replaced is detrimental to the interests of the shipowner, the shipowner shall be entitled to reject such goods and cancel the charter.

Where the shipowner has suffered losses as a result of the failure of the charterer in providing the intended goods, the charterer shall be liable for compensation.

Article 101

The shipowner shall discharge the goods at the port of discharge specified in the charter party. Where the charter party contains a clause allowing the choice of the port of discharge by the charterer, the Master may choose one from among the agreed picked ports to discharge the goods, in case the charterer did not, as agreed in the charter, instruct in time as to the port chosen for discharging the goods. Where the charterer did not instruct in time as to the chosen port of discharge, as agreed in the charter, and the shipowner suffered losses thereby, the charterer shall be liable for compensation; where the charterer has suffered losses as a result of the shipowner's arbitrary choice of a port to discharge the goods, in disregard of the provisions in the relevant charter, the shipowner shall be liable for compensation.

CHAPTER XI LIMITATION OF LIABILITY FOR MARITIME CLAIMS

Article 204

Shipowners and salvors may limit their liability in accordance with the provisions of this Chapter for claims set out in Article 207 of this Code.

The shipowners referred to in the preceding paragraph shall include the charterer and the operator of a ship.

Article 205

If the claims set out in Article 207 of this Code are not made against shipowners or salvors themselves but against persons for whose act, neglect or default the shipowners or salvors are responsible, such persons may limit their liability in accordance with the provisions of this Chapter.

Article 206

Where the assured may limit his liability in accordance with the provisions of this Chapter, the insurer liable for the maritime claims shall be entitled to the limitation of liability under this Chapter to the same extent as the assured.

Article 207

Except as provided otherwise in Article 208 and 209 of this Code, with respect to the following maritime claims, the person liable may limit his liability in accordance with the provisions of this Chapter, whatever the basis of liability may be:

- (1) Claims in respect of loss of life or personal injury or loss of or damage to property including damage to harbour works, basins and waterways and aids to navigation occurring on board or in direct connection with the operation of the ship or with salvage operations, as well as consequential damages resulting therefrom;
- (2) Claims in respect of loss resulting from delay in delivery in the carriage of goods by sea or from delay in the arrival of passengers or their luggage;
- (3) Claims in respect of other loss resulting from infringement of rights other than contractual rights occurring in direct connection with the operation of the ship or salvage operations;
- (4) Claims of a person other than the person liable in respect of measures taken to

avert or minimize loss for which the person liable may limit his liability in accordance with the provisions of this Chapter, and further loss caused by such measures.

All the claims set out in the preceding paragraph, whatever the way they are lodged, may be entitled to limitation of liability. However, with respect to the remuneration set out in sub-paragraph (4) for which the person liable pays as agreed upon in the contract, in relation to the obligation for payment, the person liable may not invoke the provisions on limitation of liability of this Article.

Article 208

The provisions of this Chapter shall not be applicable to the following claims:

- (1) Claims for salvage payment or contribution in general average;
- (2) Claims for oil pollution damage under the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage to which the People's Republic of China is a party;
- (3) Claims for nuclear damage under the International Convention on Limitation of Liability for Nuclear Damage to which the People's Republic of China is a party;
- (4) Claims against the shipowner of a nuclear ship for nuclear damage;
- (5) Claims by the servants of the shipowner or salvor, if under the law governing the contract of employment, the shipowner or salvor is not entitled to limit his liability or if he is by such law only permitted to limit his liability to an amount greater than that provided for in this Chapter.

Article 209

A person liable shall not be entitled to limit his liability in accordance with the provisions of this Chapter, if it is proved that the loss resulted from his act or

omission done with the intent to cause such loss or recklessly and with knowledge that such loss would probably result.

Article 210

The limitation of liability for maritime claims, except as otherwise provided for in Article 211 of this Code, shall be calculated as follows:

(1) In respect of claims for loss of life or personal injury:

a) 333,000 Units of Account for a ship with a gross tonnage ranging from 300 to 500 tons;

b) For a ship with a gross tonnage in excess of 500 tons, the limitation under a) above shall be applicable to the first 500 tons and the following amounts in addition to that set out under a) shall be applicable to the gross tonnage in excess of 500 tons:

For each ton from 501 to 3,000 tons: 500 Units of Account;

For each ton from 3,001 to 30,000 tons: 333 Units of Account;

For each ton from 30,001 to 70,000 tons: 250 Units of Account;

For each ton in excess of 70,000 tons: 167 Units of Account.

(2) In respect of claims other than that for loss of life or personal injury:

a) 167,000 Units of Account for a ship with a gross tonnage ranging from 300 to 500 tons;

b) For a ship with a gross tonnage in excess of 500 tons, the limitation under a) above shall be applicable to the first 500 tons, and the following amounts in addition to that under a) shall be applicable to the part in excess of 500 tons:

For each ton from 501 to 30,000 tons: 167 Units of Account;

For each ton from 30,001 to 70,000 tons: 125 Units of Account;

For each ton in excess of 70,000 tons: 83 Units of Account.

(3) Where the amount calculated in accordance with sub-paragraph (1)

above is insufficient for payment of claims for loss of life or personal injury set

out therein in full, the amount calculated in accordance with sub-paragraph (2)

shall be available for payment of the unpaid balance of claims under

sub-paragraph (1), and such unpaid balance shall rank rateably with claims set out under sub-paragraph (2).

- (4) However, without prejudice to the right of claims for loss of life or personal injury under sub-paragraph (3), claims in respect of damage to harbour works, basins and waterways and aids to navigation shall have priority over other claims under sub-paragraph (2).
- (5) The limitation of liability for any salvor not operating from any ship or for any salvor operating solely on the ship to, or in respect of which, he is rendering salvage services, shall be calculated according to a gross tonnage of 1,500 tons.

The limitation of liability for ships with a gross tonnage not exceeding 300 tons and those engaging in transport services between the ports of the People's Republic of China as well as those for other coastal works shall be worked out by the competent authorities of transport and communications under the State Council and implemented after its being submitted to and approved by the State Council.

Article 211

In respect of claims for loss of life or personal injury to passengers carried by sea, the limitation of liability of the shipowner thereof shall be an amount of 46,666 Units of Account multiplied by the number of passengers which the ship is authorized to carry according to the ship's relevant certificate, but the maximum amount of compensation shall not exceed 25,000,000 Units of Account.

The limitation of liability for claims for loss of life or personal injury to passengers carried by sea between the ports of the People's Republic of China shall be worked out by the competent authorities of transport and communications under the State Council and implemented after its being submitted to and approved by the State Council.

ANNEX IV

GF-97-0406

本运单经承托双方签章后即行生效，有关承
租人与出租人之间的权利、义务和责任界限，
适用于《水路货物运输规则》及运价、规费
的有关规定。

_____水路货物运输单（示范文本）

月度运输合同号码：

货物交接清单号码：

编号：

| | | | | | | | |
|------------------|-------------|-------------|-----------|---------------|--------------------|---------------|---------|
| 船名： | | 起运港 | | 到达港 | | 约定装船日期： 年 月 日 | |
| 托运人 | | 全称 | | 全称 | | 约定运到期限： | |
| 地址、电话 | | 地址、电话 | | 地址、电话 | | 费用结算方式： | |
| 银行、帐号 | | 银行、帐号 | | 银行、帐号 | | 应 收 费 用 | |
| 发货 符号 | 货 件 数 | 包 装) | 价值 (元) | 托 运 人 确 定 | | 运 费 计 算 | |
| | | | | 重 量 (吨) | 体 积 (长×宽×高M) | 承 运 人 确 定 | 等 级 |
| | | | | | | | 运 费 |
| | | | | | | | 金 额 |
| | | | | | | | 总 计 |
| | | | | | | | 人 写： |
| | | | | | | | 核 算 员： |
| | | | | | | | 复 核 员： |
| 合计 | | | | | | | 收 款 章 |
| 特约 事项 | | | | | | | |
| 装船日期： 月 日 时 分 | 月 日 时 分 | 月 日 时 分 | 月 日 时 分 | 月 日 时 分 | 月 日 时 分 | 月 日 时 分 | 月 日 时 分 |
| 运到时间： | 月 日 时 分 | 月 日 时 分 | 月 日 时 分 | 月 日 时 分 | 月 日 时 分 | 月 日 时 分 | 月 日 时 分 |
| | | | | | | | |

水路货物运单说明

1. 水路货物运单一式六份，顺序如下：

第一份（起运港承运人或其代理人存查联）起运港承运人或其代理人；

第二份（托运人收据联）起运港承运人或其代理人——→托运人；

第三份（承运人解缴联）起运港承运人或其代理人——→承运人；

第四份（到达港口经营人存查联）起运港承运人或其代理人——→船舶——→到达港承运人或其代理人——→到达港口经营人；

第五份（收货人存查联）起运港承运人或其代理人——→船舶——→到达港承运人或其代理人——→收货人；

第六份（提货凭证）起运港承运人或其代理人——→船舶——→到达港承运人或其代理人——→收货人——→到达港口经营人——→到达港承运人或其代理人。

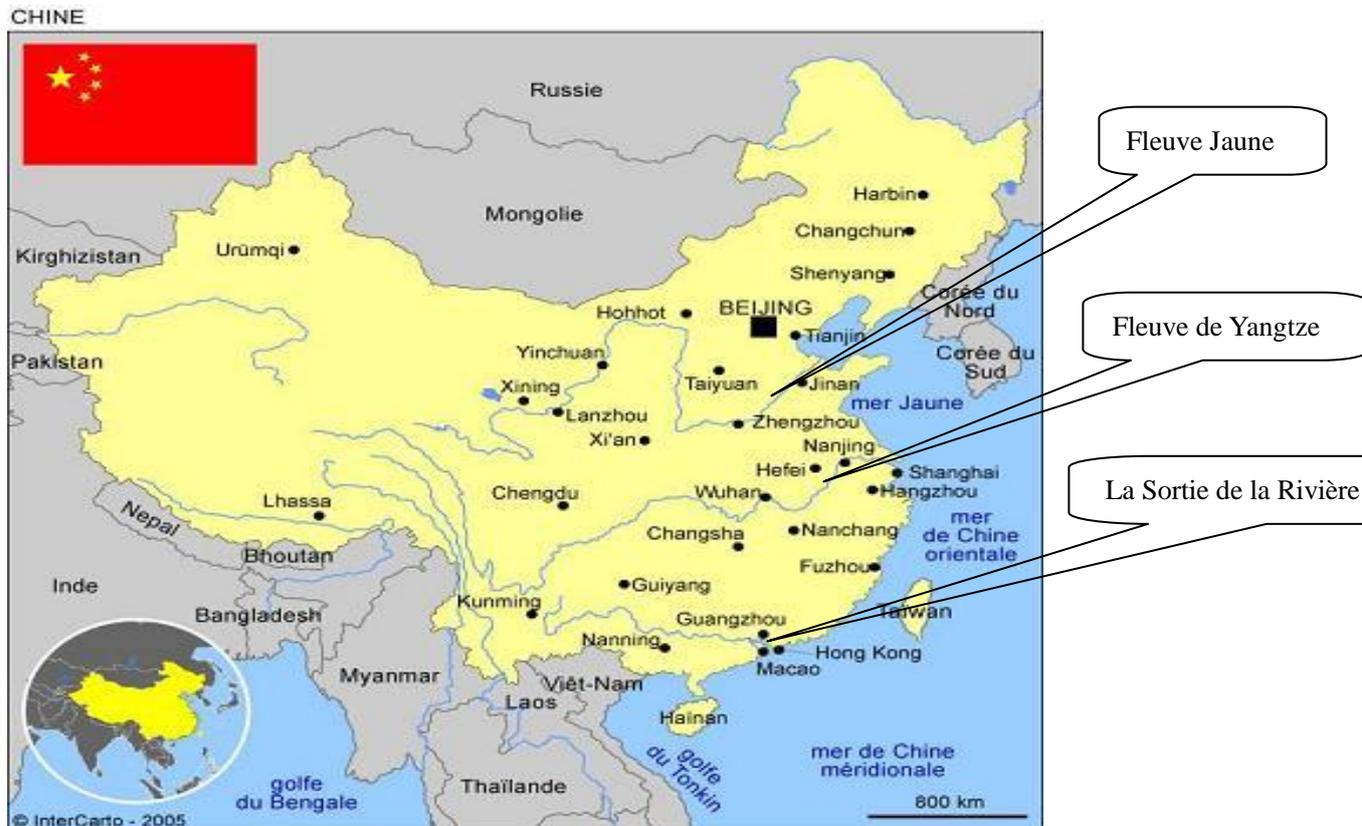
2. 水路货物运单的抬头均印刷或填写承运人名称。

3. 水路货物运单第六份用厚纸印刷，其余五份均用薄纸印刷；印刷墨色分别为：解缴联为红色，收据联为绿色，其他联为黑色。

4. 危险货物运单第六联用红色纸印刷。

5. 规格：长19厘米，宽27厘米。

ANNEXE V



Les ZTP sur la sortie du Fleuve Jaune : Port de Tianjin, Dalian, Zhangjiagang, Qindao. Il y a 4 ZTP.

Les ZTP sur la sortie du Fleuve de Yangtze : Shanghai (waigaoqiao), Lingbo. Il y a 2 ZTP.

Les ZTP sur la sortie de la Rivière des Perles : Shenzhen (Shatoujiao, Futian et Yantian), Canton, Zhuhai, Shantou et Xiamen (xiangyu). Il y a 6 ZTP.

Une ZTP sur la province de Hainan : Yangpu.

TABLE DES MATIÈRES

| | |
|--|----|
| Introduction..... | 5 |
| Partie I les contrats du transport intérieur par voies navigables..... | 10 |
| Chapitre I le cadre juridique du droit chinois du transport intérieur..... | 12 |
| Section I les textes administratifs applicables..... | 14 |
| § 1 l'évolution historique des textes administratifs..... | 15 |
| A. À l'époque de l'établissement du nouveau gouvernement chinois..... | 15 |
| B. À l'époque de l'économie planifiée..... | 15 |
| C. À l'époque actuelle..... | 16 |
| § 2 la faiblesse de ces textes au point de vue législatif..... | 17 |
| A. Une cause historique..... | 17 |
| B. L'inefficacité des textes administratifs..... | 19 |
| Section II l'incidence du code maritime chinois..... | 20 |
| § 1 l'issue historique du code maritime..... | 21 |
| A. L'histoire de la réglementation..... | 21 |
| B. Les caractères du Code Maritime..... | 22 |
| § 2 l'application partielle et indirecte du code maritime dans le transport intérieur..... | 22 |
| A. Une application partielle..... | 23 |
| B. L'application indirecte..... | 24 |

| | |
|---|----|
| Chapitre II La formation des contrats de transport..... | 26 |
| Section I les documents destinés au transport intérieur..... | 27 |
| § 1 La lettre de transport, ou le connaissement du transport intérieur..... | 27 |
| A. Les descriptions de la lettre de transport | 28 |
| a. Le transporteur, le chargeur et le destinataire..... | 28 |
| b. Description de la marchandise..... | 28 |
| c. Le nom du bateau, le voyage, les ports..... | 29 |
| d. La période de transport..... | 29 |
| e. Les descriptions sur la valeur de la marchandise, le prix du transport, le poids de la marchandise en vrac et des autres figures annexées..... | 29 |
| B. L'utilisation des exemplaires..... | 30 |
| a. L'utilisation des exemplaires de la lettre de transport sous un contrat au voyage..... | 31 |
| b. L'utilisation des exemplaires de la lettre de transport sous contrat de transport..... | 31 |
| § 2 Les autres documents annexés..... | 32 |
| A. Sur la liste de réception des marchandises..... | 32 |
| B. Sur le record de transport..... | 32 |
| C. Sur le record courant..... | 33 |
| Section II la conclusion d'un contrat de transport..... | 33 |
| § 1. Caractère de tripartie..... | 33 |
| § 2 Nature et fonctionnement de la lettre de transport..... | 35 |
| § 3 Les catégories du contrat de transport..... | 36 |
| A. Sur les contrats de transport en généra..... | 37 |

| | |
|---|----|
| B. Sur le contrat de transport en conteneur..... | 37 |
| C. Sur le contrat de transport par bateau ro/ro..... | 38 |
| Partie II : l'exécution des contrats de transport..... | 39 |
| Chapitre I les obligations des parties..... | 40 |
| Section I Les obligations du chargeur..... | 41 |
| § 1. Les obligations principales du chargeur..... | 42 |
| A. Déclaration sincère sur la marchandise..... | 42 |
| B. Le paiement du fret..... | 43 |
| § 2. Les obligations annexes du chargeur..... | 44 |
| A. les obligations du chargeur concernant les affaires annexes au transport..... | 44 |
| B. Les obligations du chargeur relatives au paiement des frais annexes.... | 46 |
| Section II Les obligations du transporteur..... | 47 |
| § 1 les obligations liées à la navigation..... | 47 |
| A. Les obligations liées à la diligence de navigation..... | 47 |
| B les obligations de la navigation en droiture..... | 48 |
| C L'arrivée en temps convenu | 49 |
| § 2. Les obligations liées à la marchandise..... | 49 |
| A. Les obligations relatives à la prise en charge..... | 50 |
| B. Pendant le voyage de transport..... | 50 |
| C. À l'arrivée du port de destination..... | 51 |
| D. Les obligations relatives aux certaines marchandises..... | 52 |

| | |
|--|----|
| Section III Les obligations du destinataire..... | 52 |
| Chapitre II Conséquences de l'inexécution du contrat..... | 53 |
| Section I Les conséquences d'inexécution du contrat de transport assumées par le chargeur et par le destinataire..... | 55 |
| § 1. La responsabilité du chargeur et du destinataire..... | 55 |
| A. La responsabilité du destinataire..... | 55 |
| B. La responsabilité du chargeur..... | 56 |
| § 2. La conséquence des frais impayés..... | 56 |
| Section II La responsabilité du transporteur..... | 57 |
| § 1. La responsabilité assumée par le transporteur et le transporteur substitué | 58 |
| § 2. Les régimes bénéficiés par le transporteur..... | 58 |
| A. Les cas exceptés..... | 59 |
| B. La limitation de responsabilité pour l'armateur-propriétaire..... | 60 |
| C. La limitation de responsabilité pour le caboteur maritime en tant qu'armateur ou transporteur..... | 60 |
| § 3. Le retard..... | 61 |
| CONCLUSION..... | 61 |