

UNIVERSITE PAUL CEZANNE

Aix-Marseille III

Faculté de droit, d'économie et de sciences politiques

Centre de Droit Maritime et des Transports (CDMT)



Obligations et responsabilités du transporteur maritime
dans les Règles de Rotterdam

Mémoire de Master II Professionnel de Droit Maritime et des Transports

Présenté par Julien Boccara

Sous la direction de Maître Christian Scapel

Année universitaire 2009-2010

UNIVERSITE PAUL CEZANNE

Aix-Marseille III

Faculté de droit, d'économie et de sciences politiques

Centre de Droit Maritime et des Transports (CDMT)



Obligations et responsabilités du transporteur maritime
dans les Règles de Rotterdam

Mémoire de Master II Professionnel de Droit Maritime et des Transports

Présenté par Julien Boccara

Sous la direction de Maître Christian Scapel

Année universitaire 2009-2010

*« Le pessimiste se plaint du vent, l'optimiste espère qu'il va changer,
le réaliste ajuste ses voiles »*

William Arthur Ward

Remerciements

Que les Professeurs Christian Scapel et Pierre Bonassies trouvent ici mes plus sincères remerciements pour la qualité de leur enseignement et leur disponibilité.

J'associe à ces remerciements toute l'équipe pédagogique du Master II de Droit Maritime et des Transports.

Je souhaite également remercier Aurélie Gabriel pour ses conseils, ses relectures et son rôle dans la rédaction de ce mémoire.

Je souhaite enfin remercier tout particulièrement Maître Henri Najjar pour m'avoir transmis sa passion du droit Maritime. Je le remercie également pour ses conseils avisés et son soutien précieux pour l'élaboration de ce mémoire.

À ma famille

À Aurélie

Sommaire

RESUME	7
LISTE DES ABREVIATIONS	8
INTRODUCTION GENERALE	9
PREMIERE PARTIE : LES OBLIGATIONS DU TRANSPORTEUR MARITIME	13
Chapitre I : obligations générales et durée des obligations	15
<u>Section I</u> : obligations générales du transporteur maritime : recevoir et livrer la marchandise au destinataire	16
<u>Section II</u> : la durée des obligations générales du transporteur maritime	20
Chapitre II : les obligations spécifiques du transporteur maritime	23
<u>Section I</u> : les obligations du transporteur relatives au navire	24
<u>Section II</u> : les obligations du transporteur relatives à la marchandise	34
<u>Section III</u> : dispense des obligations du transporteur dans certaines circonstances.....	55
Conclusion première partie	56
DEUXIEME PARTIE : LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR MARITIME	57
Chapitre I : la nouvelle structure de la responsabilité du transporteur maritime.....	59
<u>Section I</u> : régime et domaine de responsabilité du transporteur maritime	61
<u>Section II</u> : la charge de la preuve, clef de voûte du nouveau système de responsabilité	69
Chapitre II : la réparation	78
<u>Section I</u> : la limitation de responsabilité	79
<u>Section II</u> : l'exclusion de la limitation de responsabilité	83
Conclusion de la deuxième partie	86
CONCLUSION GENERALE	87
BIBLIOGRAPHIE	89
ANNEXES n° 1	94
ANNEXES n° 2	95
TABLES DES MATIERES	139

Résumé

Le droit du transport maritime est à l'aube d'un enjeu majeur : celui de l'unification de ses règles ayant pour ambition notamment d'équilibrer les intérêts des différentes parties et de prendre en compte l'évolution du shipping telle que l'avènement de la conteneurisation. Ainsi, la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer, dite Règles de Rotterdam, a vu le jour le 11 décembre 2008.

Pour parvenir à ses ambitions, cette nouvelle Convention précise et alourdit les obligations du transporteur tant en ce qui concerne le navire que la marchandise et innove sur la durée de sa responsabilité puisque le transport de marchandise est désormais dit de porte à porte.

Enfin, la responsabilité du transporteur a subi une refonte importante notamment pour ce qui est de l'allocation de la charge de la preuve et une mise à jour de la liste des cas exceptés. La limitation de responsabilité, quant à elle, est un principe qui a été réaffirmé.

Abstract

Maritime transport law is facing of a major challenge: the unification of its rules with the aim of balancing the interests of carriers and shippers, while taking account shipping innovations, such as the advent of containerization. As a result, the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, called Rotterdam Rules, was born December 11, 2008.

To achieve its ambitions, this new Convention clarify and extend the carrier's obligations in respect of the ship and the cargo, as well as provide a clear liability period regarding the carrier in a new "door to door" work frame.

Finally, the liability of the carrier has undergone a major overhaul in particular as regards the burden of proof and updates the list of excepted cases. The limitation of liability, as a result, is reaffirmed as a major principle governing maritime transport.

Liste des abréviations

BTL.	Bulletin des Transports et de la Logistique
CA	Cour d'Appel
CAMP	Chambre Arbitrale Maritime de Paris
C. Cass.	Cour de Cassation
Cf.	Confère
CMI	Comité Maritime International
CNUDCI	Commission des Nations Unies pour le Droit Commercial International
DMF	Droit Maritime Français
<i>Ibid.</i>	<i>Ibidem</i> (Même référence)
<i>Infra</i>	Ci-dessous
ISM	International Safety Management
<i>Loc. cit.</i>	<i>Loco citato</i> (à l'endroit cité précédemment)
<i>Op. cit.</i>	<i>Opus citatis</i> (ouvrage cité)
<i>Supra</i>	Ci-dessus
UNCITRAL	United Nations Commission on International Trade Law
Vol.	Volume

Introduction Générale

Dans un contexte fort de globalisation des échanges, le droit du transport maritime international est à l'aube d'un enjeu majeur : celui de l'unification de ses règles ayant l'ambition de rétablir l'équilibre entre les intérêts des transporteurs maritimes et ceux des chargeurs. Ainsi, « *c'est le droit des transports maritimes du XXIe siècle qui est en jeu* »¹.

Il est vrai que de par les différentes mutations que connaissent les échanges commerciaux en général, et le transport en particulier, mais également face au foisonnement des textes et Conventions en vigueur, le contexte de la mondialisation exige aujourd'hui plus que jamais « *une approche d'actualisation et d'harmonisation des dispositions existantes* »².

Si l'histoire du droit du transport nous enseigne que cette volonté d'universalisation n'est pas nouvelle et que plusieurs tentatives ont déjà avorté³, la volonté d'équilibrer les rapports entre les différentes parties au contrat de transport a, elle aussi, eu du mal à être réalisée. En effet, depuis toujours, la Communauté internationale s'est intéressée à un contrat de transport d'une part équilibré entre les parties, d'autre part viable juridiquement. Tous les textes internationaux qui ont été élaborés – nous pensons ici à la Convention de Bruxelles de 1924⁴, la Convention de Hambourg de 1978⁵ ou même le Harter Act de 1893 – ont été le témoignage de différentes formes de compromis entre la liberté contractuelle et la protection des chargeurs face au transporteur. En effet, dans les années 1970, le réexamen des régimes de responsabilité applicables au transport de marchandises par voie maritime était réclamé par

¹ Philippe DELEBECQUE, DMF Hors Série n° 12, juin 2008, p.74.

² Hamid BESRI, « *Règles de Rotterdam, un enjeu pour les assurances* », www.leconomiste.com.

³ Laurent FEDI, Revue de droit des transports n° 7, juillet 2009, dossier 3, « *Présentation de la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises entièrement ou partiellement par mer* », Encyclopédies Lexis Nexis, Transport, Fascicule 1265, 1268 et 1269.

⁴ www.comitemaritime.org.

⁵ www.uncitral.org.

la plupart des nations concernées⁶. Certains pays, en particulier les pays en développement, étaient d'avis que la Convention de Bruxelles avait été élaborée par des « *nations coloniales* »⁷, essentiellement au profit de leurs intérêts maritimes et qu'il fallait corriger le déséquilibre constaté entre les transporteurs et les chargeurs. Ces efforts ont abouti à l'adoption de la Convention de Hambourg de 1978, laquelle a permis d'adopter une nouvelle approche de la responsabilité du transporteur. Toutefois, peu de pays⁸ ont suivi cette Convention, s'appliquant, dès lors, à des pays représentant moins de 5 % du commerce maritime.

Ainsi, force est de constater que la Convention de Bruxelles a toujours été vue comme favorisant le transporteur maritime tandis que les Règles de Hambourg ont quant à elles été considérées comme étant plus favorables aux chargeurs. Face à cela, la mission du Comité Maritime International (CMI) et de la Commission des Nations Unies pour le Droit Commercial International (CNUDCI)⁹ d'élaborer une Convention la plus équitable qui soit n'est pas allée sans emporter des difficultés.

Ainsi, la CNUDCI, à l'aide de son « Groupe de travail III », a engagé un travail de concertation avec le CMI, en 2002, pour élaborer un nouveau texte. Après six années de travail assidu et de recherche permanente de consensus est née la « Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer » dont la version finale a été présentée lors de la 41^{ème} session de l'Assemblée générale de la CNUDCI en juillet 2008. « *The baby is born* »¹⁰ le 11 décembre 2008, date à laquelle la Convention a été adoptée par l'Assemblée générale des Nations Unies. Le texte a été baptisé « Règles de Rotterdam ».

⁶ Notamment la France, les Etats-Unis, la Chine, la Grande-Bretagne pour ne citer que les nations les plus influentes.

⁷ Alain VILLEY et E. RODET, « *Transport maritime : les Règles de Rotterdam* », www.revue-du-commerce-international.info.

⁸ Nous pouvons citer notamment le Maroc, le Sénégal, la République Tchèque, l'Autriche, l'Egypte.

⁹ En anglais UNCITRAL pour United Nations Commission on International Trade Law.

¹⁰ Expression utilisée par Philippe DELEBECQUE lors du Colloque sur les Règles de Rotterdam à Marseille, le 20 mai 2010.

A la lecture de cette nouvelle Convention, le premier terme qui vient à l'esprit afin de résumer sa philosophie est sans aucun doute celui de « *pragmatisme* »¹¹. En effet, le pragmatisme se ressent en cela que les Règles de Rotterdam sont conçues pour répondre aux besoins pratiques et résoudre les problèmes qui peuvent naître du transport maritime. En ce sens, la nouvelle Convention est considérablement plus détaillée : forte de ses 96 articles, là où la Convention de Bruxelles en compte 10, les Règles de Rotterdam ont donc vocation à régir la plus grande partie des questions se posant en matière de transport par mer et de parvenir à une uniformité internationale. Elle tient également compte de l'évolution du transport maritime en favorisant l'avènement de la conteneurisation, du commerce électronique et propose le concept « maritime plus », qui permet à la Convention, non pas d'être une Convention multimodale, mais simplement de s'appliquer pour les pré-acheminements et *post*-acheminements¹².

Au-delà de ce qui précède, le pragmatisme se ressent également dans l'approche contractuelle du contrat de transport international voulue par les rédacteurs de la nouvelle Convention. Il est vrai que si celle-ci est surtout l'apanage de l'affrètement, une place importante a voulu lui être attribuée en matière de transport maritime rompant, dès lors, avec l'approche documentaire qu'était la Convention de Bruxelles. A côté de cette liberté contractuelle, la balance des risques a également été un point qui est sans cesse revenu dans les débats.

Ainsi, dans l'intérêt de ce travail, il ne s'agira pas de réaliser une étude comparée entre la nouvelle Convention et celles existantes à ce jour mais surtout de savoir ce que propose cette nouvelle Convention même si des comparaisons avec les Conventions existantes seront toutefois nécessaires pour comprendre certaines évolutions, voir même des régressions.

A ce titre, il convient de s'interroger sur le fait de savoir si les Règles de Rotterdam sont à la hauteur de leurs ambitions, à savoir si un rééquilibrage entre les forces en présence, une clarification du droit des transports et la prise en compte de l'évolution de ce domaine ont été réalisées.

¹¹ D. Thomas RHIDIAN, *A new Convention for the Carriage by Sea – The Rotterdam Rules, An analysis of the UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Lawtext Publishing Limited, 2009, p. 266.

¹² Philippe DELEBECQUE, « Pour les Règles de Rotterdam », *Gazette de la Chambre arbitrale maritime de Paris*, n° 20, Automne 2009.

Ainsi, si « *The baby is born* », il convient, de l'éduquer mais surtout de l'appréhender, de le comprendre. Ce sera, alors, l'objet du présent mémoire qui s'articule autour de deux parties. La première permettra d'analyser les obligations du transporteur telles qu'elles ont été pensées dans les Règles de Rotterdam, notamment en son chapitre 4 (Partie I), qui, une fois violées, conduisent à sa responsabilité (Partie II).

PREMIERE PARTIE

LES OBLIGATIONS DU TRANSPORTEUR

Les Règles de Rotterdam ont pour ambition de modifier les obligations du transporteur dans un contrat de transport qui imposent au transporteur des obligations au regard du transport de porte à porte et du concept « maritime plus » de la nouvelle Convention. Les Règles de Rotterdam impose, ainsi au transporteur non seulement des obligations dites « générales » ou traditionnelles, telle que l'obligation de recevoir la marchandise et la délivrer au destinataire mais aussi des obligations que nous qualifierons de « spécifiques », englobant alors l'obligation de mettre et maintenir le navire en état de navigabilité ou encore d'apporter les soins nécessaires à la marchandise.

Le rôle de ce chapitre est donc de mettre en lumière les obligations du transporteur, qu'elles soient générales ou spécifiques et de constater les changements opérés au regard, notamment, des nouvelles technologies et pratiques commerciales.

Ainsi, nous examinerons, dans un premier temps, les dispositions relatives aux obligations générales du transporteur et leurs durées (Chapitre I) pour, dans un second temps, se pencher sur les obligations spécifiques du transporteur tenant soit au navire, soit à la marchandise (Chapitre II).

Chapitre I

OBLIGATIONS GENERALES DU TRANSPORTEUR

ET DUREE DES OBLIGATIONS

Etant, là aussi, une marque du pragmatisme des rédacteurs des Règles de Rotterdam, une des nouveautés de cette nouvelle Convention est de mettre expressément à la charge du transporteur maritime des obligations d'ordre générales ou traditionnelles qui sont l'obligation de recevoir et de délivrer la marchandise au destinataire (section I); la durée de ces obligations étant également plus longue que dans toute autre Convention puisque s'appliquant de porte à porte (section II).

SECTION I : OBLIGATION GENERALE DU TRANSPORTEUR : RECEVOIR ET LIVRER LA MARCHANDISE AU DESTINATAIRE

L'une des obligations principale du transporteur, en vertu de tout contrat de transport, est de transporter la marchandise en provenance du lieu de réception au lieu de destination et la livrer au destinataire¹³ au moment opportun dans les mêmes conditions qu'elle était au moment de la réception.

Une telle obligation principale mais non fondamentale¹⁴ pour le transporteur est implicitement énoncée à l'article 3 § 2 de la Convention de Bruxelles disposant que « *le transporteur doit procéder de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées* ».

En revanche, dans les Règles de Hambourg du 30 mars 1978, rien n'est prévu. La seule disposition qui s'y rapproche est l'article 5 relatif à la responsabilité du transporteur.

Ce qui manque dès lors au niveau du transport maritime international est une référence explicite à l'obligation de livrer les marchandises à destination, alors même s'il ne s'agit que « *d'une obligation d'évidence* »¹⁵. Le droit français l'a bien compris, puisque la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 relative aux contrats d'affrètement et aux transports maritimes a pallié cette absence en énonçant que « [...] *les dispositions du présent titre s'appliquent depuis la prise en charge jusqu'à la livraison* »¹⁶.

Ainsi, afin de combler ce vide d'énonciation explicite de l'obligation d'acheminer et livrer la marchandise à destination à l'échelle internationale, les Règles de Rotterdam ont institué cette nouvelle obligation que l'on qualifiera de générale. En effet, l'article 11 de ladite

¹³ L'article 1 § 11 de la Convention définit le destinataire comme « *la personne ayant droit à la livraison des marchandises en vertu d'un contrat de transport, d'un document de transport ou d'un document électronique de transport* ».

¹⁴ Philippe DELEBECQUE, *DMF Hors série n° 13*, 2009, p. 70.

¹⁵ Christian SCAPEL et Pierre BONASSIES, *Traité de droit maritime, Droit Maritime*, L.G.D.J., édition 2010, p. 676.

¹⁶ L'article 15 de la loi du 18 juin 1966 dispose que : « *Par le contrat de transport maritime, le chargeur s'engage à payer un fret déterminé et le transporteur à acheminer une marchandise déterminée, d'un port à un autre. Les dispositions du présent titre s'appliquent depuis la prise charge jusqu'à la livraison* ».

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

Il résulte de cet article qu'une réclamation pour « *misdelivery* »¹⁷ relèvera désormais du champ d'application de la Convention, et le transporteur pourra, à la différence de la Convention de Bruxelles qui ne prévoit pas une telle réclamation, s'exonérer de sa responsabilité en vertu des articles 17 § 2 et 17 § 3 des Règles de Rotterdam¹⁸.

Il y a, dès lors, deux nouvelles obligations : recevoir la marchandise (§.1) et la livrer à destination (§.2).

§.1 : Recevoir la marchandise

L'obligation du transporteur de recevoir la marchandise est réglée par les articles 12, 27 et 33 des Règles de Rotterdam. Sous cette Convention, le transporteur a l'obligation de recevoir la marchandise pour le transport, qu'il soit maritime ou terrestre, et ne doit pas avoir d'autre but que ledit transport, étant entendu, comme nous le verrons ultérieurement¹⁹, que c'est la réception de la marchandise pour le transport qui déclenche l'application des Règles de Rotterdam.

Ainsi, s'il accepte les marchandises dans un autre but que le transport, par exemple un entreposage, les dispositions de la loi nationale qui concernent cette période trouveront application.

De plus, dans l'un des buts recherchés par la nouvelle Convention, le transporteur recevra la marchandise à transporter soit du chargeur, soit du chargeur documentaire²⁰ ou, si la loi ou la réglementation du lieu de réception exige que les marchandises soient remises à

¹⁷ Ce terme anglais inclus à la fois la délivrance de la marchandise à la mauvaise personne mais aussi la livraison des marchandises ayant subies des dommages par la faute du transporteur.

¹⁸ D. Thomas RHIDIAN, « *An analysis of the Rotterdam Rules* », *op. cit.*, p.92, (cf. note n° 11).

¹⁹ Sur ce point voir *infra*, p. 20.

²⁰ Le chargeur documentaire désigne, selon la Convention, une personne, autre que le chargeur qui accepte d'être désigné comme « *chargeur* » dans le document de transport ou le document électronique de transport.

une autorité ou à un autre tiers auprès duquel le transporteur pourra les retirer, auprès de cette autorité ou de ce tiers²¹.

Le transporteur est toutefois en droit de refuser la réception ou le chargement de la marchandise si cette dernière présente ou risque, selon toute vraisemblance raisonnable, de présenter pour le transporteur un réel danger pour les biens, personnes ou l'environnement²². Mais une fois que la marchandise sera reçue et que le transporteur en disposera, il devra la livrer au destinataire, conformément à l'article 11 de la nouvelle Convention.

§.2 : Livrer la marchandise

L'article 11 *in fine* des Règles de Rotterdam énonce clairement la règle selon laquelle le transporteur doit livrer la marchandise au destinataire. Cette obligation est d'ailleurs la conséquence directe du nouveau champ d'application de la Convention Internationale puisque celle-ci s'applique au porte à porte²³. Désormais, la livraison de la marchandise au destinataire lui appartient, sauf « montage contractuel ». En effet, cette obligation n'étant pas d'ordre public, les parties seraient donc libres de prévoir la livraison autrement, par exemple se soumettre à un transport de sous palan à sous palan, laissant la livraison être effectuée par un tiers²⁴.

Il en résulte qu'une réclamation pour absence de livraison de la marchandise est traitée par les Règles de Rotterdam et le transporteur pourra en être tenu responsable en vertu des articles 17 et suivants. Toutefois, le transporteur pourra bénéficier de la limitation de responsabilité de l'article 59 § 1 des Règles de Rotterdam²⁵. Sur ce point, il y a fort à parier que certain pays considérera cet élément comme un avantage incontestable pour le transporteur puisqu'en l'absence de livraison, les marchandises sont considérées comme

²¹ Article 12 § 2 a) des Règles de Rotterdam.

²² Article 15 des Règles de Rotterdam.

²³ Sur ce point, voir *infra*, p. 20.

²⁴ Sur ce point, voir *infra* p. 21.

²⁵ Sur ce point voir *infra*, p. 79.

« perdu » écartant de ce fait la limitation de responsabilité du transporteur²⁶. En considération des nouveaux articles relatif à la livraison, ces décisions ne seront plus applicable, le transporteur pourra donc limiter sa responsabilité puisque celle-ci s'applique désormais à tous « *les manquements des obligations du transporteur lui incombant en vertu de la présente Convention* »²⁷.

Cependant, à la lecture de l'article 11 qui prévoit que « *le transporteur doit, sous réserve de la présente Convention et conformément aux termes du contrat de transport, transporter les marchandises au lieu de destination et les livrer au destinataire* », la question se pose de savoir si le transporteur peut inclure d'autres clauses, non régies par la Convention, dans le contrat de transport.

A cette question, nous pouvons répondre par l'affirmative. En ce sens, le transporteur et le chargeur, conformément à la dimension contractuelle voulu par les rédacteurs de la Convention, peuvent intégrer dans le contrat des clauses non régies par la Convention. Ainsi, le paiement du fret, staries ou surestaries ou encore la possibilité de changer de port de destination sont des exemples de clauses pouvant être intégrées au contrat. Les parties pourraient en outre insérer une « *clause de guerre* »²⁸ ou « de grève », permettant au transporteur de décharger la marchandise à un endroit différent de leur destination originelle dans ces circonstances exceptionnelles. Cependant, tout doit se faire « *conformément aux clauses du contrat de transport* » tel que le précise ledit article 11.

De tout ce qui précède, il en résulte que le transporteur à donc deux obligations générales, celle de recevoir la marchandise et celle de la livrer au destinataire. Toutefois, il est nécessaire de s'interroger sur la durée de celles-ci.

²⁶ Kofi MBIAH, « *The liability and limitation of liability regime* », Comité Maritime International, Yearbook 2007-2008, Part II, The work of the CMI, p. 293.

²⁷ Sur ce point, voir *infra* p. 80 sur le domaine de la limitation de responsabilité.

²⁸ CMI International Working Group on the Rotterdam Rules, « *Questions and Answers on the Rotterdam Rules* », version 2009.10.10, www.comitemaritime.org, p. 5.

SECTION II : LA DUREE DES OBLIGATIONS GENERALES DU TRANSPORTEUR

Les Règles de Rotterdam apportent un nouveau cadre emportant une conséquence non négligeable sur le monde du transport maritime. En effet, cette Convention adopte une approche dite « maritime plus » qui consiste à donner à cette Convention non pas un caractère multimodal mais plutôt un caractère unimodal prenant en compte le pré-acheminement et le *post*-acheminement, ce qui pose le principe d'un transport de porte à porte.

§.1 : Le concept « maritime plus » : l'avènement du transport de porte à porte

La durée des obligations, qui coïncide forcément avec la période de responsabilité, sous les Règles de Rotterdam, diffère de celle qui existe actuellement en droit positif français ou en droit international, puisque tant l'article 15 de la loi du 18 juin 1966²⁹ que l'article 1 e) de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924³⁰ proposent une période de responsabilité du transporteur dite de « *port à port* » ou de « *sous palan à sous palan* »³¹.

Dans les Règles de Rotterdam, la durée de la responsabilité du transporteur, prévue par l'article 12 § 1³² est plus étendue, dans la mesure où celle-ci commence lorsque le transporteur reçoit la marchandise et se termine lorsque les marchandises sont livrées à destination. Il s'agit, dès lors, d'un transport dit de « *porte à porte* »³³, extension qui peut

²⁹ L'article 15 de la loi du 18 juin 1966 portant sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes dispose : « *Par le contrat de transport maritime, le chargeur s'engage à payer un fret déterminé et le transporteur à acheminer une marchandise déterminée, d'un port à un autre. Les dispositions du présent titre s'appliquent depuis la prise en charge jusqu'à la livraison* », loi n° 66-420.

³⁰ L'article 1 e) de la Convention de Bruxelles énonce que le « *transport de marchandises couvre le temps écoulé depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire* ».

³¹ En anglais : « *tackle to tackle* ».

³² L'article 12 § 1 des Règles de Rotterdam dispose : « *Le transporteur est responsable des marchandises en vertu de la présente Convention depuis leur réception par une partie exécutante ou lui-même en vue de leur transport jusqu'à leur livraison* ».

³³ En anglais : « *door to door* ».

d'ailleurs être considérée comme l'une des innovations majeures³⁴ puisqu'à ce jour, aucune Convention ne parle d'un tel champ d'application.

Ainsi, le critère permettant d'identifier la durée des obligations du transporteur est celui de la garde réelle et factuelle du contrôle que peut avoir le transporteur sur la marchandise. Dans cette période de contrôle efficace et de garde de la marchandise, le transporteur demeure pleinement responsable au sens de la nouvelle Convention. Toutefois, lorsque le transporteur n'a aucun contrôle effectif sur les marchandises, parce qu'elles sont entre les mains de tiers par exemple, la « *définition de la durée de la responsabilité doit être, par conséquent, ajustée* »³⁵ afin de savoir qui pourrait être éventuellement responsable en cas de dommage pendant cette période. En effet, l'article 12 § 2 a)³⁶ et b)³⁷ des Règles de Rotterdam prévoit par conséquent que si la loi ou la réglementation du lieu de réception ou de destination impose que les marchandises soient remises à une autorité ou à un tiers, la période de responsabilité ne commence et se termine que par la garde effective. Sur ce point, le risque, lors de ces périodes obligatoires dans lesquelles la marchandise reste sous la garde des autorités précitées, repose sur l'intérêt cargaison³⁸.

§.2 : Aménagement conventionnel

Cependant, gardant à l'esprit qu'il s'agit d'une Convention basée sur une approche contractuelle et non plus documentaire comme cela est le cas sous la Convention de Bruxelles, Convention de Hambourg ou encore de la loi française de 1966, l'on peut se demander si les parties au contrat pourraient déroger à l'article 12 § 1 des Règles de

³⁴ Michael F. STURLEY, « *Changes To Existing Law* », Comité Maritime International, Yearbook 2007-2008, Part II, The work of the CMI, p. 256.

³⁵ Alexander VAN ZIEGLER, « *The Liability of the Contracting Carrier* », Texas International Law Journal, Vol. 44:329/2009, p. 334.

³⁶ L'article 12 § 2 a) dispose que « *Si la loi ou la réglementation du lieu de réception exige que les marchandises soient remises à une autorité ou à un autre tiers auprès duquel il pourra les retirer, le transporteur est responsable des marchandises depuis leur retrait auprès de cette autorité ou de ce tiers* ».

³⁷ L'article 12 § 2 b) énonce que « *Si la loi ou la réglementation du lieu de livraison exige qu'il remette les marchandises à une autorité ou à un autre tiers auprès duquel le destinataire pourra les retirer, le transporteur est responsable des marchandises jusqu'à leur remise à cette autorité ou à ce tiers* ».

³⁸ Alexander VAN ZIEGLER, « *The Liability of the Contracting Carrier* », *op. cit.*, p. 334, (cf. note n° 35).

Rotterdam et prévoir, ainsi, une durée plus courte en soumettant, par exemple, le transport à un contrat dit de « sous palan à sous palan ».

Bien que les Règles de Rotterdam mentionnent clairement le principe du transport de porte à porte, il convient de noter que la période de responsabilité du transporteur dépend surtout des termes du contrat. Ainsi, rien dans la nouvelle Convention n'interdit aux parties de se soumettre, par exemple, à un transport de sous palan à sous palan.

A ce titre, l'article 12 § 3³⁹ des Règles de Rotterdam autorise expressément les parties à s'entendre sur le moment et le lieu de la réception et livraison de la marchandise. La seule restriction, afin d'éviter une utilisation abusive de cette règle, est celle mentionnée par les articles 12 § 3 a)⁴⁰ et 12 § 3 b)⁴¹ qui énonce que le moment de la réception de la marchandise ne peut avoir lieu après le début de leur chargement initial, et que le moment de la livraison de la marchandise ne peut intervenir avant la fin de leur déchargement final. Toute clause qui irait à l'encontre des articles susvisés serait frappée de nullité.

Par conséquent, « *il est tout à fait possible pour les parties de se soumettre à un contrat de transport de port à port dans lequel le chargeur délivre la marchandise dans des entrepôts au port de chargement, et le transporteur les livrent aux entrepôts au port de déchargement ; le transport n'étant responsable que pour le transport entre les deux entrepôts* »⁴².

De ce qui précède, on se rend donc compte que c'est donc la garde effective de la marchandise qui détermine la durée des obligations du transporteur maritime, durée qui a donc été rallongée par la nouvelle Convention, profitant ainsi, à l'ayant droit à la marchandise.

³⁹ L'article 12-3 des Règles de Rotterdam énonce : « *Afin de déterminer la durée de la responsabilité du transporteur, les parties peuvent convenir du moment et du lieu de la réception et de la livraison [...]* ».

⁴⁰ L'article 12 § 3 a) des Règles de Rotterdam dispose : « *Cependant, toute clause d'un contrat de transport est réputée non écrite dans la mesure où elle prévoit : Que la réception des marchandises est postérieure au moment où débute leur chargement initial conformément au contrat* ».

⁴¹ L'article 12 § 3 b) des Règles de Rotterdam énonce quant à lui : « *Cependant, toute clause d'un contrat de transport est réputée non écrite dans la mesure où elle prévoit : Que la livraison des marchandises est antérieure au moment où s'achève leur déchargement final conformément au contrat* ».

⁴² CMI International Working Group on the Rotterdam Rules, « *Questions and Answers on the Rotterdam Rules* », *op. cit.*, p. 5, (cf. note n° 28).

Chapitre II

LES OBLIGATIONS SPECIFIQUES

DU TRANSPORTEUR

Au-delà des obligations générales qu'impose la nouvelle Convention, d'autres d'ordre plus techniques que l'on qualifiera de spécifiques sont mises en œuvre par ladite Convention. En effet, le transporteur aura des obligations de deux ordres : une obligation tenant au navire, celle de faire diligence raisonnable afin de mettre et maintenir le navire en état de navigabilité, et des obligations tenant à la marchandise comme en prendre soin de façon appropriée et soigneuse.

Ce chapitre s'attardera donc sur les obligations spécifiques du transporteur que ce soit tant pour les marchandises (section I) que pour le navire (section II), ceci en vue d'évaluer les changements par rapport aux Conventions et surtout, de constater si ces obligations permettent un rééquilibrage des intérêts entre les transporteurs et les chargeurs.

SECTION I : LES OBLIGATIONS RELATIVES AU NAVIRE

Les rédacteurs de la nouvelle Convention CNUDCI ont consacré tout un paragraphe aux obligations du transporteur relatives au navire que l'on pourrait distinguer comme suit : d'une part, l'obligation de diligence raisonnable de fournir et maintenir un navire en état de navigabilité (§.1), d'autre part la durée de cette obligation (§.2).

§.1 : L'obligation de diligence raisonnable

Bien que certains commentateurs⁴³ soulignent que l'obligation de faire diligence raisonnable afin de s'assurer de la bonne navigabilité du navire puisse être considérée comme un « pléonasme »⁴⁴ dans le monde maritime, cette obligation a tout de même reçu une attention particulière dans la nouvelle Convention puisqu'en substance, l'article 14 des Règles de Rotterdam fait obligation au transporteur d'exercer « *une diligence raisonnable* » afin de garder et maintenir en bon état de navigabilité le navire. Cependant, cette notion doit être préalablement définie puisqu'elle a subi, dans son contenu, une modification substantielle.

1. La notion de diligence raisonnable

L'article 14 des Règles de Rotterdam, intitulé « *obligations spécifiques applicable au voyage par mer* », énumère des obligations qui correspondent de façon *quasi*-identique à l'article 3 § 1 de la Convention de Bruxelles⁴⁵ dans la mesure où cet article énonce que :

⁴³ Alexander VAN ZIEGLER, Professeur à l'Université de Zurich, représentant pour le gouvernement suisse dans le groupe de travail III de la CNUDCI.

⁴⁴ Alexander VAN ZIEGLER, « *The Liability of the Contracting Carrier* », *op. cit.*, p. 337, (cf. note n°35).

⁴⁵ L'article 3 § 1 de la Convention de Bruxelles énonce que : « *Le transporteur sera tenu avant et au début du voyage d'exercer une diligence raisonnable pour a) mettre le navire en état de navigabilité, b) convenablement armer, équiper et approvisionner le navire, c) approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées, pour leur réception, transport et conservation* ».

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

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

Au regard de cette article, l'on peut d'ores et déjà émettre une réserve, celle d'avoir maintenu la notion de « *diligence raisonnable* ».

En effet, comme le souligne très justement certains auteurs, « *l'expression diligence raisonnable, n'est qu'une traduction maladroite, et sans doute inexacte, de l'expression "due diligence" employée par le Harter Act américain* »⁴⁶. Cette critique avait déjà été formulée lors de la traduction qui en avait été faite pour la Convention de Bruxelles, critique qui avait alors par la suite reçu un écho favorable puisque le législateur français, à l'occasion de l'élaboration de la loi du 18 juin 1966 relative aux contrats d'affrètement et aux transports maritimes, avait « *écarté les termes de diligence raisonnable, pour parler seulement de diligence* »⁴⁷ ou encore « *d'examen vigilant* »⁴⁸.

La diligence raisonnable est bien un examen vigilant que doit tout professionnel à son cocontractant, notion qui doit être précisée puisque rigoureusement contrôlée par les tribunaux⁴⁹.

Toutefois, à côté de cette notion de diligence raisonnable, il convient également de définir la notion de navigabilité

⁴⁶ Christian SCAPEL et Pierre BONASSIES, *Traité de droit maritime, Droit Maritime, op. cit.*, p. 678 (cf. note n° 15).

⁴⁷ *Ibid.*

⁴⁸ *Ibid.*

⁴⁹ Voir en ce sens, par exemple, CA Paris, 3 février 1977, DMF 1977, p. 653 ; CA Montpellier, 2° Ch., 26 juin 2001 ; CA Paris, 5° Ch., 22 janvier 2004, n° 2002/15937. Lamy Transport, Tome II, édition 2007, jurisprudence n° 2250 p. 947.

2. La notion de navigabilité

L'obligation de mettre et maintenir le navire en état de navigabilité signifie que le navire doit être en condition pour faire face aux périls de la mer qui, de cette manière, s'attendent à les rencontrer au cours du voyage. Le standard de navigabilité requis dépend donc de plusieurs facteurs tels que le type de marchandise à charger, la nature du navire et la nature du voyage.

Les rédacteurs de l'article 14 reprennent, comme nous l'avons précédemment observé⁵⁰, de façon identique les trois aspects de l'article 3 § 1 de la Convention de Bruxelles. La navigabilité du navire ne concerne donc pas seulement l'aspect physique du navire selon l'article 14 a), mais comprend également l'armement, l'équipement et l'approvisionnement du navire⁵¹ avec l'obligation de le maintenir armé, équipé et approvisionné⁵².

En particulier, un navire est en état de naviguer, en vertu de l'article 14 a), si sa structure est raisonnablement capable de faire face aux périls qui pourraient être attendus durant le voyage et que les moteurs soient exempts de défaut. De plus, l'équipage doit être suffisant en nombre, compétent, opérationnel, et correctement formé et entraîné pour le navire et le voyage en question. De la même manière, le navire doit avoir à son bord l'équipement nécessaire afin de poursuivre le voyage et être suffisamment avitaillé.

Enfin et en vertu de l'article 14 c), les cales et toutes les autres parties du navire où les marchandises sont chargées doivent être en bon état, c'est-à-dire qu'elles doivent être suffisamment adaptées pour recevoir et charger la marchandise pour la délivrer à la bonne destination, dans de bonnes conditions. En outre, les cales doivent être soigneusement propres afin de prévenir les marchandises de toutes contaminations au chargement ou au déchargement. De même, la marchandise doit être convenablement arrimée dans la mesure où

⁵⁰ Sur ce point, voir *supra*, p. 24.

⁵¹ Article 14 b).

⁵² Article 14 c).

l'arrimage ne doit pas affecter la sécurité du navire⁵³. Cette obligation est en quelque sorte le corolaire de la notion de bon père de famille tel qu'entendu en droit commun⁵⁴.

Mais au-delà de la notion pure de navigabilité, les Règles de Rotterdam prennent également en compte la conteneurisation qui a un impact non négligeable sur la navigabilité du navire.

3. L'avènement de la conteneurisation pris en compte

L'article 14 c) prend en compte l'avènement de la conteneurisation⁵⁵ qui est de plus en plus présent et dispose pour la marchandise que le conteneur doit être « *approprié et en bon état pour leur réception, leur transport et leur conservation* ». Cet article est dans la ligne directrice adoptée par les différentes juridictions puisque l'obligation du transporteur d'exercer une diligence raisonnable s'étend aux conteneurs fournis par le transporteur⁵⁶.

En particulier, l'article 14 c) énonce expressément que, conformément aux cales et aux autres parties du navire, tous les conteneurs fournis par le transporteur doivent être raisonnablement adaptés pour recevoir, charger et préserver la marchandise. Par exemple, le conteneur que le transporteur fournit pour le transport de marchandise doit être adapté aux marchandises particulières. En ce sens, si la réfrigération est requise pour le transport de marchandises, le transporteur doit fournir un conteneur avec réfrigération.

Dès lors, le transporteur est tenu d'une obligation de diligence raisonnable envers le navire, entendu au sens large, obligation que l'on aurait pu qualifier d' « *examen vigilant* »⁵⁷,

⁵³ Sur l'arrimage, voir *infra* p. 42.

⁵⁴ Normalement prudent et diligent, attentif, soucieux des biens qui lui sont confiés comme s'il s'agissait des siens, *le bon père de famille* est utilisée par les juristes comme mètre étalon pour définir la norme comportementale en se rapportant à un individu de référence.

⁵⁵ La Convention définit le terme « *conteneur* » comme « *tout type de conteneur, de citerne ou de plate-forme transportable, de caisse mobile ou toute unité de charge similaire utilisée pour grouper des marchandises et tout équipement accessoire à cette unité de charge* ».

⁵⁶ William TETLEY, *Marine Cargo Claim*, Thompson 2008, Chapitre 15, note 921-2.

⁵⁷ Sur ce point, voir *supra* p. 25.

c'est d'ailleurs « *en ce sens que les tribunaux lisent les textes* »⁵⁸, il n'y a donc aucune raison que cela change au regard de cette nouvelle Convention en raison notamment de la volonté des rédacteurs de durcir les obligations du transporteur. Les juges sont donc très stricts à l'égard du transporteur puisqu'ils lui refusent la possibilité de se décharger de cette obligation, lui conférant ainsi un caractère personnel.

4. Contenu de l'obligation de « diligence raisonnable » : le caractère personnel de l'obligation

La combinaison des articles 14 et 18 sur la responsabilité du transporteur pour d'autres personnes des Règles de Rotterdam rend le transporteur responsable pour manquement à l'obligation de navigabilité du navire causé par des actes ou omission des parties exécutantes⁵⁹, capitaine ou équipage du navire, employés ou toute autre personne liée au contrat de transport.

Ainsi, pour diverses raisons, le transporteur peut confier la tâche de faire diligence raisonnable afin de mettre et maintenir le navire en état de navigabilité à ses employés ou des contractants indépendants (comme les « *parties exécutantes* ») qui s'engagent à respecter ces obligations conformément au contrat de transport, mais il en sera néanmoins responsable pour leur manquement à cette obligation⁶⁰. L'obligation du transporteur d'exercer une diligence raisonnable pour mettre et maintenir le navire en bon état de navigabilité en vertu de l'article 14 des Règles de Rotterdam « *ne se délègue pas* »⁶¹, tout comme ce n'est pas le cas dans la Convention de Bruxelles en vertu de son article 3 § 1.

⁵⁸ Voir jurisprudence citées *supra* p. 25, note 49.

⁵⁹ Le terme « *partie exécutante* » est défini par la Convention et celui-ci « *désigne une personne, autre que le transporteur, qui s'acquitte ou s'engage à s'acquitter de l'une quelconque des obligations incombant à ce dernier en vertu d'un contrat de transport concernant la réception, le chargement, la manutention, l'arrimage, le transport, les soins, le déchargement ou la livraison des marchandises, dans la mesure où elle agit, directement ou indirectement, à la demande du transporteur ou sous son contrôle* ».

⁶⁰ D. Thomas RHIDIAN, « *An analysis of the Rotterdam Rules* », *op. cit.*, p.107 (cf. note n° 11).

⁶¹ Christian SCAPEL et Pierre BONASSIES, *Traité de droit maritime, Droit Maritime*, *op. cit.*, p. 679 (cf. note n° 15).

Le transporteur ne peut pas décharger cette obligation de diligence raisonnable pour la navigabilité du navire, puisque la diligence raisonnable doit être considérée comme son propre travail, caractérisant ainsi, dans une certaine mesure, son propre fardeau.

Enfin, cette obligation est également considérée comme une « *super obligation impérative* »⁶² dans la mesure où elle ne peut même pas être déléguée dans le cadre d'un contrat de volume, pourtant bien connu pour ses largesses contractuelles. C'est pour des raisons de sécurité et de l'importance de celles-ci qu'elle ne pourra en aucun cas être déléguée même dans un contrat de volume. Cette idée est clairement énoncée à l'article 80 § 4 régissant les contrats de volume qui énonce que « [...] *le présent article ne s'applique pas aux droits et obligations prévus aux articles 14 a) et b) [...]* » qui concerne donc, les obligations particulières du transporteur applicable au voyage par mer.

Enfin, et s'il est encore nécessaire de prouver que cette obligation revêt une importance particulière pesant sur le transporteur maritime, sa responsabilité peut être engagée si le demandeur allègue simplement que l'innavigabilité a probablement contribué⁶³ à la perte, au dommage ou au retard⁶⁴. Le doute profitant, dès lors, au demandeur, faisant peser sur le transporteur, une présomption de faute.

§.2 : Durée de l'obligation

1. Une obligation continue

Tout comme la Convention de Bruxelles, l'obligation du transporteur de fournir un navire en état de navigabilité n'est pas, sous les Règles de Rotterdam, une obligation absolue

⁶² D. Thomas RHIDIAN, « *An analysis of the Rotterdam Rules* », *op. cit.*, p.108, (cf. note n° 11).

⁶³ Nous soulignons.

⁶⁴ Article 17 § 4 b), sur ce point voir *infra* p. 57 sur la responsabilité du transporteur.

comme cela peut être le cas en *Common Law*, mais c'est plutôt une obligation d'exercer une diligence raisonnable afin de s'assurer de la navigabilité du navire⁶⁵.

La différence avec le droit positif actuel est qu'en vertu de l'article 14, l'obligation de fournir un navire en bon état de navigabilité est continue⁶⁶. En effet, le transporteur doit exercer une diligence raisonnable « *avant, au début et pendant*⁶⁷ le voyage par mer » pour mettre et maintenir le navire en état de navigabilité, veiller à ce qui soit convenablement arrimé, équipé et approvisionné tout au long du voyage mais également de maintenir les cales et autres parties du navire où sont chargés les marchandises en bon état, ainsi que tout conteneur fourni par le transporteur pour la préservation et sécurité de la marchandise.

L'extension de l'application de bon état de navigabilité tout au long du voyage par mer a été justifiée par les développements de sécurité maritime requis qui ont eu lieu depuis l'avènement de la convention de Bruxelles⁶⁸. En particulier, la disposition qui impose les obligations au transporteur en relation avec la navigabilité du navire seulement « *avant et au début du voyage* » n'était pas en adéquation avec le code ISM⁶⁹, qui met en place des procédures pour la sécurité du navire⁷⁰.

Les rédacteurs des Règles de Rotterdam ont donc fait en sorte, avec l'extension temporelle de l'obligation de diligence raisonnable afin de maintenir le navire en état de navigabilité, que celle-ci ne soit plus en conflit avec ledit Code ISM.

Ainsi, le fait qu'aujourd'hui le transporteur utilise des communications avancées et des systèmes de localisation pour rester en contact avec le navire lorsqu'il est en mer constitue une raison valable pour adopter cette nouvelle position et créer ainsi une rupture avec la Convention de Bruxelles qui restreint, « *avant et au départ du voyage* », l'obligation de mettre le navire en bon état de navigabilité ; il faut toutefois noter à sa décharge que l'article 3 § 1 de

⁶⁵ Diego Esteban CHAMI, « *The Obligation of the Carrier* », www.rotterdamrules2009.com, p. 5.

⁶⁶ Nous soulignons.

⁶⁷ Nous soulignons.

⁶⁸ D. Thomas RHIDIAN, « *An analysis of the Rotterdam Rules* », *op. cit.*, p. (cf. note n° 11).

⁶⁹ International Safety Management ou Code International de Gestion et de Sécurité.

⁷⁰ En ce sens, l'article 1 § 4 du Code ISM énonce des mesures pour la prévention des pollutions des mers ainsi que des procédures de maintenance sur les navires qui doivent être respectées par le transporteur tout au long du voyage.

la convention de Bruxelles reflète en pratique les affaires maritimes du début du 20^{ème} siècle (moment de sa rédaction), époque où le transporteur n'était pas en mesure de communiquer avec le navire après son départ⁷¹.

Enfin, l'extension explicite de la durée de l'obligation d'exercer une diligence raisonnable afin de maintenir la navigabilité du navire « *pendant le voyage* » exprime plus que jamais l'idée exprimée par certains auteurs et praticiens selon laquelle « *on serait toutefois dans l'erreur, si l'on pensait que le transporteur peut se désintéresser du navire dès que le voyage a débuté, et abandonner son bâtiment à la seule diligence du capitaine* »⁷².

En outre, pour avoir une meilleure compréhension de la durée de l'obligation de navigabilité, il convient de définir certaines notions exprimées dans les Règles de Rotterdam.

2. Notion des termes « avant le voyage », « début du voyage » et « pendant le voyage »

L'article 14 fait ainsi une obligation continue de diligence raisonnable en ce qui concerne la bonne navigabilité du navire sans toutefois définir les termes qu'il utilise. Dès lors, l'article 14 énonce, nous l'avons vu⁷³, que cette obligation de diligence raisonnable du transporteur s'effectue « *avant, au début et pendant le voyage par mer* ». Mais alors, quid des notions d' « *avant le voyage* », « *début du voyage* » et « *pendant le voyage* » ? Juridiquement, qu'est-ce que cela signifie ?

A cette question, la jurisprudence, en vertu de l'article 3 § 1 de la Convention de Bruxelles, fournit des orientations à la lumière de la définition des termes « *avant le voyage* » et « *au début du voyage* ».

« *Avant le voyage* » doit être interprété et entendu comme le moment où le navire arrive « *dans l'orbite du transporteur* »⁷⁴, que ce soit le propriétaire du navire ou une

⁷¹ D. Thomas RHIDIAN, « *An analysis of the Rotterdam Rules* », *op. cit.*, p.105, (cf. note n° 11).

⁷² Christian SCAPEL et Pierre BONASSIES, *Traité de droit maritime, Droit Maritime, op. cit.*, p. 679 (cf. note n° 15).

⁷³ Sur ce point, voir *supra* p. 30.

⁷⁴ Arrêt « *Muncaster Castle* » du 7 décembre 1961, DMF 1963. 246.

entreprise chargée du contrôle, tandis que le « *début du voyage* » a été interprété, en *Common Law*, comme englobant la période du début de l'embarquement jusqu'au moment où le navire commence son voyage⁷⁵.

Enfin, la notion « *pendant le voyage par mer* » n'est pas très claire et les tribunaux devront très probablement préciser le moment où se terminera cette obligation de faire diligence raisonnable pour maintenir la bonne navigabilité du navire. En effet, celle-ci se terminera-t-elle lorsque le navire entrera au port de déchargement ou lorsque le déchargement de la marchandise du navire sera terminé⁷⁶ ? Seule une réponse des tribunaux pourra nous éclairer mais nous pouvons penser que ceux-ci opteront pour la fin de l'obligation une fois le déchargement terminé. En effet, si le terme « *voyage par mer* » doit être entendu, quant à lui, comme incluant le déchargement de la marchandise du navire, qui tombe dans le champ d'application de l'article 14, la locution « *voyage par mer* » devrait être interprétée comme se terminant quand le navire arrive au port de déchargement, l'article 14 aurait été privé d'une grande partie de sa force, puisque le but de cette obligation est d'étendre l'obligation de navigabilité du transporteur pour la totalité du voyage⁷⁷.

§.3 : Perspective/critique

L'obligation du transporteur de fournir un navire en bon état de navigabilité et d'exercer une diligence raisonnable pour le mettre et le maintenir dans cet état pour le voyage en mer a, dans son ensemble, suscitée des inquiétudes et des objections.

La principale objection fut que l'obligation continue d'exercer une diligence raisonnable afin de maintenir la bonne navigabilité du navire puisse modifier l'ensemble des risques entre le transporteur et l'intérêt cargaison sous les Règles de Rotterdam, « *car cela*

⁷⁵ Arrêt *Maxine Footwear Co / Canadian Government Merchant Marine*, 1959.

⁷⁶ D. Thomas RHIDIAN, « *An analysis of the Rotterdam Rules* », *op. cit.*, p.107, (cf. note n° 11).

⁷⁷ *Ibid.*

mettrait une charge trop lourde sur le transporteur, ce qui pourrait avoir une incidence sur les coûts tel qu'une augmentation du taux de fret »⁷⁸.

Ensuite, des préoccupations ont été soulevées sur l'implication pratique de l'extension de l'obligation de diligence raisonnable alors qu'un navire peut rencontrer des problèmes en mer et en haute mer. Or, dans ce cas là, il ne serait pas possible de faire diligence raisonnable pour maintenir une navigabilité du navire jusqu'à ce qu'il atteigne un port d'escale.

La réponse à ces interrogations est que l'obligation de navigabilité impose au transporteur sous les Règles de Rotterdam de faire une diligence raisonnable plutôt que d'être une obligation absolue. Ainsi, le transporteur s'attend à exercer ses compétences de façon « *raisonnable* » et avec soins pour assurer la navigabilité du navire.

C'est, en quelque sorte, une obligation de moyens ou de résultat selon où se trouve le transporteur ; Il est clair que les juges n'auront pas les mêmes attentes ou sévérités en ce que le navire soit en haute mer ou aux alentours du port. Cela serait en adéquation avec la force de cette obligation qui est relative, et qui aura pour conséquence que le niveau de la diligence raisonnable et le critère de contrôle sur la navigabilité du navire sera différent en fonction du lieu où se trouvera le navire⁷⁹.

Cette obligation est objective et doit être mesurée par la pratique, en tenant compte des pratiques internationales et des circonstances particulières à chaque cas, tel que la nature du navire ou l'état de la connaissance du moment des faits, que le navire soit dans le port ou en haute mer.

⁷⁸ Discussion au sein du groupe de travail de la CNUDCI dans le projet préliminaire d'instrument pour un contrat de transport de marchandise par mer du 8 juin 2002, Rapport de la 9^{ème} session, note 123 § 43.

⁷⁹ Francesco BERLINGIERI, « *Carrier's obligations and liabilities* », PART II - The Work of the CMI, Yearbook 2007-2008, p. 281.

SECTION II : LES OBLIGATIONS RELATIVES A LA MARCHANDISE

La lecture de la Convention suggère que des obligations de deux ordres pèsent sur le transporteur. L'une est une obligation d'ordre général, obligation de soins appropriés à la marchandise (§. Préliminaire). Les autres sont des obligations spécifiques à chacun des moments successifs du transport, prendre en charge la marchandise (§.1) et de procéder à son chargement et à son arrimage (§.2), puis de réaliser le voyage prévu au contrat (§.3), enfin, à destination, de décharger et livrer la marchandise à son destinataire (§.4).

Paragraphe préliminaire : obligation de procéder de façon appropriée et soigneuse

Comme nous l'avons vu précédemment⁸⁰, l'article 13 § 1 des Règles de Rotterdam imposent au transporteur deux obligations : recevoir la marchandise et la livrer au destinataire. Ces deux obligations supplémentaires, en comparaison avec la Convention de Bruxelles⁸¹, sont en rapport direct avec le champ d'application de porte à porte des Règles de Rotterdam, qui étendent la période de responsabilité puisqu'elle débute à partir du moment où le transporteur ou une partie exécutante reçoit la marchandise et prend fin à la livraison au destinataire. Pendant toute cette période, le transporteur a l'obligation de prendre soins des marchandises qui sont sous sa garde conformément à l'article 13 § 1 de la Convention.

1. Notion d'obligations de soins apportées à la marchandise

Le transporteur ne doit pas seulement effectuer les opérations concernant les marchandises prévus à l'article 13 § 1 ou réaliser seulement ce qui est convenu dans le contrat ; il doit également effectuer ces obligations « *de façon appropriée et soigneuse* », tel que prévu par ledit article 13 § 1, quelque soit, d'ailleurs, le mode de transport employé en vertu du contrat de transport.

⁸⁰ Voir *supra*, p. 16.

⁸¹ Obligations nouvelles surtout sur le fait d'être explicitement énoncées dans les Règles de Rotterdam.

Ces obligations correspondent à l'identique aux obligations respectives du transporteur par mer énoncées à l'article 3 § 2 de la Convention de Bruxelles. Ainsi, l'interprétation des termes « *soigneux et approprié* » qui en a été faite sous ladite Convention sera d'une aide précieuse dans l'interprétation de l'obligation de soins de l'article 13 § 1. En effet, en règle générale, les soins que le transporteur doit apporter aux marchandises sont des soins ordinaires, « *des soins d'usage et non des soins extraordinaires qui seraient rendus nécessaires par la nature particulière de telle ou telle cargaison sauf si le chargeur a stipulé une obligation spéciale en ce sens* »⁸². Ainsi, le transporteur devra s'acquitter de son obligation de soins en vertu de l'article 13 § 1 s'il adopte une pratique qui est valable aux yeux de tous, c'est-à-dire exerçant des soins raisonnables durant ces opérations. Cette obligation ne pourra pas, toutefois, être contrôlée avec la même force s'il s'agit de vices inhérents à des marchandises particulières, vices qui permettent d'ailleurs d'exonérer le transporteur maritime⁸³.

En outre, la notion de « *soins à apporter de façon appropriée et soigneuse* » est variable en fonction des marchandises particulières, du voyage particulier, du navire ou du véhicule et les connaissances de chaque facteur susmentionnée que le transporteur a ou devrait avoir connu⁸⁴.

Le transporteur exercera donc ses obligations de soins de façon appropriée et soigneuse pour charger et décharger la marchandise s'il prévoit le chargement et déchargement des marchandises conformément aux pratiques qui sont généralement applicables à des types de marchandises particulières ou des navires et véhicules particuliers.

Si, toutefois, le transporteur rencontre des difficultés dans le chargement des marchandises du fait de la nature de la marchandise, ce dernier pourra remplir correctement ses obligations de chargement et de déchargement s'il requiert des informations nécessaires auprès d'experts afin de s'assurer qu'il puisse charger et décharger des marchandises sans mettre en danger lesdites marchandises⁸⁵.

⁸² Lamy Transport, Tome II, édition 2009, p. 321.

⁸³ Sur ce point, voir *infra* p. 72.

⁸⁴ D. Thomas RHIDIAN, « *An analysis of the Rotterdam Rules* », *op. cit.*, p.99, (cf. note n° 11).

⁸⁵ *Ibid.*

« *La nature particulière de la marchandise peut commander des soins spéciaux. Il devra ici aussi s'acquitter de son obligation de soin mais celle-ci n'est que de moyens* »⁸⁶ ; s'il le fait correctement, il n'aura pas à répondre du dommage subi par la marchandise.

2. Nature de l'obligation : une obligation personnelle

L'obligation de prendre soin de la marchandise, en vertu des Règles de Rotterdam tout comme la Convention de Bruxelles, est, à l'image de l'obligation de mettre et maintenir le navire en état de navigabilité⁸⁷, une obligation « *personnelle* » pour le transporteur en ce qui concerne les obligations qui lui incombent⁸⁸. Le transporteur sera, en vertu de l'article 18, responsable pour tout manquement à ses obligations de soins qu'il doit apporter à la marchandise « *a) qui résultent des actes ou omissions d'une partie exécutante, b) du capitaine ou de l'équipage du navire, c) de ses propres préposés ou de ceux d'une partie exécutante, d) de toute autre personne qui est lié par le contrat de transport, dans la mesure où ces personnes agissent directement ou indirectement, à la demande du transporteur ou sous son contrôle* ». Ainsi, le transporteur ne peut pas échapper à sa responsabilité pour une réclamation contre ses préposés qui ont été négligent dans l'exécution de leurs obligations.

Toutefois, si la personne négligente est une partie exécutante qui effectue ou s'engage à effectuer des obligations qui sont sous la responsabilité du transporteur durant le trajet de port à port de l'opération de transport, elle pourra néanmoins, conformément aux conditions posées par les articles 19 et 20, être tenu responsable solidairement et conjointement sauf que le transporteur et la partie exécutante pourront appliquer les limites de responsabilités prévues par le chapitre 12 de la présente Convention.

⁸⁶ Martine REMOND-GOUILLOUD, *Etudes Internationales, Droit Maritime*, 2^e édition, 1993, p. 364.

⁸⁷ Sur ce point, voir *supra* p. 26.

⁸⁸ En effet, il sera tenu responsable de ses obligations que pour les obligations qui lui incombent, mais il pourra, on le verra plus tard (voir *infra* p. 40), se décharger de ces mêmes obligations pour certaines opérations.

Cette obligation de soins appropriés considérée comme fondamentale⁸⁹, vient compléter l'obligation d'exercer une diligence raisonnable afin de mettre et maintenir le navire en état de navigabilité.

En revanche, et c'est là une différence importante avec l'obligation de mettre et maintenir un navire en état de navigabilité, l'obligation de soins peut se déléguer puisqu'elle ne doit plus, contrairement à ce qui est édicté sous la Convention de Bruxelles, s'appliquer à chacun des moments du transport. En effet, l'obligation de soins à la marchandise peut reposer, pour certaines opérations, sur le chargeur ou le destinataire dans la mesure où l'article 13 § 2 des Règles de Rotterdam énonce que « *le transporteur et le chargeur peuvent convenir que le chargement, manutention, l'arrimage ou le déchargement des marchandises sera exécuté par le chargeur, le chargeur documentaire ou le destinataire. Cette convention est mentionnée dans les données du contrat* ».

Cette disposition, considérée par certains auteurs comme étant une innovation majeure des Règles de Rotterdam⁹⁰, consacre la validité des clauses FIO, FIOS et FIOST⁹¹, ou toute autre clause similaire qui permet de transférer les risques de chargement et de déchargement aux ayants droits de la marchandise, et surtout au destinataire même en l'absence de tout accord exprès de sa part sur ce transfert, ce qui pourrait être inconfortable pour lui. Cet article consacre, ainsi, l'approche anglaise qui n'a pas été consacrée par la Convention de Bruxelles.

Les dispositions de l'article 13 § 2 des Règles de Rotterdam permettent le transfert de la garde de la marchandise aux parties qui auront en charge le chargement, la manutention, l'arrimage ou le déchargement ; le transporteur ne pouvant, ainsi, être tenu responsable pour tout dommage causé à la marchandise durant ces opérations. Cette disposition a été très débattue⁹² puisque il y avait à craindre que ce principe pourrait être abusé par les transporteurs. Toutefois, la disposition est limitée au cas où ces clauses « *sont mentionnées dans les données du contrat* ». Ainsi, l'article 13 § 2 de la Convention a donc été soutenue par

⁸⁹ Christian SCAPEL et Pierre BONASSIES, *Traité de droit maritime, Droit Maritime, op. cit.*, p. 681 (cf. note n° 15).

⁹⁰ *Loc. cit.*, p. 682.

⁹¹ FIO signifie « *Free In and Out* », FIOS signifie « *Free In and Out Stowed* », FIOST signifie « *Free In and Out Stowed Trimmed* ».

⁹² Alexander VAN ZIEGLER, « *The Liability of the Contracting Carrier* », *op. cit.*, p. 337, (cf. note n° 35).

une majorité à la CNUDCI parce qu'elle reflète une forte demande du commerce internationale⁹³.

Une fois que l'obligation soigneuse et appropriée apportée à la marchandise a été remplie par le transporteur, le temps de sa prise en charge, de son chargement et son arrimage est intervenu.

§.1 : Prise en charge, chargement et arrimage

1. La prise en charge de la marchandise

a) Notion

Si, en considération de la Convention de Bruxelles, la prise en charge « *est d'un intérêt pratique considérable puisque c'est avec elle que commence l'application du statut propre du transport maritime* »⁹⁴, cet intérêt et tout aussi considérable pour ce qui est des Règles de Rotterdam.

De ce fait, le doyen Rodière définit la prise en charge comme « *étant l'acte juridique par lequel le transporteur accepte la marchandise au transport* »⁹⁵ ou encore, « *c'est l'acte à la fois matériel et juridique par lequel le transporteur prend possession effective de la marchandise et l'accepte au transport* »⁹⁶. Ainsi, le seul fait d'accepter la marchandise constitue le point de départ de la prise en charge. C'est seulement au moment de la prise en charge, mais seulement à ce moment, que le transporteur devient garant de la marchandise⁹⁷. Encore faut-il savoir quand intervient ce moment.

⁹³ Alexander VAN ZIEGLER, « *The Liability of the Contracting Carrier* », *op. cit.*, p. 337, (cf. note n° 35).

⁹⁴ René RODIERE, *Traité général de droit maritime, Affrètements et transports*, Tome II, édition Dalloz, 1968, p. 139.

⁹⁵ *Loc. cit.*, p. 138.

⁹⁶ T. Com. Marseille, 21 juin 1994, BTL 1994, p. 605.

⁹⁷ Lamy Transport, Tome II, *op. cit.*, p. 317 et 318, note 590, (cf. note n° 82).

b) Le moment de la prise en charge

Sous les Règles de Rotterdam, la prise en charge de la marchandise commence, conformément à l'article 12, à partir de la réception de la marchandise. C'est donc à ce moment précis que la marchandise sera considérée sous la garde du transporteur.

Néanmoins et pour se prémunir de toute responsabilité éventuelle, le transporteur a intérêt à retarder le moment de la prise en charge. Toutefois, il ne faut pas perdre de vue que la présente Convention revêt un champ d'application de porte à porte, ce qui a pour conséquence de rendre le transporteur responsable de la marchandise depuis le lieu d'entreposage desdites marchandises par exemple, ce qui n'est pas le cas dans la loi du 18 juin 1966 ou dans la Convention de Bruxelles de 1924.

Face à cette extension de la période de responsabilité du transporteur maritime, les parties au contrat de transport peuvent, en vertu de l'article 12 § 3 a) de la Convention, convenir du moment et du lieu de la réception des marchandises sauf que ce moment ne peut pas, sous peine de réputer la clause non écrite, être postérieur au moment où débute leur chargement initial conformément au contrat. La lecture de cet article à la lumière de l'article 13 § 2 peut laisser perplexe puisqu'ils apparaissent contradictoire. En effet, l'article 12 § 3 a) énonce que la prise en charge ou la réception de la marchandise ne peut pas intervenir après le début du chargement initial alors que l'article 13 § 2 énonce, quant à lui, que le chargement peut être effectué par le chargeur ou le destinataire.

Comment lire ces deux articles ?

En premier lieu, il faut s'attarder sur le terme « *réception* » et savoir ce qu'il signifie. En effet, l'article 12 § 3 a) énonce que « *la réception ne peut pas intervenir après le début du chargement initial* », mais de quelle réception parle-t-on ici, est-ce la réception initiale ? Ainsi, le transporteur peut-il réceptionner les marchandises pour la première fois aux entrepôts et les faire charger sur le navire par le chargeur ou le destinataire ?

La réponse à cette question semble positive si on estime que la réception après l'opération de chargement sur le navire doit être considérée comme une réception qui n'est pas « *initiale* » puisque celle-ci aurait été faite aux entrepôts. Cela laisserait donc au transporteur la possibilité d'interrompre la période de responsabilité, puisqu'à ce moment là,

il n'aura plus la garde de la marchandise. Il en redeviendrait responsable une fois que l'opération de chargement est terminée.

De plus, le chargement sur le navire ne serait pas « *initial* », conformément à l'article 12 § 3 a). Là encore, il faut préciser ce que l'on entend par « *chargement initial* ».

Le groupe de travail de la CNUDCI nous apporte quelques précisions sur ce point puisqu'il ressort des travaux préparatoires⁹⁸ qu'il faut entendre par « *chargement initial* », le chargement qui intervient sur le premier moyen de transport, qui pourrait être un camion, un navire ou un train. En effet, il ne faut pas perdre de vue que l'on est dans un champ d'application de porte à porte qui a donc vocation à être multimodal. Ainsi, si le seul moyen de transport utilisé est un navire, l'article 12 § 3 a) signifie que les parties ne peuvent s'entendre sur une période de responsabilité plus courte que « *sous palan-sous palan* ».

En revanche, si les parties concluent un contrat de transport de « *porte à porte* », il serait impossible, pour les parties au contrat, de s'entendre sur une période de responsabilité qui commencerait après le chargement du camion, qui est dès lors, le « *chargement initial* » des marchandises dans le cadre du contrat de transport tel qu'entendu par l'article 12 § 3 a)⁹⁹.

Cette interprétation ne contreviendrait pas à l'article 13 § 2 qui, *ab initio*, énonce « *sans préjudice du chapitre 4* » et serait également conforme à la force impérative employée par l'article 12 § 3 de la Convention qui sanctionnerait de nullité toute clause contraire.

Enfin, une dernière question mérite d'être posée : le transporteur, dans le cadre d'un transport de « *porte à porte* », peut-il interrompre sa période de responsabilité pour faire effectuer le chargement du navire puisque celui-ci ne sera pas considéré comme « *initial* » ? L'article 13 § 2 semble l'admettre dans la mesure où il est évoqué le « *chargement* » et non pas le « *chargement initial* ». Toutefois, seul les tribunaux et la doctrine pourront nous éclairer sur cette question.

⁹⁸ CMI International Working Group on the Rotterdam Rules, « *Questions and Answers on the Rotterdam Rules* », *op. cit.*, p. (cf. note n° 27).

⁹⁹ *Ibid.*

2. Le chargement de la marchandise

Le chargement de la marchandise s'entend de l'opération suivant la prise en charge. Cette dernière est définie comme étant une « *opération matérielle qui consiste à mettre la marchandise à bord du navire* »¹⁰⁰. Le chargement de la marchandise sur le navire comporte dès lors « *deux opérations qui se succèdent sans interruption pour chaque marchandise ou chaque lot de marchandises : la mise à bord et l'arrimage* »¹⁰¹.

2.1 La mise à bord

Alors que le droit positif impose impérativement que l'opération de chargement doit être réalisée par le transporteur maritime¹⁰², les Règles de Rotterdam énoncent, en vertu de l'article 12 § 3, que cette opération peut être réalisée par le chargeur, le chargeur documentaire ou le destinataire. Cette énonciation consacre l'analyse du juge Devlin, grand magistrat britannique, qui dans une décision *Pyrene v. Scindia*, du 14 avril 1954, avait jugé que rien n'interdisait aux parties qui étaient liées par la Convention de Bruxelles, de confier l'opération de chargement ou de mise à bord aux ayants droits de la marchandise ; « *dans ce cas là, le transporteur n'assume pas les risques du chargement* »¹⁰³.

¹⁰⁰ Christian SCAPEL et Pierre BONASSIES, *Traité de droit maritime, Droit Maritime, op. cit.*, p. 683, (cf. note n° 15).

¹⁰¹ René Rodière, *Traité général de droit maritime, op. cit.*, p. 149, (cf. note n° 94).

¹⁰² L'article 3 § 2 de la Convention de Bruxelles énonce que : « *Le transporteur, sous réserve des dispositions de l'article 4, procédera de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées* ». L'article 38 du décret du 31 décembre 1966 énonce quant à lui que : « *Nonobstant toute clause contraire, le transporteur procède de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde et au déchargement de la marchandise. Il doit à la marchandise les soins ordinaires conformément à la convention des parties ou aux usages du port de chargement* ».

¹⁰³ *Pyrene v. Scindia*, 14 avril 1954, *Lloyd's Law Reports*, 1954.1.321, in Christian SCAPEL et Pierre BONASSIES, *Traité de droit maritime, Droit maritime, op. cit.*, p. 684, (cf. note n° 15).

2.2. L'arrimage de la marchandise : notion

Le mot « *arrimage* » est à l'origine un terme marin désignant la répartition et le rangement de la cargaison à bord d'un navire¹⁰⁴. Par extension, l'arrimage désigne aussi la fixation.

Le dictionnaire de DE KERCHOVE¹⁰⁵ le définit en mettant l'accent sur l'aspect répartition de la cargaison : « *L'arrimage est cette importante branche de l'art du marin qui a pour objectif la manipulation, le placement et le fardage des marchandises d'une manière telle que soient sauvegardées : la sécurité du navire et de l'équipage, la protection de la marchandise, l'économie de place à bord du navire, la rapidité des opérations de chargement et de déchargement* ».

L'arrimage obéit également à des considérations commerciales puisqu'il faut obtenir un rendement commercial optimum en réduisant, par exemple, la durée de l'immobilisation du navire, « *la rentabilité du voyage est à ce prix* »¹⁰⁶. Il découle directement de son obligation d'agir de façon appropriée et soigneuse qui peut néanmoins être effectuée par le chargeur ou le destinataire en vertu de l'article 13 § 2 des Règles de Rotterdam.

Mais le principal problème que pose l'arrimage est celui de la mise sur le pont de certaines marchandises.

2.3. L'arrimage en pontée des marchandises

Le principe dégagé par la nouvelle Convention est que ce texte s'applique à toutes les marchandises transportées sans distinction.

¹⁰⁴ Antoine FURETIERE, « *Dictionnaire Universel* », SNL - LE ROBERT, Paris, 1984.

¹⁰⁵ René DE KERCHOVE, « *International Maritime Dictionary* », New Jersey, Etats-Unis, éditions 1961.

¹⁰⁶ Christian SCAPEL et Pierre BONASSIES, *Traité de droit maritime, Droit Maritime, op. cit.*, p. 685, (cf. note n° 15).

a) Arrimage en pontée régulier

Les Règles de Rotterdam énoncent, en application de l'article 25 § 1, quatre cas¹⁰⁷ dans lesquelles le transport de marchandises en pontée sera considéré comme régulier.

Le transport en pontée sera considéré comme régulier si, « 1) *il est exigée par la loi*, 2) *si il s'effectue dans ou sur des conteneurs ou véhicules adaptés au transport en pontée et sur des ponts qui sont spécialement équipés pour transporter de tels conteneurs ou véhicules*, 3) *s'il est conforme au contrat de transport* », ce qui semble viser ici la pontée dans lequel intervient avec l'accord du chargeur et valide également les clauses qui prévoient au document de transport que le chargeur donne par avance son accord à un tel transport¹⁰⁸, « 4) *s'il est conforme aux coutumes, usages ou pratiques du commerce en question* ».

Si le transporteur met des marchandises sur le pont conformément à l'article 25 § 1, il sera responsable selon le régime général édicté par la Convention sauf qu'il ne sera pas tenu responsable « *du fait des risques particuliers que comporte ce transport* »¹⁰⁹. En d'autres termes, cet article signifie alors que le transporteur sera, dans ce cas précis, « *responsable selon les mêmes conditions que si la marchandise était transportée en cale sauf qu'il ne sera pas responsable des risques particuliers tels que la mouille ou la chute à la mer* »¹¹⁰. En revanche, tel n'en sera pas le cas s'il s'agit d'un arrimage en pontée irrégulier.

b) Arrimage en pontée irrégulier

Dans les hypothèses où les marchandises ont été mises sur le pont faute d'accord du chargeur, d'exigence légale ou contraire aux coutumes et usages, ce transport en pontée sera considéré comme non régulier. Le transporteur en sera donc responsable pour tout dommage,

¹⁰⁷ L'article 25 § 1 énumère trois cas mais en réalité, l'article 15 § 1 c) peut être divisé en deux ; voir en ce sens Ch. SCAPEL et P. BONASSIES, *Traité de droit maritime, Droit Maritime, op. cit.*, p. 693, (cf. note n° 15).

¹⁰⁸ Christian SCAPEL et Pierre BONASSIES, *Traité de droit maritime, Droit Maritime, op. cit.*, p. 693, (cf. note n° 15).

¹⁰⁹ Article 25 § 2.

¹¹⁰ Ch. SCAPEL et P. BONASSIES, *Traité de droit maritime, Droit Maritime, op. cit.*, p. 693, (cf. note n° 15).

perte ou dommage et ne pourra, en vertu de l'article 25 § 3, se fonder sur un cas excepté de l'article 17 afin de s'exonérer de sa responsabilité. Il pourra, toutefois, se prévaloir de la limitation de responsabilité régie par les articles 59 et suivants de la Convention sauf si le transporteur charge les marchandises sur le pont alors qu'il a été clairement convenu entre les parties que les marchandises seraient transportées en cale¹¹¹. Dans un tel cas, la faute inexcusable sera donc caractérisée selon les Règles de Rotterdam.

Ce régime de la pontée mis en place par les Règles de Rotterdam reçoit une acception large de la doctrine qui voit en lui un régime « *complet, clair et équilibré* »¹¹².

2.4 L'arrimage en pontée des conteneurs

La conteneurisation est sans doute l'une des évolutions les plus marquantes du transport maritime. Apparue dans les années 1920 aux Etats-Unis dans les transports ferroviaires, elle a gagné la France peu de temps après car les premières utilisations maritimes y ont été enregistrées en 1925. Cependant, l'exploitation commerciale de ce mode de conditionnement tel que nous le voyons de nos jours ne date que de 1956.

La conteneurisation a donc moins d'un siècle et pourtant son essor lui laisse une place de choix dans les échanges maritimes internationaux, ce dont les rédacteurs de la nouvelle Convention n'ont pu passer outre une époque où « *tout ou presque se met en boîte* »¹¹³.

Ainsi, le chargement et l'arrimage en pontée des conteneurs a fait l'objet d'une rédaction précise au sein de la Convention, notamment en son article 25 § 1 b) dans lequel elle vise également le transport des conteneurs sur des véhicules adaptés au transport en pontée. Ces conteneurs doivent être transportés « *sur des ponts qui sont spécialement équipés pour transporter de tels conteneurs ou véhicules* ».

¹¹¹ Article 25 § 5 des Règles de Rotterdam.

¹¹² Christian SCAPEL et Pierre BONASSIES, *Traité de droit maritime, Droit Maritime, op. cit.*, p. 694, (cf. note n° 15).

¹¹³ Vola Marielle RAJAONARISON, « *La conteneurisation dans les échanges maritimes internationaux* », mémoire 2005, Centre de Droit Maritime et des Transports (CDMT).

Cette Convention vise donc « *les porte-conteneurs mais également les navires mixtes affectés pour partie au transport conventionnel, pour partie au transport de conteneurs ou de véhicules* »¹¹⁴. Le transporteur ne devra plus, ainsi, requérir l'accord du chargeur pour un tel transport, tel qu'imposé par la jurisprudence « *Ville de Tanya* »¹¹⁵ et qui crée une grave insécurité juridique pour les transporteurs maritimes de conteneurs. Ce transport devra simplement être conforme au contrat de transport. « *Autant de bonnes raisons pour adopter sans tarder les Règles de Rotterdam qui modernisent enfin le droit des transports maritimes et tiennent compte des nécessités pratiques* »¹¹⁶.

Ainsi, une fois que la marchandise est chargée et arrimée sur le navire, celui-ci est fin prêt pour l'expédition maritime.

§.3 : L'accomplissement du voyage

Le contrat de transport a, dans les Règles de Rotterdam, pour finalité le déplacement de la marchandise ainsi que sa remise au destinataire. Cette opération de transport constitue l'accomplissement du voyage qui est « *l'objet essentiel du contrat de transport maritime* »¹¹⁷.

Si, sur ce point, les Règles de Rotterdam n'apportent pas plus de précision que les Conventions actuelles, sauf à dire expressément en son article 12 § 1 que le transporteur « *procède de façon appropriée et soigneuse au [...] transport [...] des marchandises* », ce transport devra néanmoins se faire, en principe, « *en droiture* » c'est-à-dire effectué « *par la route habituelle et dans les meilleurs délais* »¹¹⁸.

¹¹⁴ Christian SCAPEL et Pierre BONASSIES, *Traité de droit maritime, Droit Maritime, op. cit.*, p. 696, (cf. note n° 15).

¹¹⁵ Cass. Com. 18 mars 2008, *Ville de Tanya*, DMF 2008.538.

¹¹⁶ Philippe DELEBECQUE, DMF 2009, Hors-série n° 13, n° 76, in Christian SCAPEL et Pierre BONASSIES dans « *traité de droit maritime* », *op. cit.*, p. 697, (cf. note 15).

¹¹⁷ Christian SCAPEL et Pierre BONASSIES, *Traité de droit maritime, Droit Maritime, op. cit.*, p. 698, (cf. note n° 15).

¹¹⁸ Antoine VIALARD, *Droit maritime*, 1^{ère} édition, PUF, 1997, p. 394, note 454.

Cependant, le transporteur conserve une certaine latitude afin de choisir sa route et se dérouter dans certains cas.

1. Le déroutement

Tout comme la Convention de Bruxelles de 1924 et la loi du 18 juin 1966, la nouvelle Convention CNUDCI énonce que tout déroutement allant à l'encontre du principe du voyage en droiture sera considéré comme fautif mais « *un tel déroutement ne prive le transporteur ou une partie exécutante maritime d'aucun moyen de défense ni d'aucune limitation prévus par la présente Convention, sous réserves des dispositions de l'article 61* » selon l'article 24 de ladite Convention. Cela remet en cause l'analyse qui est faite du déroutement en Common law, puisque tout déroutement est analysé comme « *faisant sortir le navire du voyage prévu par le contrat, le transporteur étant alors privé principalement de la possibilité d'invoquer un cas excepté ou la limitation de responsabilité* »¹¹⁹.

La seule limite imposée par la Convention est que seule une faute inexcusable prive le transporteur de toute limitation de réparation.

Quant au déroutement prévu par la Convention de Bruxelles de 1924, seul celui qui est fait pour sauver des vies ou des biens en mer est considéré comme non fautif. Les Règles de Rotterdam de leur côté, se contente de renvoyer à la loi applicable au contrat de transport afin de savoir s'il peut caractériser un manquement de la part du transporteur. Ainsi, les voyages en droiture étant de moins en moins fréquents, la pratique du transbordement s'est développée.

2. Le transbordement

Tout comme la Convention de Bruxelles, telle qu'amendée ou non, les Règles de Rotterdam ne contiennent aucune disposition relative au problème du transbordement, qui rappelons-le, consiste à faire passer la marchandise d'un navire à un autre. Ainsi, en cas de litige, ce sera la

¹¹⁹ W. TETLEY, *Marine Cargo Claims*, p. 737 et s. in Christian SCAPEL et Pierre BONASSIES, *Traité de droit maritime, Droit Maritime, op. cit.*, p. 698, note n° 54, (cf. note n° 15).

loi nationale du tribunal saisi qui régira les questions relatives au transbordement. Par conséquent, s'il s'agit de la loi française qui doit s'appliquer, nous renvoyons le lecteur vers de nombreux ouvrages traitant de ce domaine¹²⁰ ; l'objet du présent mémoire étant de se cantonner à ce qui est traité par les Règles de Rotterdam.

3. Le retard

Le système de responsabilité tel qu'il y figure dans le chapitre 5 des Règles de Rotterdam introduit une responsabilité du transporteur pour les dommages qui résultent du retard dans la livraison des marchandises à destination. Dans cet objectif, le retard signifie qu'il sera considéré comme tel dès que celui-ci sera dépassé, si bien sûr, celui-ci a été précédemment agréé par les parties. Ce n'est pas une responsabilité pour un retard probable en acceptant les marchandises au transport mais, au contraire, il est restreint aux dommages qui résultent d'une absence de livraison au bon endroit au bon moment. Enfin, le concept de « retard » touche uniquement la responsabilité du transporteur en ce qu'il a été agréé entre les parties. Sur ce point, le retard fera l'objet d'une étude plus approfondie dans l'étude de la responsabilité du transporteur¹²¹.

§.4 : Déchargement et livraison

1. Le déchargement

Ne posant pas de difficulté réelle de compréhension ni d'interprétation, le déchargement de la marchandise ne fera pas, ici, l'objet d'un long développement. Néanmoins, il faut toutefois préciser que le transporteur ou l'ayant droit à la marchandise, en

¹²⁰ En ce sens, notamment, Christian SCAPEL et Pierre BONASSIES, *Traité de droit maritime, Droit Maritime, op. cit.*, p. 698 à 700 (cf. note n° 15) ; Lamy Transport, « *transbordement et déchargement* », section IV, p. 311, note 593 et suivantes.

¹²¹ Sur ce point, voir *infra* p. 67.

vertu de l'article 13 § 2 de la Convention, devra procéder au déchargement des marchandises. Ainsi, celui qui effectue cette opération sera responsable de tout dommage causé à la marchandise durant ladite opération de déchargement.

Si le transporteur effectue lui-même le déchargement, la marchandise ne sera pas considérée comme livrée à ce moment, conservant de fait, la garde de la marchandise et doit, dès lors, lui apporter les soins ordinaires.

Enfin, le transporteur devra décharger la marchandise au lieu précisé dans le contrat de transport, ou livrer la marchandise au destinataire.

2. La livraison

Il ne s'agira pas ici de faire une étude approfondie de cette notion qui mérite à elle seule une étude complète, néanmoins, il est nécessaire d'en préciser la notion ainsi que d'étudier les difficultés que peut rencontrer le transporteur au moment de la livraison.

a) Notion

En vertu de l'article 11 des Règles de Rotterdam, le transporteur a l'obligation de livrer la marchandise au destinataire. Néanmoins, à la lumière de la Convention, l'obligation de livrer la marchandise est réglée en détail au chapitre 9.

Cependant, les Règles de Rotterdam ne définissent pas la livraison, il faut donc se référer au droit national. Ainsi, le Doyen Rodière la définit comme « *l'acte juridique par lequel le transporteur accomplit son obligation fondamentale en remettant au destinataire (ou à son représentant), qui l'accepte, la marchandise qu'il a déplacée à cette intention* »¹²².

Toutefois, la notion juridique de la livraison a été longuement débattue afin de savoir si celle-ci devait être une conception abstraite ou matérielle. La jurisprudence a tranché cette

¹²² René RODIERE, Traité général de droit maritime, *op. cit.*, p. 182, (cf. note n° 94).

question en faveur d'une conception matérielle de la livraison. En effet, la Cour de cassation à jugé par un arrêt du 17 novembre 1992, que la livraison se définit comme « *l'opération par laquelle le transporteur remet matériellement¹²³ la marchandise à l'ayant droit, celui-ci étant en mesure d'en prendre possession, de vérifier son état et, le cas échéant, de prendre toutes réserves utiles* »¹²⁴.

b) Le moment de la livraison : une innovation majeure source de difficulté d'interprétation

Le moment de la livraison mérite d'être étudié dans la mesure où celui-ci constitue une innovation qui peut être source de difficultés d'interprétations. En effet, si livrer la marchandise et en prendre possession sont deux prérogatives distinctes effectuées par deux entités différentes (transporteur/destinataire) elles ont toutefois une caractéristique commune : transférer la garde de la marchandise, et, de fait, la responsabilité qui en découle.

Si les Règles de Rotterdam précisent, en vertu de l'article 12-1, que « *le transporteur est responsable des marchandises jusqu'à leur livraison* », l'article 43 du même texte précise, quant à lui, que le transporteur a une obligation de livrer les marchandises à destination, obligation qui est, nous l'avons vu, essentielle mais non fondamentale¹²⁵, alors que le destinataire a, conformément aux dispositions de l'article 45 des Règles précitées, une obligation d'en prendre livraison.

Il est donc essentiel de savoir à quel moment peut être opéré le transfert de la garde de la marchandise. Autrement dit, il convient de se demander à quel moment précis la livraison peut être effectuée.

A ce titre, il ne faut pas perdre de vue que les Règles de Rotterdam ont été rédigées sous l'angle de la liberté contractuelle. C'est ainsi que l'article 12 énonce que « *les parties peuvent convenir du moment et du lieu de la livraison* » tout en fixant une limite à cette liberté qui revêt d'ailleurs une forme impérative, puisqu'il précise dans son alinéa 3 b), « *qu'aucune clause ne peut, sous peine d'être réputée non écrite, faire intervenir la livraison avant le*

¹²³ Nous soulignons.

¹²⁴ Cass. Com. 17 novembre 1992, navire *Rolline*, DMF 1993.563, note Pierre BONASSIES.

¹²⁵ Sur ce point, voir *supra* p. 16 et suivantes.

déchargement final prévu par le contrat » ; c'est dire que la durée de responsabilité du transporteur concernant la livraison ne pourra aucunement être réduite en deçà du sous-palan.

L'article 13 § 2 de la Convention apporte, pour sa part, une innovation majeure, dans la mesure où le transporteur peut, avec l'accord du chargeur, transférer aux ayants droit la responsabilité tant du chargement que du déchargement des marchandises, rendant, dès lors, les clauses FIO, FIOS et FIOST pleinement valides.

Toutefois, les articles 12 § 3 et 13 § 2 précités semblent soulever des difficultés d'interprétation quant à la détermination du moment de la livraison lorsque les parties ont convenu, en vertu dudit article 13 § 2, que le destinataire procéderait au déchargement de la marchandise. En effet, d'une part, nous pourrions considérer que la livraison ne doit intervenir qu'après le « *déchargement final* », conformément à l'article 12 § 3. Dans ce cas, on considèrera que la livraison aura été effectuée par le transporteur qu'après que le déchargement final ait été effectué par le destinataire... Une telle considération aboutirait à une situation ambiguë, d'autant plus que cela pourrait remettre en cause la notion même de livraison telle qu'entendue en droit français, qui est, rappelons-le, la remise matérielle de la chose. En effet, dans le cas du déchargement effectué par le destinataire, la marchandise serait matériellement entre les mains de celui-ci sans pour autant que, juridiquement, la livraison soit considérée comme effective à son égard... Voilà une « *curieuse situation, montage inconfortable* »¹²⁶.

D'autre part, nous pourrions considérer que la livraison peut intervenir « *conformément au contrat* » tel qu'énoncé dans l'article 12 § 3 *in fine* de la Convention, c'est-à-dire avant le déchargement. Une telle acception aura certainement pour conséquence de rendre les clauses dites « *de livraison en cale* » valides¹²⁷. Cependant, elle signifierait que toute clause du contrat de transport serait nulle si elle prévoit que la livraison est antérieure au « *déchargement final* », à l'exception de l'hypothèse dans laquelle les parties conviendraient d'une telle clause... Une telle interprétation serait déconcertante, d'autant plus au regard de la force impérative des dispositions de l'article 12.

¹²⁶ Christian SCAPEL et Pierre BONASSIES, *Traité de droit maritime, Droit Maritime, op. cit.*, p. 708, (cf. note n° 15).

¹²⁷ *Ibid.*

Force est de constater que si la liberté contractuelle permet certaines innovations majeures en matière de transport maritime, cela peut néanmoins conduire à des dispositions quelquefois « *laborieuses* »¹²⁸ qui peuvent aboutir à l'instauration d'une insécurité juridique. Il apparaît *de facto* nécessaire de connaître la véritable pensée des rédacteurs de la Convention, mais il ne fait aucun doute que la doctrine et la jurisprudence sauront se saisir de cette difficulté d'interprétation.

c) Le bénéficiaire de la livraison

Il reste donc à déterminer qui est le bénéficiaire de la livraison. Sur ce point, la Convention vise le destinataire et ce sont les articles 45 à 47 de ladite Convention qui énoncent différentes règles de procédure pour la livraison des marchandises au destinataire, principalement en fonction du document de transport qui a été prévu au contrat.

1. La première règle s'applique à la livraison lorsque ni un document de transport négociable ni un enregistrement électronique est délivré. En vertu de l'article 45, le transporteur devra livrer la marchandise à la personne qui est identifiée comme destinataire dans le contrat. Si, toutefois, le nom et adresse du destinataire ne sont pas inclus dans un tel contrat, la partie contrôlante doit communiquer ces informations au transporteur avant ou à l'arrivée des marchandises au lieu de destination afin d'assurer la livraison des marchandises¹²⁹. Dans chaque cas, le transporteur réserve son droit de refuser de livrer la marchandise si la personne qui se prétend être le destinataire ne s'est pas identifiée correctement comme le destinataire à la demande du transporteur¹³⁰.

2. La deuxième règle, telle que prévue à l'article 46 de la Convention, couvre la livraison de la marchandise quand un document de transport non négociable doit être remis au transporteur.

¹²⁸ Philippe DELEBECQUE, « *Pour les Règles de Rotterdam* », Gazette de la Chambre, *op. cit.*, (cf. note n° 12).

¹²⁹ Article 45 b) des Règles de Rotterdam.

¹³⁰ Article 45 a) des Règles de Rotterdam.

Dans un tel cas, le transporteur est obligé de livrer la marchandise au destinataire seulement si le destinataire, qui s'est correctement identifié, remet le document de transport non négociable ou, si plusieurs document originaux non négociable ont été livrés, la remise d'un seul suffit. Ainsi, la cession d'un des originaux rend les autres non-valables et ineffectifs¹³¹. Le transporteur pourra, néanmoins, refuser de livrer la marchandise si la personne se prétend être le destinataire mais échoue à s'identifier correctement à la demande du transporteur et pourra également refuser de livrer la marchandise si le document non négociable ne lui est pas remis¹³².

3. La troisième règle est applicable à la livraison en cas d'émission d'un document de transport négociable ou d'un document électronique.

Si un document de transport négociable est émis, le transporteur doit seulement délivrer la marchandise au titulaire du document de transport négociable qui a été remis ou, si plus d'un original du document de transport négociable ont été émis, la remise d'un original suffit¹³³.

Si le document de transport négociable est un document à ordre et si le titulaire est identifié dans ce document comme chargeur ou destinataire, ou c'est une personne à laquelle le document est correctement endossé, le transporteur devra seulement livrer la marchandise au titulaire qui s'est correctement identifié.

Si un document de transport électronique est livré, le transporteur devra livrer la marchandise sur démonstration du titulaire, en accord avec les procédures requises à l'article 9 § 1, qu'il est le titulaire du document de transport électronique¹³⁴.

¹³¹ D. Thomas RHIDIAN, « *An analysis of the Rotterdam Rules* », *op. cit.*, p. 96, (cf. note n° 11).

¹³² Article 46 a) de la Convention.

¹³³ Article 47 c) de la Convention.

¹³⁴ Article 47 a) ii) de la Convention.

d) L'impossibilité de livrer au destinataire

Les Règles de Rotterdam prennent également en compte les cas dans lesquelles, malgré le fait que les marchandises arrivent au lieu de destination, le destinataire échoue à remettre le document requis tel qu'un connaissement ou s'il échoue à s'identifier correctement.

Ainsi, les Règles de Rotterdam font un pas de plus pour fournir des solutions permettant au transporteur de rechercher des instructions alternatives de livraison de la part de la partie contrôlant, du chargeur ou, si après des efforts raisonnables, le transporteur est incapable de localiser le chargeur, le chargeur documentaire¹³⁵.

Si le transporteur livre les marchandises en accord avec ces instructions alternatives, il sera réputé être acquitté de son devoir de livrer les marchandises conformément au contrat de transport, indépendamment du fait qu'il s'agisse d'un document de transport non négociable ou négociable¹³⁶.

e) Critiques

Toutefois, le droit du transporteur de rechercher des instructions alternatives dans le cas d'une livraison de marchandise quand un document de transport négociable ou un document de transport électronique est remis à une partie a reçu, cependant, de grandes critiques¹³⁷.

La plus grande concerne celle qui a été faite à l'encontre de l'article 47 § 2, qui soumet la livraison des marchandises sans la cession du document de transport négociable, car cela fragilise la fonction du document de transport négociable comme un document titre de propriété mais peut également avoir un impact négatif sur le commerce, notamment les pratiques bancaires, puisque cela réduira la valeur du connaissement ou du document de

¹³⁵ Article 45 c) et d), article 46 b) et c) et article 47 § 2 de la Convention.

¹³⁶ D. Thomas RHIDIAN, « *An analysis of the Rotterdam Rules* », *op. cit.*, p. 97, (cf. note n° 11).

¹³⁷ *Ibid.*

transport dans les mains de l'intermédiaire bancaire, et finira « *par affecter sérieusement le système courant du crédit documentaire* »¹³⁸.

f) Le problème de la lettre de garantie au déchargement

Le transporteur est dans l'obligation de livrer la marchandise à la remise du connaissement. A défaut, il s'expose à subir l'action du véritable titulaire du connaissement qui pourra obtenir le paiement de la valeur de cette marchandise, mais aussi à l'indemnisation de toutes les conséquences que cette faute de livraison a engendré.

Pourtant, aussi surprenant qu'il y paraît, cette pratique de livraison sans connaissement, avec tous les risques qu'elle comporte, est assez fréquente.

En effet, il arrive régulièrement que sous la pression commerciale du destinataire ou encore du fait de l'urgence imposée par la nature même de la marchandise, telle que des marchandises périssables, le transporteur délivre la marchandise sans connaissement. Celui-ci, alors conscient des risques qu'il encourt, se fera délivrer un lettre de garantie.

Cette garantie délivrée par une banque qui doit être d'un montant et d'une durée limitée, échappe à la prescription annale du contrat de transport et constitue l'engagement de payer par la banque¹³⁹.

A ce sujet, les Règles de Rotterdam innovent, dans le sens où elles étendent le bénéfice de la limitation de responsabilité à tout « *manquement aux obligations* » du transporteur. Cette disposition de la Convention est donc en rupture avec la tradition et les textes antérieurs qui n'accordaient cette limitation de responsabilité qu'« *aux seuls pertes et dommages subis par la marchandise* ». La conséquence de cette disposition n'est pas moindre pour le transporteur, bien au contraire, puisque celui-ci pourra bénéficier de la limitation de responsabilité « *même en cas de misdelivery* »¹⁴⁰.

¹³⁸ Report of Working Group III, 4 juin 2006, soixantième session.

¹³⁹ Sur la responsabilité du transporteur en cas de lettre de garantie au déchargement, voir *supra* p. 81.

¹⁴⁰ Philippe DELEBECQUE, DMF 2009, Hors-série n° 13, n° 82.

SECTION III : DISPENSE DES OBLIGATIONS DU TRANSPORTEUR DANS CERTAINES CIRCONSTANCES

Ainsi que nous venons de le voir, le transporteur maritime a l'obligation d'apporter les soins appropriés à la marchandise afin que celle-ci soit livrée à destination dans les mêmes conditions que celle qu'il a reçue, sinon il se heurte à une éventuelle responsabilité. Cependant, le transporteur peut, notamment dans les cas où la marchandise peut présenter un danger pour le navire et la vie des marins, être dispensé de ces obligations.

§.1 : Marchandises présentant un danger

En vertu de l'article 15 des Règles de Rotterdam, « *le transporteur peut refuser de recevoir ou de charger les marchandises, et peut prendre toute mesure autre mesure raisonnable, notamment les décharger, les détruire ou les neutraliser, si celles-ci présentent, ou risquent selon toute vraisemblance raisonnable de présenter, pendant la durée de la responsabilité du transporteur, un danger réel pour les personnes, les biens ou l'environnement* ».

§.2 : Sacrifice des marchandises

Le transporteur peut, en vertu de l'article 16 des Règles de Rotterdam, sacrifier des marchandises en mer lorsque cette décision est prise de manière raisonnable pour le salut commun ou pour préserver d'un péril la vie humaine ou d'autres biens engagés dans l'aventure commune.

CONCLUSION PREMIERE PARTIE

Les Règles de Rotterdam reprennent, en quelque sorte, le flambeau à la fois de la Convention de Bruxelles et à un degré moindre, de la loi française du 18 juin 1966, puisque cette Convention reprend les obligations relatives à la marchandise et au navire dans les articles 13 et 14. Toutefois, cette Convention va au-delà des dispositions de la Convention de Bruxelles et de la loi de 1966 et étend les obligations du transporteur en accord avec les pratiques modernes du monde des affaires et des développements technologiques. Ceci dans le but de rétablir un équilibre des intérêts entre transporteurs et chargeurs.

En effet, comme nous l'avons vu tout au long de cette première partie, le transporteur a deux types d'obligations, l'une d'ordre générale qui lui impose de recevoir et de livrer la marchandise à destination, l'autre d'ordre spécifique. Concernant l'obligation de soins à apporté aux marchandises en vertu de l'article 13, celle-ci s'applique à tous les modes de transport en accord avec le contrat de transport, reflétant l'application du transport de porte à porte voulu par les Règles de Rotterdam et impose au transporteur, non seulement l'obligation de charger, arrimer, décharger, livrer, mais également l'obligation de recevoir et livrer la marchandise. Nous l'avons vu, l'application de cette Convention rendra, dans ces conditions, valide les clauses FIOST mais seulement si elles sont intégrés dans le contrat de transport. Cependant les dispositions de l'article 12 § 3 et 13 § 2 laisse quelques difficultés d'interprétations.

Pour ce qui est de l'article 14 qui fait référence aux obligations spécifiques applicable au voyage en mer, celui-ci impose au transporteur de fournir un navire en état de navigabilité. Toutefois, cette obligation ne doit plus se faire seulement au début du voyage mais tout au long de celui-ci, c'est donc une obligation continue.

Enfin, dans le cas où ces obligations ne seraient pas respectées par le transporteur ou que des dommages seraient subi par la marchandise, la responsabilité du transporteur pourra être engagée.

DEUXIEME PARTIE

LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR MARITIME

Dire que l'expression « *balance des risques* » a été la plus fréquemment utilisée dans les discussions et délibérations du 3^{ème} Groupe de travail de la CNUDCI pour l'élaboration de la nouvelle Convention est un euphémisme¹⁴¹.

En effet, le point essentiel était de favoriser « *un équilibre des risques* »¹⁴² entre les transporteurs maritimes, ayant souvent la position de la partie forte, et les chargeurs ou destinataires, ayant *a contrario* la position de la partie faible. Cependant, et comme dans tout compromis, il est quasiment impossible d'obtenir un équilibre optimal au sein d'une disposition spécifique ; c'est plus dans la globalité des textes que celui-ci doit ressortir. Par conséquent, bien que les discussions sur la base de la responsabilité et la liste des exonérations aient été décidées et adoptées relativement tôt, d'autres discussions portant sur le régime de responsabilité ou le niveau de la limitation de responsabilité sont demeurées ouvertes jusqu'au tout dernier moment.

Découlant de toutes ces discussions et compromis, et surtout dans l'idée d'aboutir à un équilibre des risques, la nouvelle Convention a donc créée une nouvelle structure détaillant le fondement de la responsabilité du transporteur (Chapitre I) tout en maintenant un système de réparation propre à la responsabilité du transporteur maritime (Chapitre II).

¹⁴¹ Tomotaka FUJITA, « *Introduction* », Comité Maritime International, Yearbook 2007-2008, Part II, The work of the CMI, p. 277.

¹⁴² *Ibid.*

Chapitre I

LA NOUVELLE STRUCTURE DE LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR

S'il ne fait aucun doute que beaucoup d'efforts ont été déployés par le Groupe de travail de la CNUDCI, la règle essentielle en matière de responsabilité du transporteur pour perte, dommage ou retard causé aux marchandises se situe au sein de l'article 17 de la Convention, article qui a été un élément central dans l'ensemble du paquet de droits et obligations¹⁴³.

Si à première vue, cet article semble complexe, il est en réalité très structuré puisqu'il définit les différentes étapes du processus d'établissement de la responsabilité du transporteur. A ce titre, il contient des éléments de la Convention de Bruxelles et des Règles de Hambourg tout en clarifiant certaines lacunes apparues dans ces textes. En effet, si la base de l'article 17 est la faute, les rédacteurs de cette nouvelle Convention se sont toutefois largement inspirés de la Convention de Bruxelles et des Règles de Hambourg. Cet article est ainsi « *un alliage* »¹⁴⁴ de ces deux Conventions concernant le régime de la responsabilité. En réalité, nous le verrons, les paragraphes 1 et 2 sont une nouvelle interprétation de l'article 5 § 1 des Règles de Hambourg relatif au fondement de la responsabilité tandis que le paragraphe 3 revisite l'article 4 § 2 de la Convention de Bruxelles relatif aux cas exceptés avec toutefois quelques modifications nécessaires.

D'une manière générale, « *une tentative audacieuse* »¹⁴⁵ est opérée pour s'accommoder de la Convention de Bruxelles ainsi que des Règles de Hambourg et ainsi attirer un maximum de pays susceptible de signer et ratifier la Convention.

¹⁴³ Kofi MBIAH, « *The liability and limitation of liability regime* », *op. cit.*, p. 290. (cf. note n° 26).

¹⁴⁴ *Loc. cit.* p. 289.

¹⁴⁵ *Ibid.*

Ainsi, les éléments fondamentaux du régime de responsabilité tel qu'édicté par la Convention comprennent d'un côté, le régime de la responsabilité (section I) et de l'autre, la mise en place d'un système nouveau expliquant de manière détaillée la répartition de la charge de la preuve (section II), innovation majeure de la responsabilité sous les Règles de Rotterdam.

SECTION I : REGIME ET DOMAINE DE RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR

Le régime de la responsabilité du transporteur est un élément essentiel en matière de responsabilité puisque c'est sur cette base que le transporteur sera attiré devant les tribunaux. Or, dans un premier temps, nous verrons qu'à la lecture de l'article 17 § 1, il n'est pas aisé d'apprécier le régime de responsabilité (§.1) ; dans un second temps, nous en étudierons le domaine (§.2).

§.1 : La difficile appréciation du régime de responsabilité applicable au transporteur : Responsabilité de plein droit ou responsabilité pour faute ?

Comme dans tout régime de responsabilité, la première question qui se pose est celle de savoir quel régime de responsabilité doit être appliqué au transporteur. Si la Convention de Bruxelles de 1924 institue une responsabilité de plein droit ou une « *présomption de responsabilité* » à la charge du transporteur maritime, les choses ne paraissent pas si claires à la lecture des Règles de Rotterdam, notamment en son article 17.

En effet, cet article énonce en son alinéa premier que « *le transporteur est responsable de la perte, du dommage ou du retard de livraison subi par les marchandises, si l'ayant droit prouve que cette perte, ce dommage ou retard, ou l'événement ou la circonstance qui l'a causé ou y a contribué, s'est produit pendant la durée de sa responsabilité telle que celle-ci est définie au chapitre 4* ».

Au regard de cet article, et s'il est clairement énoncé que le transporteur est responsable de tout dommage subi par la marchandise pendant la période durant laquelle celle-ci est sous sa garde, l'ayant droit doit toutefois prouver que ce dommage a eu lieu pendant que la marchandise était sous la garde du transporteur. Ainsi, comment qualifier le régime de responsabilité applicable au transporteur ?

A cette question, s'il est donc « *malaisé d'apprécier la nature de la responsabilité* »¹⁴⁶, deux alternatives semblent dès lors se détacher.

La première serait de considérer que la Convention instaure une présomption de faute, obligeant l'ayant droit à prouver que le transporteur a commis une faute pendant que la marchandise était sous sa garde¹⁴⁷. La charge de la preuve pèserait donc, en premier lieu, sur le demandeur, l'ayant droit, et s'il n'y parvient pas, ce sera à considérer qu'elle est la victime d'un mauvais sort. En revanche, s'il y parvient, le transporteur pourra se dégager de sa responsabilité en prouvant qu'aucune faute de sa part n'est la cause du dommage ou y a contribué¹⁴⁸. Cette analyse de la consécration de la responsabilité pour faute semble être retenue par une partie de la doctrine, qui énonce que « *le système de responsabilité n'est pas de plein droit* »¹⁴⁹, ou encore que « *la base de la responsabilité est la faute* »¹⁵⁰.

La seconde alternative serait de considérer que la Convention instaure une responsabilité de plein droit, régime existant en droit positif, que ce soit tant dans la Convention de Bruxelles que dans la loi nationale française du 18 juin 1966. Ainsi, si le transporteur ne fait pas la preuve d'un cas excepté, il est responsable. Ce principe a été décrit par certains commentateurs comme étant le « *principe fondamental des transports maritimes : à savoir que le transporteur maritime est responsable de plein droit du dommage subi par la marchandise, sauf à lui à faire la preuve du cas excepté précis qui a été la cause du dommage, ce qui laisse nécessairement à sa charge tout dommage d'origine indéterminée* »¹⁵¹.

En conséquence, seul les tribunaux nous dirons dans quel sens il faut interpréter le régime de responsabilité du transporteur en vertu de l'article 17 § 1. Une chose est sûre, si c'est un régime de responsabilité pour faute et non une responsabilité de plein droit qui devra

¹⁴⁶ Christian SCAPEL et Pierre BONASSIES, *Traité de droit maritime, Droit Maritime, op. cit.*, p. 726 (cf. note n° 15).

¹⁴⁷ Un tempérament doit être apporté dans la mesure où la faute à prouver n'est pas obligatoirement une faute ayant un lien de causalité direct avec le dommage puisqu'elle peut également être une faute qui a contribué audit dommage. Sur ce point, voir *infra* p. 69, 70 et 71.

¹⁴⁸ Article 17 § 2 et 17 § 3 des Règles de Rotterdam.

¹⁴⁹ Kamel KHELIFA, « *Les Règles de Rotterdam* », séminaire sur les Règles de Rotterdam à Casablanca, www.kgn-lephare.com.

¹⁵⁰ Kofi MBIAH, « *The liability and limitation of liability regime* », *op.cit.*, p. 297, (cf. note n° 26).

¹⁵¹ Pierre BONASSIES, DMF 1998, Hors-série n° 2, n° 109, p. 71 in Christian SCAPEL et Pierre BONASSIES, *Traité de droit maritime, Droit Maritime, op. cit.*, p. 726 (cf. note n° 15).

être retenue, cela rééquilibrera les intérêts des transporteurs vis-à-vis des chargeurs sur ce point précis, et il y a fort à parier que cela sera vu d'un mauvais œil.

§.2 : Domaine de responsabilité

1. Domaine dans le temps

a) la durée de la responsabilité du transporteur

Selon le principe de responsabilité du transporteur, celui-ci est, en vertu de l'article 12 de la Convention, responsable des marchandises tant qu'il en a la garde. Or, nous l'avons observé¹⁵², la garde de la marchandise peut intervenir très tôt puisque la nouvelle Convention énonce le principe du transport de porte à porte, ce qui n'est pas sans conséquence. En effet, en droit positif et sous l'empire de la Convention de Bruxelles, le transport ne commence qu'au début du chargement pour s'achever au déchargement. Ainsi, le transporteur ne sera pas responsable « *de la mouille affectant des conteneurs antérieur à la prise en charge* »¹⁵³.

Or, si le transport est dit de porte à porte, il y a de grandes chances pour que le transporteur soit tenu responsable, vis-à-vis du destinataire, du dommage causé à la marchandise, sauf à se retourner contre les parties exécutantes maritimes. En effet, par définition, un transport de porte à porte est un transport qui est réalisé de « bout en bout », ne laissant ainsi que très peu de chances à une marchandise d'être endommagée en dehors de la garde de celle-ci par le transporteur.

En revanche, si le transporteur opte, en accord avec le chargeur, pour un transport dit de port à port conformément à l'article 12 § 3 de la Convention, la responsabilité du transporteur aura le même schéma que celui qui existe dans la Convention de Bruxelles.

¹⁵² Sur ce point, voir *supra* p. 20, « la durée des obligations du transporteur ».

¹⁵³ Christian SCAPEL et Pierre BONASSIES, *Traité de droit maritime, Droit Maritime, op. cit.*, p. 728 (cf. note n° 15).

Enfin, la règle selon laquelle, en droit positif, le transporteur peut être responsable d'un dommage causé à la marchandise après que celle-ci ait été livrée au destinataire en vertu des règles de droit commun paraît révolue et abandonnée par les Règles de Rotterdam¹⁵⁴. En effet, s'il faut lire l'article 17 § 1 comme instituant une responsabilité pour faute, le recours au droit commun ne sera alors plus nécessaire pour agir en responsabilité à l'encontre du transporteur, le destinataire devra simplement apporter la preuve qu'une faute de celui-ci a provoqué un dommage à la marchandise et que ce dommage est intervenu pendant que celle-ci était sous sa garde.

Si telle est l'interprétation qu'il faut donner au texte, il ne fait aucun doute que cela fera pencher la balance des risques en faveur du transporteur puisqu'il pourra, dans ce cas précis, bénéficier de la limitation de responsabilité, chose qu'il ne peut faire sous l'empire du droit positif puisqu'en étant attiré devant les tribunaux par le biais des dispositions du droit commun, il ne peut bénéficier ni des cas exceptés ni de la limitation légale de responsabilité¹⁵⁵, ce qui est, alors, favorable à l'ayant droit de la marchandise.

Ainsi, on se rend donc compte, en vertu de tout ce qui précède, que la garde effective de la marchandise détermine la durée de la responsabilité du transporteur maritime sauf qu'il existe, dans le droit positif, des périodes où celui-ci sera en possession des marchandises alors que ladite période ne sera pas couverte par la Convention applicable, engendrant une certaine insécurité juridique ; les Règles de Rotterdam ont, dès lors, tenté de combler cette lacune maintes fois relevée, en faisant coïncider la période d'application de la Convention avec la période de responsabilité du transporteur.

b) Période d'application du texte et période de responsabilité

Une autre nouveauté concerne la période d'application de la Convention et la période de responsabilité du transporteur. Un rappel du droit positif est nécessaire.

¹⁵⁴ L'emploi du conditionnel est de rigueur dans la mesure où l'on ne peut affirmer aujourd'hui s'il s'agit d'une responsabilité de plein droit ou d'une responsabilité pour faute.

¹⁵⁵ Christian SCAPEL et Pierre BONASSIES, *Traité de droit maritime, Droit Maritime, op. cit.*, p. 728 (cf. note n° 15).

En effet, en ce qui concerne la Convention de Bruxelles de 1924, il est clair que le texte, en vertu de son article 1 e)¹⁵⁶, commence à s'appliquer, pour les marchandises, depuis le début du chargement des marchandises sur le navire jusqu'à leur déchargement du navire. Cependant, il y a des cas où – et cela arrive très souvent – le transporteur prend en charge des marchandises avant leur chargement à bord¹⁵⁷ et les livrent au destinataire dans un entrepôt au port de déchargement. Dès lors, on le voit, il y a, dans cette hypothèse, une période au cours de laquelle les marchandises sont sous la garde du transporteur avant leur chargement sur le navire ou après leur déchargement du navire, qui n'est pas couvert par la Convention de Bruxelles.

Cela crée donc une incertitude juridique¹⁵⁸ quant à la nature du texte applicable pour ces périodes non prises en charge par la Convention. Cette incertitude a été critiquée par de nombreux commentateurs, soulignant que cette Convention « *laisse dans l'ombre le sort des opérations antérieures à la prise en charge sous-palan* »¹⁵⁹, aboutissant à l'ériger en « *hérésie légale* »¹⁶⁰.

Dès lors, la période d'application du texte et la période de responsabilité se trouvent, dans ces hypothèses, différente puisqu'elle ne s'applique pas au même moment.

Ainsi, face à cette incertitude et cette « *hérésie légale* »¹⁶¹, les Règles de Rotterdam ont tenté de combler cette lacune en faisant en sorte que « *la période d'application du texte et la durée de la responsabilité du transporteur coïncide avec celle au cours de laquelle le transporteur est en charge de la marchandise, partout où il la reçoit et la transmet*¹⁶², *sauf*

¹⁵⁶ L'article 1 e) de la Convention de Bruxelles énonce : « *Transport de marchandises couvre le temps écoulé depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire* ».

¹⁵⁷ Nous soulignons.

¹⁵⁸ Francesco BERLINGIERI, « *A comparative analysis of the Hague-Visby Rules, the Hamburg Rules and the Rotterdam Rules* », www.comitemaritime.org, p. 5.

¹⁵⁹ Martine REMOND-GOUILLOUD, *Droit Maritime*, *op. cit.*, p.342, (cf. note n° 86).

¹⁶⁰ Francis SAUVAGE, in Diego Esteban CHAMI, « *The Obligation of the Carrier* », *op. cit.*, p. 2, (cf. note n° 64).

¹⁶¹ *Ibid.*

¹⁶² Nous soulignons.

lorsque la marchandise doit être remise à une autorité dans le lieu de réception ou de livraison »¹⁶³.

Avec l'affirmation du contrat de transport de porte à porte et son article 11, c'est chose faite.

2. Domaine dans l'espace : les risques couverts

a) Les dommages et pertes subies par la marchandise : un principe réaffirmé ?

La question de savoir quels sont les dommages couverts par la responsabilité du transporteur sous les Règles de Rotterdam est une question cruciale puisque nous saurons, dès lors, quels dommages (direct ou indirect) pourront être réparés par le transporteur.

On sait qu'en droit français, la loi du 18 juin 1966 couvre « *les pertes ou dommages subis par la marchandise* »¹⁶⁴ alors que la Convention de Bruxelles couvre les « *pertes ou dommages* »¹⁶⁵ sans aucune autre précisions, ce qui laisse la porte ouverte à une réparation d'un préjudice immatériel tel qu'un préjudice commercial ou une perte de marché.

Les Règles de Rotterdam, quant à elles, parlent de « *perte, dommage ou du retard subi par les marchandises* »¹⁶⁶. Ainsi, à la lecture de l'article 17 § 1 des règles nouvelles, ce texte se rapprocherait de l'esprit de la loi française interdisant toute demande relative à des préjudices indirects tels qu'un préjudice commercial ; Les choses paraissent alors claires. Ce faisant, l'article 59 de la nouvelle Convention relatif à la limite de responsabilité du transporteur parle de « [...] *la responsabilité du transporteur pour manquement aux obligations lui incombant en vertu de la présente Convention* [...] ». Cet article pose donc le principe selon lequel la limitation découlant de la responsabilité du transporteur n'est pas

¹⁶³ Francesco BERLINGIERI, « *A comparative analysis of the Hague-Visby Rules, the Hamburg Rules and the Rotterdam Rules* », *op. cit.*, p. 5, (cf. note n° 156).

¹⁶⁴ Article 27 de la loi du 18 juin 1966.

¹⁶⁵ Article 4 § 1 et § 2 de la Convention de Bruxelles.

¹⁶⁶ Article 17 § 1 des Règles de Rotterdam.

simplement limitée à la perte, dommage ou retard subi par la marchandise mais également à toutes les autres infractions qui peuvent être envisagées dans le cadre de la Convention¹⁶⁷.

Ainsi, même s'il s'agit d'une précision apportée sur le régime de la limitation, celle-ci s'applique à plus forte raison à la responsabilité du transporteur. En effet, si le transporteur peut limiter sa responsabilité pour toutes les demandes et infractions, c'est que, par définition, de telles demandes peuvent être effectuées à son encontre. Là encore, et dans le cas où la Convention entre en vigueur, les juges devront se positionner clairement sur ce point, enlevant le moindre doute qui s'attache à cette question.

b) Une nouveauté : la prise en charge du retard

Si le droit positif, la Convention de Bruxelles ou la loi française de 1966 ne réglementent pas les préjudices immatériels nés du retard, le système de responsabilité tel que visé par le Chapitre 5 des Règles de Rotterdam le vise expressément. D'ailleurs, les rédacteurs énoncent que le retard est constitué lorsque « *les marchandises ne sont pas livrées au lieu de destination prévu dans le contrat de transport dans le délai convenu* »¹⁶⁸. Ce retard concerne exclusivement les pertes financières qui résultent d'une absence de délivrance au lieu de destination choisi par les parties et, surtout, au moment choisi par elles. Ainsi, si le moment de la livraison est conclu entre les parties, le transporteur sera responsable des dommages résultant du retard.

En revanche, il est à préciser que la responsabilité pour retard ne concerne que le transporteur, écartant de ce fait les retards causés par le chargeur ou le destinataire qui engendrent généralement des *staries* ou *surestaries*¹⁶⁹.

Toutefois, une limite apparaît très vite à la lecture de ce texte. En effet, celui-ci ne règle que le cas du retard qui a été expressément convenu entre les parties - chose qui est tout

¹⁶⁷ Kofi MBIAH, « *The liability and limitation of liability regime* », *op.cit.*, p. 297, (cf. note n° 26).

¹⁶⁸ L'article 21 des Règles de Rotterdam énonce que : « *Il y a retard de livraison lorsque les marchandises ne sont pas livrées au lieu de destination prévu dans le contrat de transport dans le délai convenu* ».

¹⁶⁹ Alexander VAN ZIEGLER, « *Delay and the Rotterdam Rules* », Comité Maritime International, UNCITRAL Working Group III, p. 2.

de même assez rare dans le transport maritime¹⁷⁰ - or, en pratique, nombre de contentieux peut naître d'un retard qui n'aura pas été fixé expressément par les parties¹⁷¹ mais engendrant toutefois des dommages. L'on pense ici aux transports ayant des délais particulièrement longs. Dans ce cas précis, ces délais pourraient-ils être qualifiés de retard au sens des Règles de Rotterdam même s'ils ne sont pas expressément fixés par les parties ? Rien n'étant prévu dans la Convention à ce sujet, aucune réponse n'est apportée pour le moment, mais il y a fort à parier que dans une vision d'équité voulue par les rédacteurs de la nouvelle Convention, les juges nationaux opteront pour une position identique à celle qui est prise en droit positif à ce sujet, à savoir qu'en cas de délai de transport particulièrement long, le transporteur se voit condamner pour retard sauf cas excepté¹⁷².

Par conséquent, l'article 21 des Règles de Rotterdam tel que rédigé, aura pour conséquence qu'en l'absence d'un délai clairement convenu entre les parties pour la livraison, la responsabilité pour retard ne saurait être retenue si ce retard a, par exemple, été provoqué par un accident, un déroutement ou encore une avarie¹⁷³.

En outre, une autre difficulté apparaît par rapport au support sur lequel le délai doit être indiqué. En effet, si l'article 21 énonce que le retard doit être prévu dans le contrat, que se passe-t-il si un retard a été convenu entre les parties mais n'apparaît pas sur le contrat de transport mais sur des « *booking* » ou autre support ? A cette question, la réponse devra sans aucun doute être réglée par les principes et pratiques posées par la loi nationale concernée¹⁷⁴ et ne devrait pas poser de grande difficulté, sauf à ériger l'article 21 en un principe impératif, ce qui se heurterait au principe de la liberté de la preuve par tous moyens ce qui serait incompatible avec le droit français.

Enfin, il est à préciser que l'article 23 des Règles de Rotterdam pose un principe très strict emprunté au transport terrestre, à savoir « *qu'aucune réparation pour retard n'est due à moins qu'un avis de préjudice résultant d'un retard n'ait été donné au transporteur dans un*

¹⁷⁰ Alexander VAN ZIEGLER, « *Delay and the Rotterdam Rules* », *op. cit.*, p. 3. (cf. note n° 167).

¹⁷¹ Christian SCAPEL et Pierre BONASSIES, *Traité de droit maritime, Droit Maritime, op. cit.*, p. 731 (cf. note n° 15).

¹⁷² En ce sens, voir par exemple, pour un délai anormalement long, CA Paris, 5^e Ch., sect. A, 15 janvier 1997, BTL 1997, p. 200 ; CA Aix-en-Provence, 19 octobre 1988, DMF 1990, p. 39. Lamy Transport Tome II, édition 2007, jurisprudence p. 971, n° 2395.

¹⁷³ Alexander VAN ZIEGLER, « *Delay and the Rotterdam Rules* », *op. cit.*, p. 3. (cf. note n° 167).

¹⁷⁴ *Ibid.*

délai de vingt et un jour consécutifs à compter de la livraison ». En d'autres termes, toute demande de réparation résultant d'un retard après vingt et un jour à compter de la livraison se verra opposer une fin de non-recevoir. Voici un autre avantage attribué au transporteur maritime.

SECTION II : LA CHARGE DE LA PREUVE, CLEF DE VOÛTE DU NOUVEAU SYSTEME DE RESPONSABILITE

« La répartition de la charge de la preuve a été l'aspect le plus difficile et le plus complexe du régime de responsabilité du transporteur au cours des travaux préparatoires, en particulier en raisons des différents points de vue, peut être plus formel que substantiel, sur la nature juridique des cas exceptés et sur la relation entre la violation des obligations du transporteur et sa responsabilité¹⁷⁵ ».

Si certains auteurs s'expriment en ces mots pour qualifier l'article 17, on comprend, dès lors, pourquoi celui-ci est tant détaillé. En effet, dans chaque différent juridique, il y a des questions d'une grande signification pratique, qui peuvent affecter le résultat d'un contentieux, en particulier dans des cas où la preuve est difficile à obtenir. La partie supportant la charge de la preuve au regard d'un litige particulier, a besoin d'apporter une preuve pertinente. En l'absence de cette preuve, la partie en question, que ce soit l'une ou l'autre, ne pourra ressortir vainqueur du procès. Ainsi, celui qui supporte la charge de la preuve supporte le risque de ne pouvoir la rapporter. Autrement dit, en l'absence de preuve, celui qui a la charge de la preuve devra en assumer la responsabilité.

En ce qui concerne la perte découlant du transport international de marchandises en mer, la preuve à apporter concernant les causes de ladite perte seront souvent difficiles à obtenir, particulièrement pour le destinataire ou le chargeur, qui n'aura pas accès aux faits et documents y découlant. De plus, la perte ou le dommage causé à la marchandise ou encore le retard sont souvent dus à une combinaison de cause et, dans ces cas-là, la preuve à propos de ces différentes causes qui ont contribué à la perte, au dommage ou au retard peuvent être plus difficile à rapporter, le demandeur ne disposant pas toujours de tout les éléments nécessaires pour rapporter cette preuve.

¹⁷⁵ Francesco BERLINGIERI, « *Carrier's obligations and liabilities* », *op. cit.*, p.282, (cf. note n° 79).

En conséquence, il est clair que les règles de l'allocation de la charge de la preuve entre le transporteur et l'intérêt cargaison sont cruciales pour la répartition des risques entre les deux parties. Ainsi, si le transporteur et l'ayant-droit à la marchandise ont engagé une action judiciaire, la question revient à se demander qui doit prouver quoi.

Face à cette question, les rédacteurs ont imaginé un système très détaillé et structuré qui définit les différentes étapes du processus de la répartition de la charge de la preuve en balayant ainsi toutes les alternatives de l'une ou l'autre partie dans la préparation de leur demande des ayants droit ou en défense : cela constitue un dispositif exceptionnel¹⁷⁶ dont la charge de la preuve revient sans arrêt entre les mains de l'une ou l'autre partie, à tel point que certains auteurs parlent d'un « *match de Ping Pong* »¹⁷⁷ ou « *de tennis* »¹⁷⁸. Cela permet au demandeur d'une part, de faire la preuve qu'une faute a provoqué le dommage (§.1), d'autre part, qu'une faute a contribué au dommage (§.2).

§.1 : La faute provoquant le dommage

1. Faute et absence de faute

Au terme de l'article 17 § 1 de la Convention, il semble désormais, et nous l'avons vu, que le transporteur dispose d'une présomption de faute à son égard.

Partant, la charge initiale de la preuve en vertu dudit article 17 § 1 repose sur le demandeur qui devra alors prouver que la perte, dommage ou retard, ou l'évènement ou la circonstance qui l'a causé ou y a contribué, s'est produit pendant la durée de la responsabilité du transporteur. Ce n'est qu'une fois que le fardeau de la preuve initiale est établi que celle-ci passe entre les mains du transporteur. Ainsi, le transporteur sera présumé en faute mais aura la possibilité d'apporter la preuve de sa non-responsabilité. En effet, le transporteur devra soit

¹⁷⁶ Ce dispositif est « exceptionnel » dans la mesure où aucun texte n'a, jusqu'à présent, traité de la répartition de la charge de la preuve, c'est donc une innovation majeure que propose les Règles de Rotterdam.

¹⁷⁷ Francesco BERLINGIERI, « *Carrier's obligations and liabilities* », *op. cit.*, p.282, (cf. note n° 79).

¹⁷⁸ Christian SCAPEL et Pierre BONASSIES, *Traité de droit maritime, Droit Maritime, op. cit.*, p. 757 *in fine*, (cf. note n° 15).

prouver que « *la cause ou l'une des causes de la perte, dommage ou retard n'est pas imputable à sa faute ou à la faute de l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 18¹⁷⁹* » (a), soit que l'un ou plusieurs des événements ou circonstances énumérés à l'article 17 § 3 de la Convention a causé ou contribué à la perte, dommage ou retard de la marchandise (b).

a) La preuve de la faute du transporteur

A la lecture de l'article 17 § 2 des Règles de Rotterdam, on se rend compte que celui-ci reprend l'énumération qui est faite à l'article 4 § 2 de la Convention de Bruxelles, notamment au paragraphe q), paragraphe tant décrié puisque généralement appelé la clause « *fourre tout*¹⁸⁰ ». Cet article permet une exonération du transporteur si celui-ci prouve qu'aucune faute ne lui est imputable c'est-à-dire que toutes les précautions ont été utilisées de manière raisonnable¹⁸¹. Ainsi, s'il est clair que pour certains commentateurs que la responsabilité du transporteur est basée sur la faute, il est on ne peut plus normal que celui-ci puisse rapporter la preuve de son absence de faute¹⁸².

En outre, une lecture attentive de l'article 17 § 2 de la nouvelle Convention suggère que la preuve à rapporter est plus facile à faire que sous l'empire de la Convention de Bruxelles puisque celle-ci, en application de son article 4 § 2 q), le transporteur doit prouver qu'aucune faute du transporteur « *n'a contribué à la perte ou dommage de la marchandise* ». Ainsi, la moindre « *contribution* » rendrait inapplicable l'exception de l'article 4 § 2 q).

En revanche, tel n'est pas le cas en application de l'article 17 § 2 des Règles de Rotterdam puisque le transporteur doit prouver « *que la cause ou l'une des causes de la perte,*

¹⁷⁹ L'article 17 § 2 des Règles de Rotterdam énonce que : « *Le transporteur est déchargé de tout ou partie de sa responsabilité prévue au paragraphe 1 du présent article s'il prouve que la cause ou l'une des causes de la perte, du dommage ou du retard n'est pas imputable à sa faute ou à la faute de l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 18* ».

¹⁸⁰ Christian SCAPEL et Pierre BONASSIES, *Traité de droit maritime, Droit Maritime, op. cit.*, p. 737 sous la note n° 1080, (cf. note n° 15).

¹⁸¹ Alexander VAN ZIEGLER, « *The Liability of the Contracting Carrier* », *op. cit.*, p. 340, (cf. note n° 35).

¹⁸² *Ibid.*

du dommage ou du retard n'est pas imputable à sa faute ». La différence entre les deux textes est particulièrement importante puisque la nouvelle Convention semble permettre l'application du principe cher à la *Common law*, à savoir l'application du « *principe Vallescura* »¹⁸³, principe qui a déjà été consacré à l'article 5 § 7 des Règles de Hambourg et qui permet au transporteur, en cas de concurrence de faute, de n'être responsable qu'à hauteur de sa faute. C'est donc un partage de responsabilité.

Une fois que la faute du transporteur est établie, la balle revient donc dans le camp du transporteur.

b). Absence de faute : les cas exceptés, principe réaffirmé et innovations

L'autre possibilité offerte au transporteur afin de s'exonérer de sa responsabilité, dans le cas où sa responsabilité est fondée sur la faute est l'application des cas exceptés mentionnés à l'article 17 § 3 de la Convention.

La question de savoir si une telle liste de cas excepté devait être maintenu a longtemps été débattu, mais le principal avantage de maintenir son contenu est que la communauté internationale, en appliquant la nouvelle Convention pourrait s'appuyer de la jurisprudence conséquente en la matière¹⁸⁴. Ainsi, partant du principe que celle-ci devait continuer à avoir sa place dans le droit maritime, une liste de quinze exceptions a, en conséquence, été énoncé au sein de l'article 17 § 3 des Règles de Rotterdam. Il ne s'agit pas ici de reprendre et d'expliquer tour à tour chaque exception, ce travail ayant déjà été effectué à maintes reprises, le lecteur pouvant, s'il le souhaite, s'y référer¹⁸⁵, mais plutôt de s'attarder sur la modernisation dont a fait l'objet cette liste de cas excepté dans la nouvelle Convention.

¹⁸³ Arrêt Schnell/Vallescura, 1934 in Alexander VAN ZIEGLER, « *The Liability of the Contracting Carrier* », *op. cit.*, p. 341, (cf. note n° 35).

¹⁸⁴ *Loc. Cit.*, p. 342, (cf. note n° 35).

¹⁸⁵ Voir en ce sens, notamment, Christian SCAPEL et Pierre BONASSIES, *Traité de droit maritime, Droit Maritime, op. cit.*, (cf. note n° 15) ; Martine REMOND-GOUILLOUD, *Etudes Internationales, Droit Maritime, op. cit.*, (cf. note n° 86) ; René RODIERE, *Traité général de droit maritime, Affrètements et transports*, Tome II, édition Dalloz, 1968.

De cette modernisation voulue par les rédacteurs de la Convention, il faut donc noter que le traditionnel cas excepté dénommé « faute nautique » a été supprimée, constituant ainsi, une innovation marquante. Beaucoup d'encre ont coulées sur les avantages et les inconvénients de la suppression de la faute nautique mais « *les arguments en faveur du maintien de cette exception ont été compensés par les contre-arguments qu'un régime de responsabilité moderne pour le transport international ne saurait exonérer le transporteur pour négligence dans des domaines qui sont typiques à son exercice, à savoir le transport et la navigation*¹⁸⁶ ». Cette suppression paraît opportune dans la mesure où les télécommunications modernes ne permettent plus d'admettre, qu'une fois que le navire est en haute mer, la terre a perdu le contrôle des marchandises et du navire, laissant ainsi le capitaine et l'équipage à leur propre sort, exonérant le transporteur de leur jugement erroné.

Au-delà de cette suppression, la modernisation de la liste des cas exceptés a cependant permis d'ajouter de nouvelles exceptions. En effet, les actes qui ont causés un dommage mais qui ont été tentés pour éviter un dommage à l'environnement sont désormais pris en compte en tant qu'exception exonérant le transporteur¹⁸⁷, tout comme les actes du transporteur qui ont causés un dommage aux marchandises mais qui ont été effectués afin de prévenir un danger parce que liés à des marchandises dangereuses¹⁸⁸, ou encore l'exception tirée d'une clause FIOS, si le chargement, manutention, arrimage, déchargement des marchandises ont été effectués par le chargeur ou le destinataire en vertu de l'article 13 § 2 de la Convention¹⁸⁹.

¹⁸⁶ Alexander VAN ZIEGLER, « *The Liability of the Contracting Carrier* », *op. cit.*, p. 342, (cf. note n° 35).

¹⁸⁷ L'article 17 § 3 n) des Règles de Rotterdam énonce que « *le transporteur est aussi déchargé de tout ou partie de sa responsabilité prévue au paragraphe 1 du présent article si, au lieu de prouver l'absence de faute comme prévu au paragraphe 2 du présent article, il prouve qu'un ou plusieurs des événements ou circonstances ci-après ont causé la perte, le dommage ou le retard ou y ont contribué : n) mesures raisonnables visant à éviter ou tenter d'éviter un dommage à l'environnement* ».

¹⁸⁸ L'article 17 § 3 o) des Règles de Rotterdam énonce que « *le transporteur est aussi déchargé de tout ou partie de sa responsabilité prévue au paragraphe 1 du présent article si, au lieu de prouver l'absence de faute comme prévu au paragraphe 2 du présent article, il prouve qu'un ou plusieurs des événements ou circonstances ci-après ont causé la perte, le dommage ou le retard ou y ont contribué : o) actes accomplis par le transporteur dans l'exercice des pouvoirs conférés par les articles 15 et 16* ».

¹⁸⁹ L'article 17 § 3 i) des Règles de Rotterdam énonce que « *le transporteur est aussi déchargé de tout ou partie de sa responsabilité prévue au paragraphe 1 du présent article si, au lieu de prouver l'absence de faute comme prévu au paragraphe 2 du présent article, il prouve qu'un ou plusieurs des événements ou circonstances ci-après ont causé la perte, le dommage ou le retard ou y ont contribué : i) chargement, manutention, arrimage ou déchargement des marchandises réalisé en vertu d'une convention conclue conformément à l'article 13, paragraphe 2, sauf si le transporteur ou une partie exécutante réalise cette opération au nom du chargeur, du chargeur documentaire ou du destinataire* ».

En conséquence, et dans le cas où l'ayant droit de la marchandise apporte la preuve d'une faute du transporteur, celui-ci aura, dès lors, deux possibilités pour s'exonérer : soit prouver qu'aucune faute ne lui est imputable, soit prouver un cas excepté. Ainsi, il va sans dire que si le transporteur n'est pas en mesure de prouver l'une des deux options, sa responsabilité sera engagée.

En revanche, s'il arrive à prouver l'une ou l'autre des options qui lui est offerte, le « match de tennis » ne fait que continuer, ouvrant ainsi le deuxième set puisqu'une autre avancée, et non des moindres, à vue le jour : le moyen tiré des cas exceptés n'est plus exonératoire¹⁹⁰, il établit seulement une présomption d'absence de faute¹⁹¹ laissant l'opportunité au demandeur d'apporter, une nouvelle fois, la preuve d'une faute. La balle revenant, ainsi, dans son camp.

2. Faute ayant contribué au dommage

A partir du moment où le transporteur apporte la preuve d'une absence de faute ou un péril excepté conformément aux articles 17 § 2 et 17 § 3, la charge de la preuve ne fait que revenir sur le demandeur qui devra prouver à son tour soit que le transporteur a causé ou a contribué au péril excepté invoqué par lui¹⁹² (a), qu'un événement ou une circonstance autre que les risques énumérés dans la liste des cas exceptés a contribué à la perte, dommage ou retard¹⁹³ (b) ou, enfin, que la perte, dommage ou retard a été effectivement ou probablement

¹⁹⁰ Nous soulignons.

¹⁹¹ Francesco BERLINGIERI, « *Carrier's obligations and liabilities* », *op. cit.*, p.282, (cf. note n° 79).

¹⁹² Article 17 § 4 a) des Règles de Rotterdam énonce que « *Nonobstant le paragraphe 3 du présent article, le transporteur est responsable de tout ou partie de la perte, du dommage ou du retard si l'ayant droit prouve que la faute du transporteur ou d'une personne mentionnée à l'article 18 a causé l'évènement ou la circonstance invoqué par le transporteur ou y a contribué* ».

¹⁹³ Article 17 § 4 b) des Règles de Rotterdam énonce que « *Nonobstant le paragraphe 3 du présent article, le transporteur est responsable de tout ou partie de la perte, du dommage ou du retard si l'ayant droit prouve qu'un événement ou une circonstance autre que ceux énumérés au paragraphe 3 du présent article a contribué à la perte, au dommage ou au retard et si le transporteur ne peut prouver que cet événement ou cette circonstance n'est pas imputable à sa faute ou à la faute de l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 18* ».

causé ou y a effectivement ou probablement contribué du fait de l'innavigabilité du navire (c)¹⁹⁴.

- a) Si le demandeur fait le choix de prouver que le transporteur a causé ou contribué à causer le cas excepté invoqué par lui en vertu de l'article 17 § 4 a), et qu'il y arrive, le transporteur n'aura alors plus aucun fondement ni moyen de se dégager de sa responsabilité.
- b) Si le demandeur fait le choix de prouver qu'un évènement ou une circonstance autre que les cas exceptés énumérés dans la liste de l'article 17 § 3 a contribué à la perte, dommage ou retard causé à la marchandise conformément à l'article 17 § 4 b), et le fait avec succès, le transporteur sera à nouveau présumé fautif mais pourra une nouvelle fois apporter la preuve contraire.
- c) Enfin, si le demandeur fait le choix de prouver que la perte, le dommage ou le retard a été causé ou a probablement été causé par l'innavigabilité du navire ou que celle-ci y a probablement contribué à la perte, au dommage ou au retard, le transporteur sera également présumé fautif. Face à cette nouvelle présomption, le transporteur peut s'exonérer en tout ou partie de sa responsabilité s'il parvient à prouver qu'aucune innavigabilité du navire n'a été la cause du dommage ou qu'il s'est acquitté de son obligation de diligence raisonnable conformément à l'article 17 § 5 b)¹⁹⁵. A défaut, il sera déclaré responsable.

En outre, il est à noter que le transporteur, à la lecture de l'article 17 § 6 de la Convention, aura la possibilité d'être responsable du dommage, perte ou retard que pour partie.

¹⁹⁴ Article 17 § 5 a) des Règles de Rotterdam énonce que « le transporteur est également responsable, nonobstant le paragraphe 3 du présent article, de tout ou partie de la perte, du dommage ou du retard si l'ayant droit prouve que les évènements ou circonstances suivants ont effectivement ou probablement causé la perte, le dommage ou le retard ou y ont effectivement ou probablement contribué : i) le navire n'était pas en état de navigabilité, ii) le navire n'était pas convenablement armé, équipé et approvisionné ; ou iii) les cales ou d'autres parties du navire où sont transportées les marchandises, ou les conteneurs fournis par le transporteur dans ou sur lesquelles elles sont transportées, n'étaient pas appropriés ni en bon état pour leur réception, transport et conservation ».

¹⁹⁵ L'article 17 § 5 b) des Règles de Rotterdam énonce que « le transporteur est également responsable, nonobstant le paragraphe 3 du présent article, de tout ou partie de la perte, du dommage ou du retard si le transporteur ne peut prouver : i) qu'aucun des évènements ou circonstances mentionnées à l'alinéa a) du présent article n'a causé la perte, le dommage ou le retard ; ou ii) qu'il s'est acquitté de son obligation d'exercer une diligence raisonnable conformément à l'article 14 ».

Au final, on se rend compte que ni la Convention de Bruxelles, ni les Règles de Hambourg n'avaient régulé entièrement la répartition de la charge de la preuve. A la lumière de l'article 17 des Règles de Rotterdam, le transporteur ou le demandeur sauront clairement qui devra prouver quoi et quand. Il s'agit d'un progrès apporté par les Règles de Rotterdam à l'égard de la répartition de la charge de la preuve afin de déterminer la responsabilité du transporteur pour les pertes, dommages ou retards causés à la marchandise¹⁹⁶.

§.2 : Le nécessaire rééquilibrage des risques, perspective critique

Au vu de tout ce qui précède, il apparaît clair qu'un rééquilibrage entre le transporteur et l'ayant droit à la marchandise a été souhaité par les rédacteurs de la Convention. En effet, l'ayant droit pourra dorénavant apporter une preuve ou un élément qui aura contribué au dommage et qui l'aura probablement causé. Le doute profite ainsi au demandeur, à l'ayant droit de la marchandise qui n'aura plus à subir le « poids de l'incertitude » alors que sous l'empire de la Convention de Bruxelles, nous l'avons dit auparavant¹⁹⁷, ce doute profite au transporteur qui n'a qu'à prouver qu'une autre cause a contribué au dommage.

Ce qui est important ici, c'est que le demandeur pourra simplement apporter une preuve qu'une a contribué ou a probablement contribué au dommage¹⁹⁸. Partant, le doute profitera vraisemblablement au demandeur, opérant ainsi un rééquilibrage des risques entre les deux parties au procès.

En revanche, pour pallier ce doute qui est tout de même une avancée pour l'ayant-droit, le transporteur pourra quant à lui, tenter de limiter sa responsabilité en prouvant dans quelle mesure d'autres causes pour lesquelles il n'est pas lié ont également contribué au dommage, permettant ainsi un partage de responsabilité à hauteur des dommages qui lui sont imputables. Ce principe de partage de responsabilité est la consécration du principe dit « Vallescura » si important aux yeux des praticiens de *Common Law* et trouve donc une consécration internationale puisqu'il est rédigé comme tel au sein de la nouvelle Convention.

¹⁹⁶ Si YUZHOU et Henry HAI LI, « *The New Structure of the Basis of Liability for the Carrier* ».

¹⁹⁷ Sur ce point, voir *supra* p. 86 sur le doute

¹⁹⁸ Nous soulignons.

Quoi qu'il en soit, si le transporteur est considéré comme responsable, il lui restera la possibilité de limiter le montant de sa responsabilité.

Chapitre II

LA REPARATION DU PREJUDICE

La réparation du préjudice est un élément central dans le procès et ce préjudice doit être certain, direct et susceptible d'évaluation immédiate. Le transporteur maritime doit ainsi « *réparer l'ensemble des préjudices justifiées quelle qu'en soit la nature : atteinte physique à la marchandise, préjudice commercial, industriel, moral...* »¹⁹⁹. Ce principe, se déduit, notamment, de la rédaction de l'article 22 de la nouvelle qui met à la charge du transporteur l'indemnisation « *des dommages ou pertes causés aux marchandises* », ou encore de l'article 59 de la même Convention qui, lui, met à la charge du transporteur, l'indemnisation pour « *tout manquement aux obligations lui incombant* ».

Toutefois, le système de réparation en droit maritime est particulier et les Règles de Rotterdam n'y ont pas dérogées puisque le transporteur maritime à la possibilité de limiter sa responsabilité, c'est ce que nous étudierons dans un premier temps (section I), pour, dans un second temps, étudier la possibilité qui est offerte à la partie adverse de faire échec à cette limitation (section II).

¹⁹⁹ Lamy Transport, Tome II, *op.cit.*, p. 421 (cf. note n° 49).

SECTION I : LA LIMITATION DE RESPONSABILITE

Lors de l'élaboration de la nouvelle Convention, la question s'est posée de savoir s'il fallait maintenir le principe de la limitation de la responsabilité. La question de la responsabilité et donc de sa réparation est l'une des raisons la plus importante qui sous tend la révision du régime juridique international pour le transport des marchandises. Il faut donc garder à l'esprit que l'équilibre des parties a été là aussi un point central. Or, de nombreux et solides arguments maintenaient que ce principe ne devait plus être maintenu mais très vite, celui-ci a été réaffirmé (§.1) avec un domaine d'application assez large (§.2).

§.1 : Un principe réaffirmé

Les Règles de Rotterdam tout comme la Convention de Bruxelles, les Règles de Hambourg ou encore la loi française, consacre expressément le droit du transporteur de limiter sa responsabilité.

Cependant, cela n'a pas été chose aisée puisqu'au cours des débats, il y avait de solides arguments en faveur de sa suppression mais il ne faisait aucun doute que le Groupe de travail allait inclure les règles de limitation de responsabilité en les considérant comme un élément essentiel des Règles de Rotterdam²⁰⁰. En effet, le Groupe de travail a reconnu que l'objectif de la limitation de responsabilité était d'assurer la sécurité aux deux parties d'obtenir un avantage²⁰¹. Sans le bénéfice de la limitation de responsabilité, le transporteur serait entièrement responsable pour toutes pertes ou dommages ayant une incidence directe sur le coût du transport. Ainsi, une limitation de responsabilité du transporteur « *permet une meilleure répartition des risques donc agissant directement sur les coûts et taux de fret* »²⁰².

²⁰⁰ Francesco BERLINGIERI, « *Carrier's obligations and liabilities* », *op. cit.*, p.282, (cf. note n° 79).

²⁰¹ *Ibid.*

²⁰² Kofi MBIAH, « *The liability and limitation of liability regime* », *op. cit.*, p. 299, (cf. note n° 26).

Quoi qu'il en soit, que l'on soit pour ou contre une telle limite de responsabilité, rien ne saurait, apparemment, entraver ce principe qui est, à notre sens, formidablement résumé par Lord Denning dans l'arrêt « *The Bramley Moore* », qui énonce d'une manière tout à fait remarquable : « *Je suis d'accord pour dire qu'il n'y ait pas beaucoup de justice dans cette règle, mais la limitation de la responsabilité n'est pas une question de justice. C'est une règle d'ordre public qui a ses origines dans l'histoire et sa justification dans la complaisance* »²⁰³.

Partant, le principe de la limitation de responsabilité du transporteur a donc une nouvelle fois été consacré. Sans doute, l'institution de la limitation de responsabilité se justifie encore aujourd'hui, d'une part en raison des risques lourds auxquels sont soumis les navires, d'autre part, par le fait que, comme le disait le doyen Ripert, « *la victime qui souffre de cette limitation est dans la même situation que l'auteur* »²⁰⁴.

§. 2 : Le domaine de la limitation

1. L'élargissement du domaine d'application : le « manquement aux obligations » du transporteur

Le champ d'application des limites de responsabilité a été élargi dans les Règles de Rotterdam. En effet, tandis que tant sous la Convention de Bruxelles que la Convention d'Hambourg, la limitation de responsabilité couvre les pertes ou dommages causés aux marchandises, les Règles de Rotterdam couvre, en application de l'article 59, « *les manquements des obligations du transporteur lui incombant en vertu de la présente Convention* ». Ainsi, la limitation légale de responsabilité n'est pas limitée à la perte, dommage ou retard causé à la marchandise mais à toutes les infractions qui peuvent être envisagées dans le cadre de la Convention. En vertu de cette nouvelle rédaction, on peut

²⁰³ Traduction libre de : « *I agree that there is not much justice in this rule but limitation of liability is not a matter of justice. It is rule of public policy which has its origins in history and its justification in convenience* », Arrêt de 1964 in Kofi MBIAH, « *The liability and limitation of liability regime* », *op. cit.*, p. 297, (cf. note n° 26).

²⁰⁴ Georges RIPERT, *Droit maritime*, Tome II, 1952, note n° 1236.

penser que les biens non délivrés, qualifié, dans certaines juridictions et notamment anglo-saxonne, de « perdus », seront soumis à la limitation de responsabilité. Il en sera de même de tout préjudice indirect²⁰⁵.

De plus, il est à noter que la réparation devra être calculée au regard de l'article 22 de la nouvelle Convention c'est-à-dire au regard « *de la valeur de ces marchandises au lieu et au moment de livraison établis conformément à l'article 43* »²⁰⁶.

En outre, en raison de l'élargissement du champ d'application de la limitation de responsabilité, celle-ci s'appliquera également dans le cadre d'une lettre de garantie au déchargement. En effet, il arrive très souvent que sous la pression commerciale ou du fait de l'urgence tenant à la nature même de la marchandise telle que des marchandises périssables, le transporteur délivre la marchandise sans connaissance. A ce titre, et sous l'empire de la Convention de Bruxelles notamment, il s'expose donc à subir l'action du titulaire du connaissance et devra, si action il y a, indemniser le véritable destinataire de la marchandise en l'indemnisant de « *toutes les conséquences directes et indirectes de la faute ainsi commise à la livraison* »²⁰⁷. Conscient des risques qu'il encourt, le transporteur se fera alors délivrer, en contrepartie de la marchandise, une garantie d'un montant et d'une durée illimitée²⁰⁸.

En revanche, sous les Règles de Rotterdam, cette garantie illimitée ne sera plus nécessaire puisque ce manquement sera entendu, en vertu de l'article 59 de la nouvelle Convention, comme « *un manquement aux obligations* » qui incombent au transporteur. Par conséquent, cette extension est un avantage considérable pour le transporteur maritime.

²⁰⁵ Kofi MBIAH, « *The liability and limitation of liability regime* », *op. cit.*, p. 297, (cf. note n° 26).

²⁰⁶ L'article 43 des Règles de Rotterdam énonce que : « *Lorsque les marchandises sont parvenues à leur destination, le destinataire qui les réclament en vertu du contrat de transport en prend livraison au moment ou dans le délai et au lieu convenus dans le contrat de transport ou, à défaut d'une telle convention, au moment et au lieu auxquels, eu égard aux clauses du contrat, aux coutumes, usages ou pratiques du commerce et aux circonstances du transport, on pourrait raisonnablement s'attendre qu'elles soient livrées* ».

²⁰⁷ Christian SCAPEL et Pierre BONASSIES, *Traité de droit maritime, Droit Maritime*, *op. cit.*, p. 710 sous la note n° 1037, (cf. note n° 15).

²⁰⁸ *Ibid.*

2. Le montant de la limitation

La question de l'augmentation des limites de responsabilité a fait l'objet de longues négociations. Bien que celle-ci ait été approuvée par une majorité, cette augmentation n'a pas été appuyée par des délégations importantes telles que la Chine, qui la considérait comme trop élevée ou l'Allemagne et la Suède qui la considérait comme trop faible²⁰⁹.

Cependant, il a bien fallu trouver un terrain d'entente et fixer celle-ci, étant entendu que ces limitations ont été considérées comme étant un élément de l'équilibre général dans le régime de responsabilité au sein des Règles de Rotterdam²¹⁰. Le montant des limitations de responsabilité ont donc été sensiblement augmenté par rapport aux Conventions existantes. En application de l'article 59, les limites ont été fixées à 875 DTS par colis et à 3 DTS par kilogramme de poids brut, la limite la plus élevée étant applicable. Par rapport aux limitations de la Convention de Bruxelles, cela correspond à une augmentation de 31,25 % pour les colis et 50 % pour les kilos. Enfin, le préjudice économique est limité à 2,5 fois le fret payable pour les marchandises ayant subi un retard²¹¹.

Toutefois, il nous apparaît opportun de définir ce qu'on entend par « *colis* », « *unité de chargement* », ou « *conteneur* ».

En ce qui concerne le terme « *colis* », celui ne pose aucun problème pour le définir puisqu'il correspond à une unité de charge. En revanche, définir « *l'unité de chargement* » est bien plus complexe. En effet, « *on peut y voir l'unité matérielle utilisée au document de transport mais elle se confond, dès lors, avec la notion de colis. Peut être faut-il se référer à l'unité de fret si elle est mentionné au document de transport* »²¹².

Enfin, la notion du « *conteneur* » telle qu'elle figure dans les Règles de Rotterdam reprend l'énumération qui en est faite sous la Convention de Bruxelles tel qu'amendée en énonçant dans son article 59 § 2 que « *lorsque les marchandises sont transportées dans ou sur*

²⁰⁹ Francesco BERLINGIERI, « *A comparative analysis of the Hague-Visby Rules, the Hamburg Rules and the Rotterdam Rules* », *op. cit.*, p. 33, (cf. note n° 156).

²¹⁰ D. Thomas RHIDIAN, « *An analysis of the Rotterdam Rules* », *op. cit.*, p.132, (cf. note n° 11).

²¹¹ Article 60 des Règles de Rotterdam.

²¹² Christian SCAPEL et Pierre BONASSIES, *Traité de droit maritime, Droit Maritime*, *op. cit.*, p. 762 sous la note n° 1108, (cf. note n° 15).

un conteneur, une palette ou engin de transport similaire utilisé pour grouper des marchandises, ou dans ou sur un véhicule, les colis ou les unités de chargement énumérés dans les données du contrat comme ayant été placés dans ou sur cet engin de transport ou véhicule sont considérés comme des colis ou unités de chargement. En l'absence d'une telle énumération, les marchandises placées dans ou sur cet engin de transport u véhicule sont considérées comme une unité de chargement ».

Cette énumération paraît ainsi être d'ordre public et confère une importance particulière à la rédaction du connaissement ou document de transport puisque le montant de la limitation peut avoir des variations considérables selon que les colis soient ou non énumérés au document de transport²¹³.

Toutefois, si la limitation de réparation peut être considérée comme avantageuse pour le transporteur maritime, celui-ci peut se voir déchu de ce privilège.

SECTION II : L'EXCLUSION DE LA LIMITATION DE RESPONSABILITE

La limitation du transporteur maritime peut être écartée de deux façons : soit par la Convention (§.1), soit par les parties elles-mêmes (§.2).

§.1 : La limitation de responsabilité exclue par la Convention

La limitation de responsabilité, « *institution exceptionnelle* »²¹⁴, peut, à l'instar de la Convention de Bruxelles, Convention de Hambourg ou de la loi française du 18 juin 1966, se voir écarter si une faute d'une nature particulièrement grave a été commise par le transporteur maritime. En effet, l'article 61 de la nouvelle Convention énonce que « *ni le transporteur ni aucune des personnes mentionnées à l'article 18 ne peuvent se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 59, ou prévue dans le contrat de transport, si l'ayant droit*

²¹³ Christian SCAPEL et Pierre BONASSIES, Traité de droit maritime, *Droit Maritime, op. cit.*, p. 763 sous la note n° 1109, (cf. note n° 15).

²¹⁴ *Loc. cit.*, p. 763 sous la note n° 1110.

prouve que le préjudice résultant du manquement aux obligations incombant au transporteur en vertu de la présente Convention était imputable à un acte ou à une omission personnels que celui qui revendique le droit de limiter sa responsabilité a commis soit dans l'intention de causer ce préjudice, soit témérement et avec conscience que ce préjudice en résulterait probablement [...] ».

Ainsi, il ne fait aucun doute que cet article reprend la définition donnée par la jurisprudence française afin de caractériser la faute inexcusable, faute qui permet au demandeur de faire « sauter » les plafonds de limitation du transporteur maritime.

Cet article reprend également la rédaction de la Convention de Bruxelles en attribuant un caractère personnel à la faute du transporteur.

§.2 : La Limitation de responsabilité exclue par les parties

Les Règles de Rotterdam permettent aux parties au contrat de transport d'exclure l'application de la limitation ou de fixer celle-ci à un montant supérieur au montant légal indiqué par la Convention. Cette exclusion ou augmentation de limitation n'est possible que parce qu'elle n'a pas pour effet d'alléger la responsabilité du transporteur. Ainsi, l'article 59 § 1 de la nouvelle Convention énonce que « *sous réserve des articles 60 et 61, paragraphe 1, la responsabilité du transporteur pour manquement aux obligations lui incombant en vertu de la présente Convention est limitée à 875 unités de compte par colis ou autre unité de chargement, ou à 3 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises objet de la réclamation ou du litige, la limite la plus élevée étant applicable, sauf lorsque la valeur des biens a été déclarée par le chargeur et figure dans les données du contrat, ou lorsqu'un montant supérieur à la limite de responsabilité fixée dans le présent article a été convenu entre le transporteur et le chargeur* »²¹⁵.

Ainsi, que ce soit une déclaration de valeur ou une augmentation du plafond de limitation, les deux mentions doivent être insérées au contrat de transport et expressément convenues entre les parties. S'il s'agit d'une déclaration de valeur, le transporteur fera payer, en contrepartie de cette responsabilité accrue, un fret majoré dit *ad valorem*. En revanche, si

²¹⁵ Nous soulignons.

la valeur déclarée ne correspond pas à la valeur réelle de la marchandise, le transporteur peut en rapporter la preuve et dans ce cas, « *il y aura application de la règle proportionnelle, sauf dans les cas où le transporteur rapporte également la preuve du caractère frauduleux de cette fausse déclaration de la valeur de la marchandise. En pareille cas, le transporteur n'encourt plus aucune responsabilité à l'égard des marchandises* »²¹⁶.

²¹⁶ Christian SCAPEL et Pierre BONASSIES, *Traité de droit maritime, Droit Maritime, op. cit.*, p. 765 sous la note n° 1112, (cf. note n° 15).

CONCLUSION DEUXIEME PARTIE

S'il ne peut y avoir de véritables avancées sans compromis, il apparaît que quelques dispositions de la Convention ont fait l'objet de discussions interminables entre les membres du groupe de travail, et ce fut notamment le cas pour les dispositions concernant la responsabilité du transporteur.

La responsabilité du transporteur maritime peut, à première vue, sembler compliquée mais elle est, à travers l'article 17 de la Convention, une réglementation claire et précise fondant une nouvelle structure de la responsabilité basée sur la répartition de la charge de la preuve, permettant ainsi, le renvoi de l'une à l'autre partie telle un match de tennis.

Ainsi, la responsabilité du transporteur est une responsabilité pour faute. Celui-ci, lorsqu'il est présumé être en faute, doit, soit prouver son absence de faute, soit un cas excepté énuméré à l'article 17 § 3. Le demandeur a, quant à lui, la possibilité de prouver soit une faute du transporteur, soit qu'un autre événement énuméré à l'article 17 § 3 a causé le dommage, soit que le transporteur a probablement causé le dommage. L'instauration du doute en faveur de l'ayant droit à la marchandise est, dès lors, une avancée intéressante.

Il ne faut pas perdre de vue que cette partie a été élaborée en vue d'obtenir un rééquilibrage entre les intérêts des différentes parties. Ainsi, la suppression de la faute nautique, les cas exceptés qui ne sont plus exonérateurs de plein droit, l'inclusion des dispositions sur le délai, l'augmentation des limites de responsabilité devrait être vue par les chargeurs comme des ajouts positifs pour équilibrer la balance.

A contrario, la réaffirmation des cas exceptés, la possibilité d'inclure des clauses d'exonérations, l'extension du domaine de la limitation de responsabilité et le fardeau de la preuve d'une faute pesant sur le demandeur pourrait être vue comme une étape positive tendant vers un équilibre des intérêts.

Conclusion Générale

Adoptée par l'Assemblée générale de la CNUDCI le 11 décembre 2008, la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer, dite Règles de Rotterdam, a pour objectif d'unifier les règles régissant le transport maritime et de constituer un cadre juridique qui tient compte des nombreuses nouveautés technologiques et commerciales qu'a connu le transport maritime depuis la Convention de Bruxelles de 1924. A ce titre, nous pouvons constater que ce qui découle de notre modeste étude est que les Règles de Rotterdam se veulent clairement une « *évolution mais non une révolution* »²¹⁷, s'inspirant largement de la Conventions de Bruxelles.

Ainsi, si la question de la modernité est sans aucun doute remplie, la question de l'équilibre des intérêts entre le transporteur maritime et l'ayant-droit de la marchandise apporte une réponse plus nuancée. En effet, il est vrai, d'une part, que le transporteur voit ses obligations quelque peu alourdies : la navigabilité du navire doit être assurée d'une manière continue et le système de responsabilité est beaucoup mieux agencé que par le passé, notamment au regard de l'allocation de la charge de la preuve. En outre, le transporteur est responsable des dommages survenus lorsque les marchandises sont sous sa garde et le demeure si l'origine du dommage reste inconnue. De plus, les cas exceptés sont conçus comme des cas de renversements de la charge de la preuve, la faute nautique n'étant plus susceptible d'être invoquée. Enfin, les limites de responsabilité ont été rehaussées.

En revanche et d'autre part, nous constatons également que cet impact positif n'est pas si évident dans d'autre domaine. Prenons, par exemple, le cas du retard. La nouvelle convention prévoit une responsabilité du transporteur pour retard alors que ce n'est pas le cas dans la Convention de Bruxelles, cela pourrait être considéré comme un exemple de responsabilité accrue mais les choses ne sont pas si simples. En effet, en cas d'absence de

²¹⁷ D. Thomas RHIDIAN, « *An analysis of the Rotterdam Rules* », *op. cit.*, p. 31, (cf. note n° 11).

délai convenu, le transporteur ne pourrait aucunement être tenu responsable et les Etats ne peuvent imposer d'obligations supplémentaires en vertu du droit national. Nous pouvons également citer la nouvelle possibilité, pour le transporteur, d'insérer des clauses FIOS. De plus, la limitation de responsabilité est, pour certains, trop faible et la liste des cas exceptés encore trop longue et il est vrai que la lourdeur des articles peut être relevée et que l'absence de toute référence au connaissance peut être également vue comme un sacrilège.

Parce que les Règles de Rotterdam ont été créées sur des fondations déjà existantes, peu de dispositions sur les obligations ou responsabilités du transporteur sont complètement nouvelles. Celle qui serait la plus visible, et nous venons de la citer, est la suppression de la si critiquée faute nautique, nouveauté qui, d'ailleurs n'en est pas une pour les pays partis à la Convention de Hambourg. En revanche, d'autres nouveautés méritent approbation : il s'agit, sans aucun doute, de la période de responsabilité du transporteur qui est, dorénavant, de porte à porte, conformément au concept « maritime plus » voulu par les rédacteurs de cette Convention et celle-ci constitue une innovation remarquable²¹⁸. Nous pouvons également citer la prise en compte de la pontée mais également l'augmentation du plafond de limitation de responsabilité ou encore l'allocation de la charge de la preuve.

En définitive, tout n'est pas parfait mais nous l'avons vu, cette Convention relève du compromis, et si « *l'intransigeance constitue la plus dangereuse des doctrines* »²¹⁹, nous ne voyons pas comment « *il serait possible de faire mieux pour rétablir l'uniformité de la matière et offrir something for everybody* »²²⁰.

Ainsi, « *The baby is born* », l'enfant est prêt à être éduqué²²¹, ayant à l'esprit qu'il est peu probable que la Communauté Internationale soit en mesure d'élaborer un autre instrument international sur le même objet ayant la même largeur et profondeur que les Règles de Rotterdam dans un avenir proche²²².

²¹⁸ D. Thomas RHIDIAN, « *An analysis of the Rotterdam Rules* », *op. cit.*, p. 32, (cf. note n° 11).

²¹⁹ Citation de Gustave Le Bon in « *Les incertitudes de l'heure présente* ».

²²⁰ Philippe DELEBECQUE, « *Pour les Règles de Rotterdam* », *op. cit.*, (cf. note n° 12).

²²¹ A ce jour, cette Convention a reçu 21 signatures. Le processus de ratification est en cours et il faudra une vingtaine de ratification pour que celle-ci entre en vigueur. Voir aussi la liste des Etats signataires en annexe n° 1.

²²² Si YUZHOU et Henry HAI LI, « *The New Structure of the Basis of Liability for the Carrier* », *op. cit.*, (cf. note n° 191).

Bibliographie

Textes

- **Convention de Bruxelles du 25 août 1924**, « *Convention Internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance* ».
- **Convention de Bruxelles amendée du 23 février 1968**, « *Protocole portant modification de la Convention Internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance* ».
- **Convention de Hambourg du 30 mars 1978**, « *Convention des Nations Unies sur le transport des marchandises par mer* ».
- **Règles de Rotterdam**, « *Convention Internationale des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer* ».
- **Harter Act**, 13 février 1893.
- **Loi n° 66-420 du 18 juin 1966**. « *Loi sur les contrats d'affrètement et de transports maritimes* ».
- **Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966**, « *Décret sur les contrats d'affrètement et de transports maritimes* ».

Ouvrages généraux

- Antoine **FURETIERE**, « *Dictionnaire Universel* », SNL-LE ROBERT, Paris, 1984.

- René **DE KERCHOVE**, « *International Maritime Dictionary* », New Jersey, Etats-Unis, édition 1961.

Ouvrages spéciaux

- Christian **SCAPEL** et Pierre **BONASSIES**, *Traité de droit maritime*, Droit Maritime, L.G.D.J, édition 2010, 946 pages.

- **LAMY TRANSPORT**, Tome II, édition, 2007.

- **LAMY TRANSPORT**, Tome II, édition 2009.

- **LLOYD'S LIST REPORT**, 1954.

- Martine **REMOND-GOUILLOUD**, *Etudes Internationales*, Droit Maritime, 2^e édition, 1993.

- D. Thomas **RHIDIAN**, « An analysis of the UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea », *A new Convention for the Carriage by Sea – The Rotterdam Rules*, Lawtext Publishing Limited, 2009.

- Georges **RIPERT**, *Droit maritime*, Tome II, édition 1952.

- William **TETLEY**, « *Maine Cargo Claim* », Thompson 2008.

- Antoine **VIALARD**, *Droit maritime*, 1^{ère} édition, PUF, 1997.

Articles

- Francesco **BERLINGIERI**, « *Carrier's obligation and liabilities* », The Work of the CMI, Comité Maritime International, Yearbook 2007-2008, Part II, p. 281.

- Francesco **BERLINGIERI**, « *A comparative analysis of the Hague-Visby Rules, the Hamburg Rules and the Rotterdam Rules* », www.comitemaritime.org.

- Hamid **BESRI**, « *Règles de Rotterdam, un enjeu pour les assurances* », www.leconomiste.com.
- Diego Estéban **CHAMI**, « *The Obligation of the Carrier* », www.rotterdamrules2009.
- **CMI International Working Group III on the Rotterdam Rules**, « *Questions and Answers on the Rotterdam Rules* », www.comitemaritime.org.
- Philippe **DELEBECQUE**, « *Convention CNUDCI sur le contrat de transport international de marchandises entièrement ou partiellement par mer. Adoption* », DMF Hors Série n° 12, juin 2008, p. 74.
- Philippe **DELEBECQUE**, DMF Hors série n° 13, 2009, p. 70.
- Philippe **DELEBECQUE**, « *Pour les Règles de Rotterdam* », Gazette de la Chambre arbitrale maritime de Paris, n° 20, Automne 2009, pp. 2-3.
- Laurent **FEDI**, « *Présentation de la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises, entièrement ou partiellement par mer* », Encyclopédie Lexis Nexis, Transport, juillet 2009, dossier n° 3, fascicule n° 1265, 1268 et 1269.
- Tomotaka **FUJITA**, « *Introduction* », The Work of the CMI, Comité Maritime International, Yearbook 2007-2008, Part II, p. 277.
- Kamel **KHELIFA**, « *Les Règles de Rotterdam* », Séminaire à Casablanca sur les Règles de Rotterdam, www.kgn-lephare.com.
- Kofi **MBIAH**, « *The liability and limitation of liability regime* », The Work of the CMI, Comité Maritime International, Yearbook 2007-2008, Part II, p. 293.
- Michael F. **STURLEY**, « *Changes to existing law* », The Work of the CMI, Comité Maritime International, Yearbook 2007-2008, Part II, p. 256.
- Alexander **VAN ZIEGLER**, « *Delay and the Rotterdam Rules* », Comité Maritime International, UNCITRAL, Working Group III, p. 2.
- Alexander **VAN ZIEGLER**, « *The Liability of the Contracting Carrier* », Texas International Law Journal, Vol. 44.329/2009, p. 334.

- Alain **VILLEFAYAUD** et E. **RODET**, « *Transport maritime : les Règles de Rotterdam* », www.revue-du-commerce-international.info
- Si **YUZHOU** et Henry **HAI LI**, « *The New Structure of The Basis of Liability for the Carrier* »

Jurisprudence

- Cass. Com., « *Navire Rolline* », 17 novembre 1992, DMF 1993.563, note Pierre BONASSIES.
- Cass. Com., « *Ville de Tanya* », 18 mars 2008, DMF 2008.538.
- CA Aix-en-Provence, 19 octobre 1988, DMF 1990, p. 39.
- CA Paris, 5^e Ch., sect. A, 15 janvier 1997, BTL 1997, p. 200.
- « *Vallescura vs. Schnell* », 1934.
- « *Pyrene v. Scindia* », 14 avril 1954, Lloyd's List report, 1954.1.321.
- « *Maxine Footwear Co v. Canadian Government Merchant Marine* », 1959.
- « *Muncaster Castle* », 7 décembre 1961, DMF 1963.246.

Rapport

- Report of Working Group III, 4 juin 2006, 60^e session.
- Yearbook 2007-2008, The Work of the CMI, Part. II, 306 pages.

Mémoires

- Vola Marielle **RAJAONARISON**, « *La conteneurisation dans les échanges maritimes internationaux* », mémoire 2005, Centre de Droit Maritime et des Transports (CDMT).

Sites internet

- www.comitemaritime.org
- www.kgn-lephare.com
- www.leconomiste.com
- www.lexisnexis.fr
- www.revue-du-commerce-international.info
- www.rotterdamrules2009.com
- www.uncitral.org

Annexe n° 1 : état des ratifications

État	Signature	Ratification	Entrée en vigueur
Arménie	29 septembre 2009		
Cameroun	29 septembre 2009		
Congo	23 septembre 2009		
Danemark	23 septembre 2009		
Espagne	23 septembre 2009		
Etats-Unis d'Amérique	23 septembre 2009		
France	23 septembre 2009		
Gabon	23 septembre 2009		
Ghana	23 septembre 2009		
Grèce	23 septembre 2009		
Guinée	23 septembre 2009		
Madagascar	25 septembre 2009		
Mali	26 octobre 2009		
Niger	22 octobre 2009		
Nigéria	23 septembre 2009		
Norvège	23 septembre 2009		
Pays-Bas	23 septembre 2009		
Pologne	23 septembre 2009		
Sénégal	23 septembre 2009		
Suisse	23 septembre 2009		
Togo	23 septembre 2009		

Annexe n° 2

CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE CONTRAT DE TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES EFFECTUÉ ENTIÈREMENT OU PARTIELLEMENT PAR MER

Les États Parties à la présente Convention,

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

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

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

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

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

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

Sont convenus de ce qui suit:

Chapitre premier **Dispositions générales**

Article premier *Définitions*

Aux fins de la présente Convention:

1. Le terme “contrat de transport” désigne le contrat par lequel un transporteur s’engage, moyennant paiement d’un fret, à déplacer des marchandises d’un lieu à un autre. Le contrat prévoit le transport par mer et peut prévoir, en outre, le transport par d’autres modes.
2. Le terme “contrat de volume” désigne le contrat de transport qui prévoit le déplacement d’une quantité déterminée de marchandises en plusieurs expéditions pendant une durée convenue. La quantité peut être exprimée sous la forme d’un minimum, d’un maximum ou d’une fourchette.
3. Le terme “transport de ligne régulière” désigne le service de transport qui est proposé par voie de publicité ou par des moyens similaires et qui est effectué par des navires assurant une liaison régulière entre des ports déterminés suivant un calendrier de départs accessible au public.
4. Le terme “transport autre que de ligne régulière” désigne tout transport qui n’est pas un transport de ligne régulière.
5. Le terme “transporteur” désigne la personne qui conclut un contrat de transport avec le chargeur.
6.
 - a) Le terme “partie exécutante” désigne une personne, autre que le transporteur, qui s’acquitte ou s’engage à s’acquitter de l’une quelconque des obligations incombant à ce dernier en vertu d’un contrat de transport concernant la réception, le chargement, la manutention, l’arrimage, le transport, les soins, le déchargement ou la livraison des marchandises, dans la mesure où elle agit, directement ou indirectement, à la demande du transporteur ou sous son contrôle.
 - b) Une personne aux services de laquelle a recours, directement ou indirectement, un chargeur, un chargeur documentaire, la partie contrôlante ou le destinataire, et non le transporteur, n’est pas une “partie exécutante”.
7. Le terme “partie exécutante maritime” désigne une partie exécutante dans la mesure où elle s’acquitte ou s’engage à s’acquitter de l’une quelconque des obligations du transporteur pendant la période comprise entre l’arrivée des marchandises au port de chargement d’un navire et leur départ du port de déchargement d’un navire. La qualité de “partie exécutante maritime” ne peut être reconnue à un transporteur intérieur que si celui-ci fournit ou s’engage à fournir ses services exclusivement dans une zone portuaire.
8. Le terme “chargeur” désigne la personne qui conclut un contrat de transport avec le transporteur.

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

10. Le terme “porteur” désigne:

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

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

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

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

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

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

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

b) Constate ou contient le contrat de transport.

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

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

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

18. Le terme “document électronique de transport” désigne l’information contenue dans un ou plusieurs messages émis au moyen d’une communication électronique par un transporteur en

vertu d'un contrat de transport, y compris l'information qui est logiquement associée au document sous la forme de données jointes ou y est autrement liée au moment de son émission par le transporteur ou ultérieurement de manière à en faire partie intégrante, qui:

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

b) Constate ou contient le contrat de transport.

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

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

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

20. Le terme "document électronique de transport non négociable" désigne un document électronique de transport qui n'est pas négociable.

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

22. Le "transfert" d'un document électronique de transport négociable désigne le transfert de son contrôle exclusif.

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

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

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

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

27. Le terme "véhicule" désigne un véhicule routier ou ferroviaire.

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

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

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

Article 2
Interprétation de la présente Convention

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

Article 3
Conditions de forme

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

Article 4
Applicabilité des moyens de défense et des limites de responsabilité

1. Toute disposition de la présente Convention écartant ou limitant la responsabilité du transporteur s’applique dans une action judiciaire ou arbitrale, qu’elle soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou délictuelle ou autrement, engagée contre les personnes suivantes pour une perte, un dommage ou un retard de livraison subi par les marchandises faisant l’objet d’un contrat de transport, ou pour manquement à toute autre obligation prévue dans la présente Convention:

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

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

Chapitre 2 **Champ d'application**

Article 5 *Champ d'application général*

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

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

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

Article 6 *Exclusions particulières*

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

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

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

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

Article 7 *Application à certaines parties*

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

Elle ne s'applique pas, en revanche, dans les relations entre les parties initiales à un contrat de transport exclu conformément à l'article 6.

Chapitre 3 **Documents électroniques de transport**

Article 8

Utilisation et effet des documents électroniques de transport

Sous réserve des exigences énoncées dans la présente Convention:

a) Tout ce qui doit figurer dans un document de transport en vertu de la présente Convention peut être consigné dans un document électronique de transport, pour autant que ce document électronique soit émis et utilisé par la suite avec le consentement du transporteur et du chargeur; et

b) L'émission, le contrôle exclusif ou le transfert d'un document électronique de transport a le même effet que l'émission, la possession ou le transfert d'un document de transport.

Article 9

Procédures d'utilisation des documents électroniques de transport négociables

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

a) La méthode pour émettre ce document en faveur du porteur envisagé et le lui transférer;

b) Les moyens d'assurer que le document conservera son intégrité;

c) La façon dont le porteur peut démontrer qu'il a la qualité de porteur; et

d) La façon de confirmer que la livraison au porteur a eu lieu, ou qu'en vertu du paragraphe 2 de l'article 10 ou des alinéas a ii et c du paragraphe 1 de l'article 47 le document a cessé d'être valable ou de produire effet.

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

Article 10

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

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

a) Le porteur restitue le document de transport négociable, ou tous les documents s'il en a été émis plusieurs, au transporteur;

b) Le transporteur émet en faveur du porteur un document électronique de transport négociable mentionnant qu'il se substitue au document de transport négociable; et

c) Le document de transport négociable cesse ensuite d'être valable ou de produire effet.

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

a) Le transporteur émet en faveur du porteur, en lieu et place du document électronique, un document de transport négociable mentionnant qu'il se substitue à ce dernier; et

b) Le document électronique cesse ensuite d'être valable ou de produire effet.

Chapitre 4 **Obligations du transporteur**

Article 11 *Transport et livraison des marchandises*

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

Article 12 *Durée de la responsabilité du transporteur*

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

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

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

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

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

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

Article 13
Obligations particulières

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

2. Nonobstant le paragraphe 1 du présent article et sans préjudice des autres dispositions du chapitre 4 et des chapitres 5 à 7, le transporteur et le chargeur peuvent convenir que le chargement, la manutention, l'arrimage ou le déchargement des marchandises sera exécuté par le chargeur, le chargeur documentaire ou le destinataire. Cette convention est mentionnée dans les données du contrat.

Article 14
Obligations particulières applicables au voyage par mer

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

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

Article 15
Marchandises pouvant présenter un danger

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

Article 16
Sacrifice des marchandises pendant le voyage par mer

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

Chapitre 5

Responsabilité du transporteur pour perte, dommage ou retard

Article 17

Fondement de la responsabilité

1. Le transporteur est responsable de la perte, du dommage ou du retard de livraison subi par les marchandises, si l'ayant droit prouve que cette perte, ce dommage ou ce retard, ou l'événement ou la circonstance qui l'a causé ou y a contribué, s'est produit pendant la durée de sa responsabilité telle que celle-ci est définie au chapitre 4.

2. Le transporteur est déchargé de tout ou partie de sa responsabilité prévue au paragraphe 1 du présent article s'il prouve que la cause ou l'une des causes de la perte, du dommage ou du retard n'est pas imputable à sa faute ou à la faute de l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 18.

3. Le transporteur est aussi déchargé de tout ou partie de sa responsabilité prévue au paragraphe 1 du présent article si, au lieu de prouver l'absence de faute comme prévu au paragraphe 2 du présent article, il prouve qu'un ou plusieurs des événements ou circonstances ci-après ont causé la perte, le dommage ou le retard ou y ont contribué:

a) "Acte de Dieu";

b) Périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables;

c) Guerre, hostilités, conflit armé, piraterie, terrorisme, émeutes et troubles civils;

d) Restriction de quarantaine; intervention ou obstacles de la part d'États, d'autorités publiques, de dirigeants ou du peuple, y compris une immobilisation, un arrêt ou une saisie non imputable au transporteur ou à l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 18;

e) Grèves, lock-out, arrêts ou entraves apportés au travail;

f) Incendie à bord du navire;

g) Vices cachés échappant à une diligence raisonnable;

h) Acte ou omission du chargeur, du chargeur documentaire, de la partie contrôlante ou de toute autre personne dont les actes engagent la responsabilité du chargeur ou du chargeur documentaire en vertu de l'article 33 ou 34;

i) Chargement, manutention, arrimage ou déchargement des marchandises réalisé en vertu d'une convention conclue conformément au paragraphe 2 de l'article 13, sauf si le transporteur ou une partie exécutante réalise cette opération au nom du chargeur, du chargeur documentaire ou du destinataire;

j) Freinte en volume ou en poids ou toute autre perte ou dommage résultant d'un vice caché, de la nature spéciale ou d'un vice propre des marchandises;

k) Insuffisance ou défectuosité de l'emballage ou du marquage non réalisé par le transporteur ou en son nom;

l) Sauvetage ou tentative de sauvetage de vies en mer;

m) Mesures raisonnables visant à sauver ou tenter de sauver des biens en mer;

n) Mesures raisonnables visant à éviter ou tenter d'éviter un dommage à l'environnement; ou

o) Actes accomplis par le transporteur dans l'exercice des pouvoirs conférés par les articles 15 et 16.

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

a) L'ayant droit prouve que la faute du transporteur ou d'une personne mentionnée à l'article 18 a causé l'événement ou la circonstance invoquée par le transporteur ou y a contribué; ou

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

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

a) L'ayant droit prouve que les événements ou circonstances suivants ont effectivement ou probablement causé la perte, le dommage ou le retard ou y ont effectivement ou probablement contribué: i) le navire n'était pas en état de navigabilité; ii) le navire n'était pas convenablement armé, équipé et approvisionné; ou iii) les cales ou d'autres parties du navire où sont transportées les marchandises, ou les conteneurs fournis par le transporteur dans ou sur lesquels elles sont transportées, n'étaient pas appropriés ni en bon état pour leur réception, transport et conservation; et

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

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

Article 18
Responsabilité du transporteur pour fait d'autrui

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

- a) D'une partie exécutante;
- b) Du capitaine ou de l'équipage du navire;
- c) De ses propres préposés ou de ceux d'une partie exécutante; ou

d) De toute autre personne qui s'acquitte ou s'engage à s'acquitter de l'une quelconque des obligations incombant au transporteur en vertu du contrat de transport, dans la mesure où elle agit, directement ou indirectement, à la demande de ce dernier ou sous son contrôle.

Article 19
Responsabilité des parties exécutantes maritimes

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

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

b) L'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu:
i) pendant la période comprise entre l'arrivée des marchandises au port de chargement du navire et leur départ du port de déchargement du navire;
ii) lorsqu'elle avait la garde des marchandises; ou iii) à tout autre moment dans la mesure où elle participait à l'exécution de l'une quelconque des opérations prévues par le contrat de transport.

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

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

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

Article 20
Responsabilité solidaire

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

Article 21
Retard

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

Article 22
Calcul de la réparation

1. Sous réserve de l'article 59, la réparation due par le transporteur pour la perte ou le dommage subi par les marchandises est calculée par référence à la valeur de ces marchandises au lieu et au moment de livraison établis conformément à l'article 43.
2. La valeur des marchandises est déterminée d'après le cours en bourse ou, à défaut, d'après leur valeur marchande ou, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle de marchandises de mêmes nature et qualité au lieu de livraison.
3. En cas de perte ou de dommage subi par les marchandises, le transporteur n'est tenu au paiement d'aucune réparation dépassant ce qui est prévu aux paragraphes 1 et 2 du présent article sauf lorsqu'il a convenu avec le chargeur de calculer la réparation d'une autre manière dans les limites du chapitre 16.

Article 23
Avis en cas de perte, de dommage ou de retard

1. Le transporteur est présumé, en l'absence de preuve contraire, avoir livré les marchandises telles que celles-ci sont décrites dans les données du contrat, à moins qu'un avis de perte ou de dommage subi par les marchandises indiquant la nature générale de la perte ou du dommage n'ait été donné au transporteur ou à la partie exécutante qui les a livrées, avant ou au moment de la livraison ou, si la perte ou le dommage n'est pas apparent, dans un délai de sept jours ouvrables au lieu de livraison à compter de la livraison.
2. L'absence d'avis n'a pas d'incidence sur le droit de demander réparation en cas de perte ou de dommage subi par les marchandises en vertu de la présente Convention ni sur le régime de la preuve prévu à l'article 17.
3. Aucun avis n'est nécessaire en cas de perte ou de dommage constaté lors d'une inspection contradictoire des marchandises effectuée par la personne à laquelle elles ont été livrées et le transporteur ou la partie exécutante maritime dont la responsabilité est invoquée.

4. Aucune réparation pour retard n'est due à moins qu'un avis de préjudice résultant d'un retard n'ait été donné au transporteur dans un délai de vingt et un jours consécutifs à compter de la livraison.

5. Un avis donné à la partie exécutante qui a livré les marchandises a le même effet que s'il avait été donné au transporteur, et un avis donné au transporteur a le même effet que s'il avait été donné à une partie exécutante maritime.

6. En cas de perte ou de dommage certain ou présumé, les parties au litige se donnent réciproquement toutes les facilités raisonnables pour procéder à l'inspection et au pointage des marchandises et donnent accès aux documents concernant le transport des marchandises.

Chapitre 6

Dispositions supplémentaires relatives à des étapes particulières du transport

Article 24 *Déroutement*

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

Article 25 *Marchandises en pontée*

1. Les marchandises ne peuvent être transportées en pontée que si ce transport:

a) Est exigé par la loi;

b) S'effectue dans ou sur des conteneurs ou véhicules adaptés au transport en pontée et sur des ponts qui sont spécialement équipés pour transporter de tels conteneurs ou véhicules; ou

c) Est conforme au contrat de transport ou aux coutumes, usages ou pratiques du commerce en question.

2. Les dispositions de la présente Convention relatives à la responsabilité du transporteur s'appliquent à la perte, au dommage ou au retard de livraison subi par des marchandises transportées en pontée conformément au paragraphe 1 du présent article. Cependant, le transporteur n'est pas responsable de la perte, du dommage ou du retard de livraison subi par ces marchandises du fait des risques particuliers que comporte ce transport si les marchandises sont transportées conformément à l'alinéa *a* ou *c* du paragraphe 1 du présent article.

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

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

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

Article 26

Transport précédant ou suivant un transport par mer

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

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

b) Prévoient expressément la responsabilité du transporteur, la limitation de la responsabilité ou le délai pour agir; et

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

Chapitre 7

Obligations du chargeur envers le transporteur

Article 27

Remise des marchandises pour le transport

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

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

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

Article 28
Coopération entre le chargeur et le transporteur pour
la fourniture d'informations et d'instructions

Le transporteur et le chargeur répondent aux demandes mutuelles d'informations et d'instructions requises pour la manutention et le transport appropriés des marchandises. Ils le font si ces informations sont en possession de la partie à laquelle elles sont demandées ou si ces instructions peuvent raisonnablement être fournies par la partie à laquelle elles sont demandées et si elles ne sont pas raisonnablement accessibles par d'autres moyens à la partie qui les demande.

Article 29
Obligation du chargeur de fournir des informations,
instructions et documents

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

a) Assurer la manutention et le transport appropriés des marchandises, y compris les précautions devant être prises par le transporteur ou une partie exécutante; et

b) Permettre au transporteur de respecter la loi, la réglementation ou d'autres exigences des autorités publiques concernant le transport prévu, à condition que celui-ci notifie en temps utile au chargeur les informations, instructions et documents dont il a besoin.

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

Article 30
Fondement de la responsabilité du chargeur envers le transporteur

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

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

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

Article 31
Informations pour l'établissement des données du contrat

1. Le chargeur fournit au transporteur, en temps utile, les informations exactes nécessaires pour l'établissement des données du contrat et l'émission des documents de transport ou des documents électroniques de transport, y compris les données visées au paragraphe 1 de l'article 36; le nom de la partie devant être identifiée comme le chargeur dans les données du contrat; le nom du destinataire, le cas échéant; et le nom de la personne à l'ordre de laquelle le document de transport ou le document électronique de transport doit le cas échéant être émis.
2. Le chargeur est réputé avoir garanti l'exactitude, au moment de leur réception par le transporteur, des informations fournies conformément au paragraphe 1 du présent article. Il indemnise le transporteur de la perte ou du dommage résultant de l'inexactitude de ces informations.

Article 32
Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses

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

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

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

Article 33
Droits et obligations du chargeur repris par le chargeur documentaire

1. Un chargeur documentaire est soumis aux obligations et responsabilités imposées au chargeur par le présent chapitre et l'article 55 et bénéficie des droits et moyens de défense reconnus au chargeur par le présent chapitre et le chapitre 13.
2. Le paragraphe 1 du présent article n'a pas d'incidence sur les obligations, responsabilités, droits ou moyens de défense du chargeur.

Article 34
Responsabilité du chargeur pour fait d'autrui

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

partie exécutante agissant pour le compte de ce dernier, à qui il a confié l'exécution des obligations qui lui incombent.

Chapitre 8

Documents de transport et documents électroniques de transport

Article 35

Émission du document de transport ou du document électronique de transport

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

a) Un document de transport non négociable ou, sous réserve de l'alinéa *a* de l'article 8, un document électronique de transport non négociable; ou

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

Article 36

Données du contrat

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

a) Une description des marchandises appropriée pour le transport;

b) Les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises;

c) Le nombre de colis ou de pièces, ou la quantité de marchandises; et

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

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

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

b) Le nom et l'adresse du transporteur;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 37

Identification du transporteur

1. Si un transporteur est identifié par son nom dans les données du contrat, toute autre information figurant sur le document de transport ou le document électronique de transport relative à l'identité du transporteur est sans effet dans la mesure où elle est incompatible avec cette identification.

2. Si les données du contrat n'identifient pas le transporteur conformément aux exigences à l'alinéa *b* du paragraphe 2 de l'article 36, mais indiquent que les marchandises ont été chargées sur un navire désigné, le propriétaire inscrit du navire est présumé être le transporteur, à moins qu'il ne prouve que le navire faisait l'objet d'un affrètement coque nue au moment du transport, qu'il n'identifie l'affréteur coque nue et n'en indique l'adresse, auquel cas ledit affréteur est présumé être le transporteur. Le propriétaire inscrit peut aussi réfuter cette présomption en identifiant le transporteur et en indiquant l'adresse de ce dernier. L'affréteur coque nue peut réfuter de la même manière toute présomption selon laquelle il est le transporteur.

3. Aucune disposition du présent article n'empêche l'ayant droit de prouver qu'une personne autre que celle identifiée dans les données du contrat ou conformément au paragraphe 2 du présent article est le transporteur.

Article 38
Signature

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

Article 39
Omissions dans les données du contrat

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

Article 40
Réserves concernant les informations relatives aux marchandises
dans les données du contrat

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

2. Sans préjudice du paragraphe 1 du présent article, le transporteur peut faire des réserves, dans les cas et de la manière décrits dans les paragraphes 3 et 4 du présent article, pour indiquer qu'il ne répond pas de l'exactitude des informations fournies, conformément au paragraphe 1 de l'article 36 par le chargeur.

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

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

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

4. Lorsque les marchandises sont remises au transporteur ou à une partie exécutante dans un conteneur ou un véhicule fermé, le transporteur peut faire des réserves relativement aux informations mentionnées:

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

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

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

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

i) Ni lui ni la partie exécutante n'ont pesé le conteneur ou le véhicule et si le chargeur et le transporteur n'étaient pas convenus avant l'expédition de le peser et de mentionner le poids dans les données du contrat; ou

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

Article 41

Force probante des données du contrat

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

a) Un document de transport ou un document électronique de transport fait foi, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises indiquées dans les données du contrat;

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

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

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

c) La preuve contraire par le transporteur n'est pas admise à l'encontre d'un destinataire qui a agi de bonne foi en se fiant à l'une des données du contrat ci-après figurant dans un document de transport non négociable ou un document électronique de transport non négociable:

i) Les données du contrat mentionnées au paragraphe 1 de l'article 36, lorsqu'elles sont fournies par le transporteur;

ii) Le nombre, le type et les numéros d'identification des conteneurs, mais non les numéros d'identification des plombs apposés sur les conteneurs; et

iii) Les données du contrat mentionnées au paragraphe 2 de l'article 36.

Article 42
“Fret payé d’avance”

Si les données du contrat contiennent la mention “fret payé d’avance” ou une mention similaire, le transporteur ne peut pas se prévaloir à l'encontre du porteur ou du destinataire du non-paiement du fret. Le présent article ne s'applique pas si le porteur ou le destinataire est également le chargeur.

Chapitre 9
Livraison des marchandises

Article 43
Obligation de prendre livraison

Lorsque les marchandises sont parvenues à leur destination, le destinataire qui les réclame en vertu du contrat de transport en prend livraison au moment ou dans le délai et au lieu convenus dans le contrat de transport ou, à défaut d'une telle convention, au moment et au lieu auxquels, eu égard aux clauses du contrat, aux coutumes, usages ou pratiques du commerce et aux circonstances du transport, on pourrait raisonnablement s'attendre qu'elles soient livrées.

Article 44
Obligation d'accuser réception

À la demande du transporteur ou de la partie exécutante qui livre les marchandises, le destinataire accuse réception des marchandises livrées par le transporteur ou la partie exécutante de la manière qui est habituelle au lieu de livraison. Le transporteur peut refuser de livrer les marchandises si le destinataire refuse d'en accuser réception.

Article 45
Livraison en l'absence de document de transport négociable
et de document électronique de transport négociable

En l'absence d'émission d'un document de transport négociable et d'un document électronique de transport négociable:

a) Le transporteur livre les marchandises au destinataire au moment et au lieu mentionnés à l'article 43. Il peut refuser de les livrer si la personne qui se prétend destinataire ne s'identifie pas dûment comme telle alors que le transporteur le lui demande;

b) Si le nom et l'adresse du destinataire ne sont pas mentionnés dans les données du contrat, la partie contrôlante les indique au transporteur avant ou lors de l'arrivée des marchandises au lieu de destination;

c) Sans préjudice du paragraphe 1 de l'article 48, si les marchandises ne peuvent être livrées du fait i) que le destinataire, après avoir reçu notification de leur arrivée, n'en réclame pas, au moment ou dans le délai mentionné à l'article 43, la livraison au transporteur une fois celles-ci parvenues au lieu de destination, ii) que le transporteur refuse de les livrer au motif que la personne se prétendant destinataire ne s'identifie pas dûment comme telle, ou iii) que le transporteur, après des diligences raisonnables, n'est pas en mesure de localiser le destinataire afin de demander des instructions pour la livraison, le transporteur peut en aviser la partie contrôlante et demander des instructions pour la livraison. Si, après des diligences raisonnables, il n'est pas en mesure de localiser la partie contrôlante, il peut en aviser le chargeur et demander des instructions pour la livraison. Si, après des diligences raisonnables, il n'est pas en mesure de localiser le chargeur, il peut en aviser le chargeur documentaire et demander des instructions pour la livraison;

d) La livraison des marchandises par le transporteur sur instruction de la partie contrôlante, du chargeur ou du chargeur documentaire conformément à l'alinéa c du présent article le libère de son obligation de livrer les marchandises en vertu du contrat de transport.

Article 46
Livraison en cas d'émission d'un document de transport
non négociable devant être remis

En cas d'émission d'un document de transport non négociable dont les termes révèlent qu'il doit être remis pour l'obtention de la livraison des marchandises:

a) Le transporteur livre les marchandises au destinataire au moment et au lieu mentionnés à l'article 43 à condition que ce dernier s'identifie dûment à sa demande et contre remise du document non négociable. Il peut refuser de livrer les marchandises si la personne

qui se prétend destinataire ne s'identifie pas dûment alors que le transporteur le lui demande. Il refuse de les livrer si le document non négociable n'est pas remis. Si plusieurs originaux du document non négociable ont été émis, la remise d'un original suffit et les autres originaux cessent d'être valables ou de produire effet;

b) Sans préjudice du paragraphe 1 de l'article 48, si les marchandises ne peuvent être livrées du fait i) que le destinataire, après avoir reçu notification de leur arrivée, n'en réclame pas, au moment ou dans le délai mentionné à l'article 43, la livraison au transporteur une fois celles-ci parvenues au lieu de destination, ii) que le transporteur refuse de les livrer au motif que la personne se prétendant destinataire ne s'identifie pas dûment comme telle ou ne remet pas le document, ou iii) que le transporteur, après des diligences raisonnables, n'est pas en mesure de localiser le destinataire afin de demander des instructions pour la livraison, le transporteur peut en aviser le chargeur et demander des instructions pour la livraison. Si, après des diligences raisonnables, il n'est pas en mesure de localiser le chargeur, il peut en aviser le chargeur documentaire et demander des instructions pour la livraison;

c) La livraison des marchandises par le transporteur sur instruction du chargeur ou du chargeur documentaire conformément à l'alinéa b du présent article le libère de son obligation de livrer les marchandises en vertu du contrat de transport, que le document de transport non négociable lui ait été remis ou non.

Article 47

Livraison en cas d'émission d'un document de transport négociable ou d'un document électronique de transport négociable

1. En cas d'émission d'un document de transport négociable ou d'un document électronique de transport négociable:

a) Le porteur du document est en droit de réclamer la livraison des marchandises au transporteur une fois celles-ci parvenues au lieu de destination, auquel cas le transporteur les lui livre au moment et au lieu mentionnés à l'article 43:

i) Contre remise du document de transport négociable et, si le porteur est l'une des personnes mentionnées au sous-alinéa i de l'alinéa a du paragraphe 10 de l'article premier, à condition qu'il s'identifie dûment; ou

ii) À condition qu'il démontre, conformément aux procédures visées au paragraphe 1 de l'article 9, sa qualité de porteur du document électronique de transport négociable.

b) Le transporteur refuse de livrer les marchandises si les exigences du sous-alinéa i ou ii de l'alinéa a du présent paragraphe ne sont pas remplies;

c) Si plusieurs originaux du document de transport négociable ont été émis et si le nombre de ces originaux est mentionné dans le document, la remise d'un original suffit et les autres originaux cessent d'être valables ou de produire effet. Lorsqu'un document électronique de transport négociable a été utilisé, il cesse d'être valable ou de produire effet lorsque les marchandises sont livrées au porteur conformément aux procédures visées au paragraphe 1 de l'article 9.

2. Sans préjudice du paragraphe 1 de l'article 48, lorsqu'il est expressément stipulé sur le document de transport négociable ou le document électronique de transport négociable que les marchandises peuvent être livrées sans que ce document soit remis, la règle suivante s'applique:

a) Si les marchandises ne peuvent être livrées du fait i) que le porteur, après avoir reçu notification de leur arrivée, n'en réclame pas, au moment ou dans le délai mentionné à l'article 43, la livraison au transporteur une fois celles-ci parvenues au lieu de destination, ii) que le transporteur refuse de les livrer au motif que la personne se prétendant porteur ne s'identifie pas dûment comme étant l'une des personnes mentionnées au sous-alinéa i ou iii de l'alinéa a du paragraphe 10 de l'article premier que le transporteur, après des diligences raisonnables, n'est pas en mesure de localiser le porteur afin de demander des instructions pour la livraison, le transporteur peut en aviser le chargeur et demander des instructions pour la livraison. Si, après des diligences raisonnables, il n'est pas en mesure de localiser le chargeur, il peut en aviser le chargeur documentaire et demander des instructions pour la livraison;

b) La livraison des marchandises par le transporteur sur instruction du chargeur ou du chargeur documentaire conformément à l'alinéa a du paragraphe 2 du présent article le libère de son obligation de livrer les marchandises au porteur en vertu du contrat de transport, que le document de transport négociable lui ait été remis ou non, ou que la personne réclamant la livraison en vertu d'un document électronique de transport négociable ait démontré ou non, conformément aux procédures visées au paragraphe 1 de l'article 9, sa qualité de porteur;

c) La personne donnant des instructions conformément à l'alinéa a du paragraphe 2 du présent article indemnise le transporteur dont la responsabilité est engagée envers le porteur en vertu de l'alinéa e du paragraphe 2 du présent article. Le transporteur peut refuser de suivre ces instructions si la personne ne fournit pas une garantie suffisante qu'il peut raisonnablement exiger;

d) Lorsque, après la livraison des marchandises par le transporteur conformément à l'alinéa b du paragraphe 2 du présent article, une personne devient le porteur du document de transport négociable ou du document électronique de transport négociable en vertu d'un arrangement contractuel ou d'une autre nature conclu avant cette livraison, elle acquiert des droits opposables au transporteur en vertu du contrat de transport, à l'exception du droit de réclamer la livraison des marchandises;

e) Nonobstant les alinéas b et d du paragraphe 2 du présent article, une personne qui devient porteur après cette livraison alors qu'elle n'avait pas et n'aurait pas pu raisonnablement avoir connaissance de la livraison acquiert les droits incorporés dans le document de transport négociable ou dans le document électronique de transport négociable. Lorsque les données du contrat mentionnent l'heure d'arrivée prévue des marchandises ou indiquent la façon d'obtenir des informations pour savoir si la livraison a eu lieu, cette connaissance est présumée chez le porteur au moment où il acquiert cette qualité.

Article 48 *Marchandises en souffrance*

1. Aux fins du présent article, les marchandises sont réputées en souffrance uniquement si, après leur arrivée au lieu de destination:

a) Le destinataire n'en prend pas livraison conformément au présent chapitre au moment et au lieu mentionnés à l'article 43;

b) La partie contrôlante, le porteur, le chargeur ou le chargeur documentaire ne peut être localisé ou ne donne pas au transporteur des instructions appropriées conformément aux articles 45, 46 et 47;

c) Le transporteur est en droit ou est tenu de refuser de livrer les marchandises conformément aux articles 44, 45, 46 et 47;

d) Le transporteur n'est pas autorisé à livrer les marchandises au destinataire par la loi ou la réglementation du lieu où est demandée la livraison; ou
35

e) Les marchandises ne peuvent pas être livrées par le transporteur pour une autre raison.

2. Sans préjudice des autres droits dont il peut se prévaloir contre le chargeur, la partie contrôlante ou le destinataire, si les marchandises sont en souffrance, le transporteur peut, aux risques et aux frais de la personne ayant droit aux marchandises, prendre vis-à-vis de ces dernières les mesures que les circonstances peuvent raisonnablement exiger, y compris:

a) Les entreposer en tout lieu approprié;

b) Les décharger si elles sont chargées dans des conteneurs ou véhicules, ou prendre d'autres mesures, notamment en les déplaçant; et

c) Les faire vendre ou détruire conformément aux pratiques, à la loi ou à la réglementation du lieu où elles se trouvent.

3. Le transporteur ne peut exercer les droits prévus au paragraphe 2 du présent article qu'après avoir avisé, de manière appropriée, de la mesure qu'il a l'intention de prendre en vertu de ce paragraphe, la personne indiquée dans les données du contrat comme étant la personne à prévenir, le cas échéant, de l'arrivée des marchandises au lieu de destination, et l'une des personnes suivantes, dans l'ordre indiqué, si elles sont connues du transporteur: le destinataire, la partie contrôlante ou le chargeur.

4. Si les marchandises sont vendues conformément à l'alinéa c du paragraphe 2 du présent article, le transporteur conserve le produit de la vente au profit de la personne ayant droit aux marchandises, sous réserve de déduire toute dépense qu'il a effectuée et toute autre somme qui lui est due en rapport avec le transport de ces marchandises.

5. Le transporteur ne répond pas de la perte ou du dommage subi par les marchandises pendant la période de souffrance. Il en répond si l'ayant droit prouve que cette perte ou ce dommage résulte du fait que le transporteur n'a pas pris les mesures qui auraient été raisonnables en l'espèce pour conserver les marchandises tout en sachant ou en ayant dû savoir qu'il en résulterait une telle perte ou un tel dommage.

Article 49
Rétention des marchandises

Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte au droit de rétention que le contrat de transport ou la loi applicable accorde au transporteur ou à une partie exécutante en garantie de sa créance.

Chapitre 10
Droits de la partie contrôlante

Article 50
Exercice et étendue du droit de contrôle

1. Le droit de contrôle ne peut être exercé que par la partie contrôlante et se limite au droit:

a) De donner ou de modifier des instructions concernant les marchandises sans qu'elles constituent une modification du contrat de transport;

b) D'obtenir la livraison des marchandises dans un port d'escale prévu ou, pour un transport intérieur, dans tout lieu en cours de route; et

c) De remplacer le destinataire par toute autre personne, y compris la partie contrôlante.

2. Le droit de contrôle existe pendant toute la période de responsabilité du transporteur prévue à l'article 12 et s'éteint à l'expiration de cette période.

Article 51
Identification de la partie contrôlante et transfert
du droit de contrôle

1. Sauf dans les cas mentionnés aux paragraphes 2, 3 et 4 du présent article:

a) Le chargeur est la partie contrôlante à moins que, lors de la conclusion du contrat de transport, il ne désigne le destinataire, le chargeur documentaire ou une autre personne comme partie contrôlante;

b) La partie contrôlante peut transférer le droit de contrôle à une autre personne. Ce transfert prend effet à l'égard du transporteur dès que ce dernier en est avisé par l'auteur du transfert, et le bénéficiaire du transfert devient la partie contrôlante; et

c) La partie contrôlante s'identifie dûment lorsqu'elle exerce le droit de contrôle.

2. En cas d'émission d'un document de transport non négociable dont les termes révèlent qu'il doit être remis pour l'obtention de la livraison des marchandises:

a) Le chargeur est la partie contrôlante et peut transférer le droit de contrôle au destinataire désigné dans le document en transférant le document à cette personne sans endossement. Si plusieurs originaux du document ont été émis, tous les originaux sont transférés pour que le droit de contrôle soit transféré; et

b) Pour exercer son droit de contrôle, la partie contrôlante produit le document et s'identifie dûment. Si plusieurs originaux du document ont été émis, tous les originaux sont présentés, faute de quoi le droit de contrôle ne peut être exercé.

3. En cas d'émission d'un document de transport négociable:

a) Le porteur ou, si plusieurs originaux du document sont émis, le porteur de tous les originaux est la partie contrôlante;

b) Le porteur peut transférer le droit de contrôle en transférant le document à une autre personne conformément à l'article 57. Si plusieurs originaux de ce document ont été émis, tous les originaux sont transférés à cette personne pour que le droit de contrôle soit transféré; et

c) Pour exercer le droit de contrôle, le porteur présente le document au transporteur et, s'il est l'une des personnes mentionnées au sous-alinéa i de l'alinéa a du paragraphe 10 de l'article premier, s'identifie dûment. Si plusieurs originaux du document ont été émis, tous les originaux sont présentés, faute de quoi le droit de contrôle ne peut être exercé.

4. En cas d'émission d'un document électronique de transport négociable:

a) Le porteur est la partie contrôlante;

b) Le porteur peut transférer le droit de contrôle à une autre personne en transférant le document conformément aux procédures visées au paragraphe 1 de l'article 9; et

c) Pour exercer le droit de contrôle, le porteur démontre, conformément aux procédures visées au paragraphe 1 de l'article 9, sa qualité de porteur.

Article 52

Exécution des instructions par le transporteur

1. Sous réserve des paragraphes 2 et 3 du présent article, le transporteur exécute les instructions mentionnées à l'article 50 si:

a) La personne donnant ces instructions est fondée à exercer le droit de contrôle;

b) Les instructions peuvent raisonnablement être exécutées selon leurs termes au moment où elles parviennent au transporteur; et

c) Les instructions n'affecteront pas les opérations normales du transporteur, ni ses pratiques de livraison.

2. Dans tous les cas, la partie contrôlante rembourse au transporteur toute dépense additionnelle raisonnable qu'il pourrait effectuer et l'indemnise du préjudice qu'il pourrait subir en exécutant de manière diligente une instruction quelconque en vertu du présent article, y compris des réparations qu'il pourrait être tenu d'accorder pour la perte ou le dommage subi par d'autres marchandises transportées.

3. Le transporteur est en droit d'obtenir de la partie contrôlante une garantie couvrant le montant de la dépense additionnelle, de la perte ou du préjudice auquel il s'attend raisonnablement du fait de l'exécution d'une instruction en vertu du présent article. Il peut refuser d'exécuter les instructions si une telle garantie n'est pas fournie.

4. Lorsque le transporteur n'a pas exécuté les instructions de la partie contrôlante contrairement à l'obligation qui lui incombe en vertu du paragraphe 1 du présent article, sa responsabilité pour la perte, le dommage ou le retard de livraison subi en conséquence par les marchandises est soumise aux articles 17 à 23 et la réparation qu'il doit est soumise aux articles 59 à 61.

Article 53

Marchandises réputées livrées

Les marchandises livrées suivant une instruction donnée conformément au paragraphe 1 de l'article 52 sont réputées livrées au lieu de destination et les dispositions du chapitre 9 relatives à cette livraison leur sont applicables.

Article 54

Modifications du contrat de transport

1. La partie contrôlante est la seule personne pouvant convenir avec le transporteur de modifications du contrat de transport autres que celles visées aux alinéas *b* et *c* du paragraphe 1 de l'article 50.

2. Les modifications du contrat de transport, y compris celles visées aux alinéas *b* et *c* du paragraphe 1 de l'article 50, sont mentionnées sur un document de transport négociable ou sur un document de transport non négociable devant être remis, ou incorporées dans un document électronique de transport négociable ou, à la demande de la partie contrôlante, sont mentionnées sur un document de transport non négociable ou incorporées dans un document électronique de transport non négociable. Les modifications ainsi mentionnées ou incorporées sont signées conformément à l'article 38.

Article 55

Fourniture d'informations, d'instructions ou de documents supplémentaires au transporteur

1. La partie contrôlante, à la demande du transporteur ou d'une partie exécutante, fournit en temps utile les informations, instructions ou documents concernant les marchandises dont le transporteur peut raisonnablement avoir besoin pour s'acquitter des obligations qui lui incombent en vertu du contrat de transport, à condition que le chargeur ne les ait pas déjà fournis et qu'ils ne soient pas raisonnablement accessibles au transporteur par d'autres moyens.

2. Si, après des diligences raisonnables, le transporteur n'est pas en mesure de localiser la partie contrôlante ou si la partie contrôlante n'est pas en mesure de lui fournir des informations, instructions ou documents appropriés, le chargeur les fournit. Si, après des diligences raisonnables, le transporteur n'est pas en mesure de localiser le chargeur, le chargeur documentaire fournit ces informations, instructions ou documents.

Article 56
Dérogation conventionnelle

Les parties au contrat de transport peuvent déroger aux articles 50, paragraphes 1, alinéas *b* et *c*, et 2, et 52. Elles peuvent aussi restreindre ou exclure la possibilité de transférer le droit de contrôle visée à l'alinéa *b* du paragraphe 1 de l'article 51.

Chapitre 11
Transfert de droits

Article 57
Transfert en cas d'émission d'un document de transport négociable ou
d'un document électronique de transport négociable

1. En cas d'émission d'un document de transport négociable, le porteur peut transférer les droits incorporés dans ce document en le transférant à une autre personne:

a) Dûment endossé au profit de cette autre personne ou en blanc, s'il s'agit d'un document à ordre; ou

b) Sans endossement, s'il s'agit: *i)* d'un document au porteur ou d'un document endossé en blanc; ou *ii)* d'un document établi au nom d'une personne déterminée qui est transféré entre le premier porteur et cette personne.

2. En cas d'émission d'un document électronique de transport négociable, son porteur peut transférer les droits incorporés dans ce document, que celui-ci soit établi à ordre ou au nom d'une personne déterminée, en le transférant conformément aux procédures visées au paragraphe 1 de l'article 9.

Article 58
Responsabilité du porteur

1. Sans préjudice de l'article 55, un porteur qui n'a pas la qualité de chargeur et qui n'exerce aucun droit découlant du contrat de transport n'assume aucune responsabilité en vertu de ce contrat en cette seule qualité de porteur.

2. Un porteur qui n'a pas la qualité de chargeur et qui exerce un droit quelconque découlant du contrat de transport assume toutes les responsabilités qui lui incombent en vertu de ce contrat dans la mesure où elles sont énoncées dans le document de transport négociable ou le document électronique de transport négociable ou peuvent en être inférées.

3. Aux fins des paragraphes 1 et 2 du présent article, un porteur qui n'a pas la qualité de chargeur n'exerce aucun droit découlant du contrat de transport au seul motif que:

a) Il convient avec le transporteur, en vertu de l'article 10, de substituer à un document de transport négociable un document électronique de transport négociable ou de substituer à un document électronique de transport négociable un document de transport négociable; ou

b) Il transfère ses droits en vertu de l'article 57.

Chapitre 12

Limites de responsabilité

Article 59

Limites de responsabilité

1. Sous réserve du paragraphe 1 des articles 60 et 61, la responsabilité du transporteur pour manquement aux obligations lui incombant en vertu de la présente Convention est limitée à 875 unités de compte par colis ou autre unité de chargement, ou à 3 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises objet de la réclamation ou du litige, la limite la plus élevée étant applicable, sauf lorsque la valeur des marchandises a été déclarée par le chargeur et figure dans les données du contrat, ou lorsqu'un montant supérieur à la limite de responsabilité fixée dans le présent article a été convenu entre le transporteur et le chargeur.

2. Lorsque les marchandises sont transportées dans ou sur un conteneur, une palette ou un engin de transport similaire utilisé pour grouper des marchandises, ou dans ou sur un véhicule, les colis ou les unités de chargement énumérés dans les données du contrat comme ayant été placés dans ou sur cet engin de transport ou véhicule sont considérés comme des colis ou unités de chargement. En l'absence d'une telle énumération, les marchandises placées dans ou sur cet engin de transport ou véhicule sont considérées comme une unité de chargement.

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

Article 60

Limites de responsabilité pour le préjudice causé par le retard

Sous réserve du paragraphe 2 de l'article 61, le montant de la réparation en cas de perte ou de dommage subi par les marchandises en raison d'un retard est calculé conformément à l'article 22 et la responsabilité pour le préjudice économique résultant d'un retard est limitée à un montant équivalent à deux fois et demie le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard. Le montant total payable en vertu du présent article et du paragraphe 1 de l'article 59 ne peut pas dépasser la limite qui serait fixée conformément au paragraphe 1 de l'article 59 pour la perte totale des marchandises concernées.

Article 61

Privation du droit de se prévaloir de la limitation de responsabilité

1. Ni le transporteur ni aucune des personnes mentionnées à l'article 18 ne peuvent se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 59, ou prévue dans le contrat de transport, si l'ayant droit prouve que le préjudice résultant du manquement aux obligations incombant au transporteur en vertu de la présente Convention était imputable à un acte ou à

une omission personnels que celui qui revendique le droit de limiter sa responsabilité a commis soit dans l'intention de causer ce préjudice, soit témérement et avec conscience que ce préjudice en résulterait probablement.

2. Ni le transporteur ni aucune des personnes mentionnées à l'article 18 ne peuvent se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 60, si l'ayant droit prouve que le retard de livraison résulte d'un acte ou d'une omission personnels que celui qui revendique le droit de limiter sa responsabilité a commis soit dans l'intention de provoquer le préjudice dû au retard, soit témérement et avec conscience que ce préjudice en résulterait probablement.

Chapitre 13 **Délai pour agir**

Article 62 *Durée du délai pour agir*

1. Aucune action judiciaire ou arbitrale relative à des réclamations ou des litiges découlant d'un manquement à une obligation prévue dans la présente Convention ne peut être engagée après l'expiration d'un délai de deux ans.

2. Le délai visé au paragraphe 1 du présent article court à partir du jour où les marchandises ont été livrées par le transporteur ou, lorsqu'elles n'ont pas été livrées ou ne l'ont été que partiellement, à partir du dernier jour où elles auraient dû être livrées. Le jour indiqué comme point de départ du délai n'est pas compris dans la computation.

3. Nonobstant l'expiration du délai visé au paragraphe 1 du présent article, une partie peut invoquer un droit et l'opposer à l'autre partie comme moyen de défense ou de compensation.

Article 63 *Prorogation du délai pour agir*

Le délai prévu à l'article 62 ne peut être ni suspendu ni interrompu mais la personne à qui une réclamation est adressée peut à tout moment pendant le cours du délai proroger celui-ci par une déclaration adressée à l'ayant droit. Le délai peut être de nouveau prorogé par une ou plusieurs autres déclarations.

Article 64 *Action récursoire*

Une personne tenue responsable peut exercer une action récursoire après l'expiration du délai prévu à l'article 62 si elle le fait dans l'un des deux délais ci-après, le plus long étant retenu:

a) Dans le délai déterminé par la loi applicable de l'État où l'action est engagée; ou

b) Dans les quatre-vingt-dix jours à compter de la date à laquelle elle a soit réglé la réclamation, soit elle-même reçu signification de l'assignation, selon l'événement qui survient en premier.

Article 65

Actions contre la personne identifiée comme étant le transporteur

Une action contre l'affréteur coque nue ou la personne identifiée comme étant le transporteur conformément au paragraphe 2 de l'article 37, peut être intentée après l'expiration du délai prévu à l'article 62, si elle l'est dans l'un des deux délais ci-après, le plus long étant retenu:

a) Dans le délai déterminé par la loi applicable de l'État où l'action est engagée; ou

b) Dans les quatre-vingt-dix jours à compter de la date à laquelle le transporteur a été identifié, ou le propriétaire inscrit ou l'affréteur coque nue a réfuté la présomption selon laquelle il est le transporteur conformément au paragraphe 2 de l'article 37.

Chapitre 14 Compétence

Article 66

Actions contre le transporteur

À moins que le contrat de transport ne contienne un accord exclusif d'élection de for conforme à l'article 67 ou 72, le demandeur a le droit d'intenter une action judiciaire contre le transporteur en vertu de la présente Convention:

a) Devant un tribunal compétent dans le ressort duquel se trouve un des lieux ci-après:

i) Le domicile du transporteur;

ii) Le lieu de réception convenu dans le contrat de transport;

iii) Le lieu de livraison convenu dans le contrat de transport; ou

iv) Le port où les marchandises sont initialement chargées sur un navire ou le port où elles sont finalement déchargées d'un navire; ou

b) Devant un tribunal ou des tribunaux compétents désignés par un accord entre le chargeur et le transporteur pour trancher les réclamations pouvant naître contre ce dernier dans le cadre de la présente Convention.

Article 67

Accords d'élection de for

1. La compétence d'un tribunal choisi conformément à l'alinéa *b* de l'article 66 est exclusive pour les litiges entre les parties au contrat uniquement si ces dernières en conviennent et si l'accord attributif de compétence:

a) Est contenu dans un contrat de volume qui indique clairement le nom et l'adresse des parties, et soit i) a fait l'objet d'une négociation individuelle; soit ii) indique de manière apparente qu'un accord exclusif d'élection de for a été conclu et spécifie dans quelles clauses du contrat se trouve cet accord; et

b) Désigne clairement les tribunaux d'un État contractant, ou un ou plusieurs tribunaux particuliers d'un État contractant.

2. Une personne qui n'est pas partie au contrat de volume n'est liée par un accord exclusif d'élection de for conclu conformément au paragraphe 1 du présent article que si:

a) Le tribunal est situé dans l'un des lieux mentionnés à l'alinéa a de l'article 66;

b) Cet accord est contenu dans le document de transport ou le document électronique de transport;

c) Cette personne est dûment avisée, en temps utile, du tribunal où l'action sera intentée et de la compétence exclusive de ce tribunal; et

d) La loi du tribunal saisi reconnaît que cette personne peut être liée par l'accord exclusif d'élection de for.

Article 68

Actions contre la partie exécutante maritime

Le demandeur a le droit d'intenter une action judiciaire contre la partie exécutante maritime en vertu de la présente Convention devant un tribunal compétent dans le ressort duquel se trouve un des lieux ci-après:

a) Le domicile de la partie exécutante maritime; ou

b) Le port où la partie exécutante maritime reçoit les marchandises, le port où elle livre les marchandises, ou le port où elle réalise ses opérations concernant les marchandises.

Article 69

Absence de chef de compétence supplémentaire

Sous réserve des articles 71 et 72, aucune action judiciaire contre le transporteur ou contre une partie exécutante maritime en vertu de la présente Convention ne peut être engagée devant un tribunal qui n'est pas désigné conformément à l'article 66 ou 68.

Article 70

Saisie conservatoire et mesures provisoires ou conservatoires

Aucune disposition de la présente Convention n'a d'incidence sur la compétence en ce qui concerne les mesures provisoires ou conservatoires, y compris la saisie conservatoire. Un tribunal d'un État dans lequel a été prise une mesure provisoire ou conservatoire n'a pas compétence pour juger l'affaire sur le fond sauf:

a) Si les exigences du présent chapitre sont satisfaites; ou

b) Si une convention internationale qui s'applique dans cet État le prévoit.

Article 71
Jonction et désistement d'instances

1. Sauf lorsqu'un accord exclusif d'élection de for a force obligatoire dans les conditions de l'article 67 ou 72, si une seule et même action est intentée à la fois contre le transporteur et la partie exécutante maritime pour un seul et même fait, elle peut l'être uniquement devant un tribunal désigné conformément à la fois à l'article 66 et à l'article 68. À défaut d'un tel tribunal, cette action peut être intentée devant un tribunal désigné conformément à l'alinéa *b* de l'article 68, si un tel tribunal existe.

2. Sauf lorsqu'un accord exclusif d'élection de for a force obligatoire dans les conditions de l'article 67 ou 72, un transporteur ou une partie exécutante maritime intentant une action en déclaration de non-responsabilité ou toute autre action qui priverait une personne de son droit de choisir le for conformément à l'article 66 ou 68 renonce à cette action à la demande du défendeur une fois que ce dernier a choisi un tribunal désigné conformément à l'article 66 ou 68, selon le cas, devant lequel l'action peut être réintroduite.

Article 72
Accord après la naissance d'un litige et compétence
en cas de comparution du défendeur

1. Après la naissance d'un litige, les parties à ce litige peuvent convenir de régler celui-ci devant tout tribunal compétent.

2. Un tribunal compétent devant lequel un défendeur comparaît sans contester sa compétence, conformément aux règles de ce tribunal, a compétence.

Article 73
Reconnaissance et exécution

1. Une décision rendue dans un État contractant par un tribunal qui avait compétence conformément à la présente Convention est reconnue et exécutée dans un autre État contractant conformément à la loi de cet autre État lorsque les deux États ont fait une déclaration conformément à l'article 74.

2. Un tribunal peut refuser la reconnaissance et l'exécution en se fondant sur les motifs de refus de la reconnaissance et de l'exécution prévus dans sa loi.

3. Le présent chapitre est sans incidence sur l'application des règles d'une organisation régionale d'intégration économique qui est partie à la présente Convention, en ce qui concerne la reconnaissance ou l'exécution des jugements entre ses États membres, qu'elles aient été adoptées avant ou après la présente Convention.

Article 74
Application du chapitre 14

Les dispositions du présent chapitre ne lieront que les États contractants qui, conformément à l'article 91, déclarent qu'ils s'y soumettront.

Chapitre 15 **Arbitrage**

Article 75 *Conventions d'arbitrage*

1. Sous réserve du présent chapitre, les parties peuvent convenir que tout litige susceptible de naître à propos du transport de marchandises en vertu de la présente Convention sera soumis à l'arbitrage.

2. La procédure d'arbitrage se déroule, au choix de la personne faisant valoir un droit contre le transporteur:

a) En tout lieu désigné à cette fin dans la convention d'arbitrage; ou

b) En tout autre lieu situé dans un État où se trouve l'un quelconque des lieux suivants:

i) Le domicile du transporteur;

ii) Le lieu de réception convenu dans le contrat de transport;

iii) Le lieu de livraison convenu dans le contrat de transport; ou

iv) Le port où les marchandises sont initialement chargées sur un navire ou le port où elles sont finalement déchargées d'un navire.

3. La désignation du lieu de l'arbitrage dans la convention d'arbitrage a force obligatoire pour les litiges entre les parties à cette convention si elle est contenue dans un contrat de volume qui indique clairement le nom et l'adresse des parties et soit:

a) A fait l'objet d'une négociation individuelle; soit

b) Indique de manière apparente qu'une convention d'arbitrage a été conclue et spécifie dans quelles clauses du contrat elle se trouve.

4. Lorsqu'une convention d'arbitrage a été conclue conformément au paragraphe 3 du présent article, une personne qui n'est pas partie au contrat de volume est liée par la désignation du lieu de l'arbitrage dans cette convention uniquement si:

a) Le lieu de l'arbitrage désigné dans la convention correspond à l'un des lieux mentionnés à l'alinéa b du paragraphe 2 du présent article;

b) La convention est contenue dans le document de transport ou le document électronique de transport;

c) Cette personne est dûment avisée, en temps utile, du lieu de l'arbitrage; et

d) La loi applicable prévoit que cette personne peut être liée par la convention d'arbitrage.

5. Les dispositions des paragraphes 1, 2, 3 et 4 du présent article sont réputées incluses dans toute clause ou pacte compromissaire, et toute disposition de la clause ou du pacte est nulle dans la mesure où elle y serait contraire.

Article 76

Convention d'arbitrage dans le transport autre que de ligne régulière

1. Aucune disposition de la présente Convention n'a d'incidence sur le caractère obligatoire d'une convention d'arbitrage figurant dans un contrat de transport dans un transport autre que de ligne régulière auquel la présente Convention ou les dispositions de la présente Convention s'appliquent:

a) Par le jeu de l'article 7; ou

b) Du fait que les parties ont volontairement incorporé la présente Convention dans un contrat de transport qui autrement n'y serait pas soumis.

2. Nonobstant le paragraphe 1 du présent article, une convention d'arbitrage dans un document de transport ou dans un document électronique de transport auquel la présente Convention s'applique par le jeu de l'article 7 est soumise au présent chapitre sauf si ce document:

a) Identifie les parties à la charte-partie ou à un autre contrat exclu du champ d'application de la présente Convention par le jeu de l'article 6 et indique la date de cette charte-partie ou de ce contrat; et

b) Incorpore par référence expresse la clause de la charte-partie ou de l'autre contrat qui contient les termes de la convention d'arbitrage.

Article 77

Convention d'arbitrage après la naissance d'un litige

Nonobstant les dispositions du présent chapitre et du chapitre 14, après la naissance d'un litige, les parties à ce litige peuvent convenir de soumettre celui-ci à l'arbitrage en quelque lieu que ce soit.

Article 78

Application du chapitre 15

Les dispositions du présent chapitre ne lieront que les États contractants qui, conformément à l'article 91, déclarent qu'ils s'y soumettront.

Chapitre 16

Validité des clauses contractuelles

Article 79

Dispositions générales

1. Sauf disposition contraire de la présente Convention, toute clause d'un contrat de transport est réputée non écrite dans la mesure où elle:

a) Écarte ou limite directement ou indirectement les obligations du transporteur ou d'une partie exécutante maritime prévues dans la présente Convention;

b) Écarte ou limite directement ou indirectement la responsabilité du transporteur ou d'une partie exécutante maritime pour manquement à une obligation prévue dans la présente Convention; ou

c) Cède au transporteur ou à une personne mentionnée à l'article 18 le bénéfice de l'assurance des marchandises.

2. Sauf disposition contraire de la présente Convention, une clause d'un contrat de transport est réputée non écrite dans la mesure où elle:

a) Écarte, limite ou étend directement ou indirectement les obligations du chargeur, du destinataire, de la partie contrôlante, du porteur ou du chargeur documentaire prévues dans la présente Convention; ou

b) Écarte, limite ou accroît directement ou indirectement la responsabilité du chargeur, du destinataire, de la partie contrôlante, du porteur ou du chargeur documentaire pour manquement à l'une quelconque de ses obligations prévues dans la présente Convention.

Article 80

Règles spéciales pour les contrats de volume

1. Nonobstant l'article 79, dans les relations entre le transporteur et le chargeur, un contrat de volume auquel s'applique la présente Convention peut prévoir des droits, obligations et responsabilités plus ou moins étendus que ceux énoncés dans cette dernière.

2. Une dérogation conforme au paragraphe 1 du présent article n'a force obligatoire que si:

a) Le contrat de volume énonce de manière apparente qu'il déroge à la présente Convention;

b) Le contrat de volume i) a fait l'objet d'une négociation individuelle, ou ii) indique de manière apparente lesquelles de ses clauses contiennent les dérogations;

c) Le chargeur est mis en mesure de conclure un contrat de transport conformément aux dispositions de la présente Convention sans aucune dérogation telle qu'admise par le présent article et est informé de cette possibilité; et

d) La dérogation n'est ni i) incorporée par référence ni ii) contenue dans un contrat d'adhésion, non soumis à négociation.

3. Un barème public de prix et de services d'un transporteur, un document de transport, un document électronique de transport ou un document similaire n'est pas un contrat de volume aux fins du paragraphe 1 du présent article. Un contrat de volume peut néanmoins incorporer ces documents par référence en tant que clauses contractuelles.

4. Le paragraphe 1 du présent article ne s'applique pas aux droits et obligations prévus aux articles 14, alinéas *a* et *b*, 29 et 32 ou à la responsabilité en découlant. Il ne s'applique pas non plus à la responsabilité résultant d'un acte ou d'une omission visés à l'article 61.

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

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

b) Que ce consentement ne soit pas exprimé uniquement dans un barème public de prix et de services d'un transporteur, un document de transport ou un document électronique de transport. 6. Il incombe à la partie qui se prévaut de la dérogation de prouver que celle-ci a été faite conformément aux conditions requises.

Article 81

Règles spéciales pour les animaux vivants et certaines autres marchandises

Nonobstant l'article 79 et sans préjudice de l'article 80, le contrat de transport peut exclure ou limiter les obligations ou la responsabilité à la fois du transporteur et d'une partie exécutante maritime si:

a) Les marchandises sont des animaux vivants. Cependant, une telle exclusion ou limitation ne s'applique pas lorsque l'ayant droit prouve que la perte, le dommage ou le retard de livraison subi par les marchandises résulte d'un acte ou d'une omission que le transporteur ou une personne mentionnée à l'article 18 a commis soit dans l'intention de provoquer cette perte ou ce dommage ou le préjudice dû au retard, soit téméairement et avec conscience que cette perte ou ce dommage, ou que ce préjudice dû au retard, en résulterait probablement; ou

b) Le caractère ou la condition des marchandises ou les circonstances, termes et conditions dans lesquels le transport doit se faire sont de nature à justifier raisonnablement une convention spéciale, pour autant que ce contrat de transport ne concerne pas des expéditions commerciales ordinaires faites au cours d'opérations commerciales ordinaires et qu'aucun document de transport négociable ou document électronique de transport négociable ne soit émis pour le transport des marchandises.

Chapitre 17

Matières non régies par la présente Convention

Article 82

Conventions internationales régissant le transport de marchandises par d'autres modes

Aucune disposition de la présente Convention n'affecte l'application des conventions internationales suivantes qui sont en vigueur au moment de l'entrée en vigueur de la présente Convention et qui régissent la responsabilité du transporteur pour la perte ou le dommage subi par les marchandises, ni l'application des amendements futurs à ces conventions:

a) Toute convention régissant le transport de marchandises par air dans la mesure où, conformément à ses propres dispositions, elle s'applique à une partie quelconque du contrat de transport;

b) Toute convention régissant le transport de marchandises par route dans la mesure où, conformément à ses propres dispositions, elle s'applique au transport de marchandises qui restent chargées sur un véhicule routier transporté à bord d'un navire;

c) Toute convention régissant le transport de marchandises par rail dans la mesure où, conformément à ses propres dispositions, elle s'applique à un transport de marchandises par mer, qui complète un transport ferroviaire; ou

d) Toute convention régissant le transport de marchandises par voie d'eau intérieure dans la mesure où, conformément à ses propres dispositions, elle s'applique à un transport sans transbordement à la fois par voie d'eau intérieure et par mer.

Article 83

Limitation globale de la responsabilité

Aucune disposition de la présente Convention n'affecte l'application d'une convention internationale ou d'une loi nationale quelconque régissant la limitation globale de la responsabilité des propriétaires de bâtiments.

Article 84

Avaries communes

Aucune disposition de la présente Convention n'affecte l'application des clauses du contrat de transport ou des dispositions de la loi nationale relatives au règlement des avaries communes.

Article 85

Passagers et bagages

La présente Convention ne s'applique pas à un contrat de transport de passagers et de leurs bagages.

Article 86

Dommages causés par un accident nucléaire

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

a) En application de la Convention de Paris sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire du 29 juillet 1960, telle qu'elle a été modifiée par son Protocole additionnel du 28 janvier 1964 et par ses Protocoles du 16 novembre 1982 et du 12 février 2004, de la Convention de Vienne relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires du 21 mai 1963, telle qu'elle a été modifiée par le Protocole commun relatif à l'application de la Convention de Vienne et de la Convention de Paris du 21

septembre 1988 et telle qu'elle a été modifiée par le Protocole d'amendement de la Convention de Vienne relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires du 12 septembre 1997, ou de la Convention sur la réparation complémentaire des dommages nucléaires du 12 septembre 1997, y compris tout amendement à ces conventions et toute convention future concernant la responsabilité des exploitants d'installations nucléaires pour les dommages causés par un accident nucléaire; ou

b) En vertu de la loi nationale applicable à la responsabilité de ces dommages, à condition toutefois que ladite loi soit à tous égards aussi favorable pour les personnes pouvant être lésées par de tels dommages que la Convention de Paris ou la Convention de Vienne ou encore la Convention sur la réparation complémentaire des dommages nucléaires.

Chapitre 18

Clauses finales

Article 87

Dépositaire

Le Secrétaire général de l'ONU est désigné comme dépositaire de la présente Convention.

Article 88

Signature, ratification, acceptation, approbation ou adhésion

1. La présente Convention est ouverte à la signature de tous les États à Rotterdam (Pays-Bas), le 23 septembre 2009, puis au Siège de l'ONU à New York.
2. La présente Convention est soumise à ratification, acceptation ou approbation par les États signataires.
3. La présente Convention est ouverte à l'adhésion de tous les États qui ne sont pas signataires à partir de la date à laquelle elle est ouverte à la signature.
4. Les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion sont déposés auprès du Secrétaire général de l'ONU

Article 89

Dénonciation d'autres conventions

1. Tout État qui ratifie, accepte ou approuve la présente Convention ou y adhère et qui est partie à la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles le 25 août 1924, au Protocole portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles le 23 février 1968, ou au Protocole, signé à Bruxelles le 21 décembre 1979, portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, telle qu'amendée par le Protocole de modification du 23 février 1968, dénonce en même temps cette convention et le ou les protocoles qui s'y rapportent auxquels il est partie en adressant une notification au Gouvernement belge à cet effet et en déclarant que la dénonciation prendra effet à la date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur à son égard.

2. Tout État qui ratifie, accepte ou approuve la présente Convention ou y adhère et qui est partie à la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer conclue à Hambourg le 31 mars 1978 dénonce en même temps cette convention en adressant une notification au Secrétaire général de l'ONU à cet effet et en déclarant que la dénonciation prendra effet à la date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur à son égard.

3. Aux fins du présent article, les ratifications, acceptations, approbations et adhésions effectuées à l'égard de la présente Convention par des États parties aux instruments énumérés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, qui sont notifiées au dépositaire après l'entrée en vigueur de la présente Convention, ne prendront effet qu'à la date à laquelle les dénonciations éventuellement requises de la part desdits États pour ces instruments auront pris effet. Le dépositaire de la présente Convention s'entend avec le Gouvernement belge, dépositaire des instruments mentionnés au paragraphe 1 du présent article, pour assurer la coordination nécessaire à cet égard.

Article 90
Réserves

Aucune réserve à la présente Convention n'est autorisée.

Article 91
Procédure de déclaration et effet des déclarations

1. Les déclarations autorisées par les articles 74 et 78 peuvent être faites à tout moment. Les déclarations initiales autorisées par le paragraphe 1 de l'article 92 et par le paragraphe 2 de l'article 93 sont faites au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion. Aucune autre déclaration n'est autorisée par la présente Convention.

2. Les déclarations faites lors de la signature sont soumises à confirmation lors de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation.

3. Les déclarations et leur confirmation sont faites par écrit et formellement notifiées au dépositaire.

4. Les déclarations prennent effet à la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention à l'égard de l'État concerné. Cependant, une déclaration dont le dépositaire reçoit notification formelle après cette date prend effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai de six mois à compter de la date de sa réception par le dépositaire.

5. Tout État qui fait une déclaration en vertu de la présente Convention peut à tout moment la retirer par notification formelle adressée par écrit au dépositaire. Le retrait d'une déclaration, ou sa modification lorsque celle-ci est autorisée par la présente Convention, prend effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai de six mois après la date de réception de la notification par le dépositaire.

Article 92

Effet dans les unités territoriales nationales

1. Si un État contractant comprend deux unités territoriales ou plus dans lesquelles des systèmes de droit différents s'appliquent aux matières régies par la présente Convention, il peut, au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, déclarer que la présente Convention s'appliquera à toutes ses unités territoriales ou uniquement à l'une ou plusieurs d'entre elles et peut à tout moment modifier sa déclaration en faisant une nouvelle déclaration.
2. Ces déclarations sont notifiées au dépositaire et désignent expressément les unités territoriales auxquelles la Convention s'applique.
3. Lorsque, conformément au présent article, un État contractant déclare que la présente Convention s'applique à l'une ou à plusieurs de ses unités territoriales, mais non pas à toutes, un lieu se trouvant dans une unité territoriale à laquelle ne s'applique pas la présente Convention n'est pas considéré comme étant situé dans un État contractant aux fins de la présente Convention.
4. Si un État contractant ne fait pas de déclaration en vertu du paragraphe 1 du présent article, la Convention s'applique à toutes les unités territoriales de cet État.

Article 93

Participation d'organisations régionales d'intégration économique

1. Une organisation régionale d'intégration économique constituée par des États souverains et ayant compétence sur certaines matières régies par la présente Convention peut elle aussi signer, ratifier, accepter ou approuver la présente Convention ou y adhérer. En pareil cas, elle aura les mêmes droits et obligations qu'un État contractant, dans la mesure où elle a compétence sur des matières régies par la présente Convention. Lorsque le nombre d'États contractants est pertinent pour l'application des dispositions de la présente Convention, l'organisation régionale d'intégration économique n'est pas comptée comme État contractant en plus de ses États membres qui sont des États contractants.
2. Au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, l'organisation régionale d'intégration économique effectue auprès du dépositaire une déclaration indiquant les matières régies par la présente Convention pour lesquelles ses États membres lui ont transféré leur compétence. Elle informe sans retard le dépositaire de toute modification intervenue dans la répartition de compétence, y compris de nouveaux transferts de compétence, précisée dans la déclaration faite en vertu du présent paragraphe.
3. Toute référence à "État contractant" ou "États contractants" dans la présente Convention s'applique également à une organisation régionale d'intégration économique, lorsque le contexte requiert qu'il en soit ainsi.

Article 94
Entrée en vigueur

1. La présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date du dépôt du vingtième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.
2. Pour tout État qui deviendra État contractant à la présente Convention après la date du dépôt du vingtième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, la présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date du dépôt de l'instrument approprié au nom dudit État.
3. Chaque État contractant appliquera la présente Convention aux contrats de transport qui seront conclus à partir de l'entrée en vigueur de la Convention à son égard.

Article 95
Révision et amendement

1. À la demande d'un tiers au moins des États contractants à la présente Convention, le Secrétaire général de l'ONU convoque une conférence des États contractants ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Convention.
2. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention sera réputé s'appliquer à la Convention telle qu'elle aura été amendée.

Article 96
Dénonciation de la présente Convention

1. Tout État contractant peut à tout moment dénoncer la présente Convention par notification écrite adressée au dépositaire.
2. La dénonciation prendra effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date de réception de la notification par le dépositaire. Lorsqu'une période plus longue est spécifiée dans la notification, la dénonciation prendra effet à l'expiration de la période en question à compter de la date de réception de la notification par le dépositaire.

FAIT à New York, le onze décembre deux mille huit, en un seul original, dont les textes anglais, arabe, chinois, espagnol, français et russe font également foi.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés, à ce dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé la présente Convention.

Table des matières

RESUME	7
LISTE DES ABREVIATIONS	8
INTRODUCTION GENERALE	9
PREMIERE PARTIE : LES OBLIGATIONS DU TRANSPORTEUR MARITIME	13
<u>Chapitre I : Obligations générales et durée des obligations</u>	15
<u>Section I</u> : Obligations générales du transporteur maritime : recevoir et livrer la marchandise au destinataire	16
§.1 : <u>Recevoir la marchandise</u>	17
§.2 : <u>Livrer la marchandise</u>	18
<u>Section II</u> : La durée des obligations générales du transporteur maritime	20
§.1 : L'avènement du transporteur de porte à porte	20
§.2 : Aménagement conventionnel	21
<u>Chapitre II : les obligations spécifiques du transporteur maritime</u>	23
<u>Section I</u> : Les obligations du transporteur relatives au navire	24
§.1 : <u>L'obligation de diligence raisonnable</u>	24
1. Notion de diligence raisonnable	24
2. Notion de navigabilité	26
3. Avènement de la conteneurisation pris en compte	27
4. Contenu de l'obligation de diligence raisonnable : le caractère personnel de l'obligation	28
§.2 : <u>Durée de l'obligation</u>	29
1. Une obligation continue	29
2. Notions des termes « avant le voyage », « début du voyage », « pendant le voyage »	31
§.3 : <u>Perspective/critique</u>	32
<u>Section II</u> : Les obligations du transporteur relatives à la marchandise	34
§.préliminaire : <u>Obligation de procéder de façon appropriée et soigneuse</u>	34
1. Notion d'obligation de soins apportés à la marchandise	34
2. Nature de l'obligation : une obligation personnelle	36

<u>§.1 : Prise en charge, chargement et arrimage</u>	38
1. La prise en charge des marchandises	38
a) Notion	38
b) Le moment de la prise en charge	39
2. Le chargement de la marchandise	41
2.1. La mise à bord	41
2.2. L'arrimage de la marchandise : notion	42
2.3. L'arrimage en pontée des marchandises	42
a) Arrimage en pontée régulier	43
b) Arrimage en pontée irrégulier	43
2.4 : L'arrimage en pontée des conteneurs	44
<u>§.3 : L'accomplissement du voyage</u>	45
1. Le déroutement	46
2. Le transbordement	46
3. Le retard	47
<u>§.4 : Déchargement et livraison</u>	47
1. Le déchargement	47
2. La livraison	48
a) Notion	48
b) Le moment de la livraison : une innovation majeure, source de difficulté d'interprétation	49
c) Le bénéficiaire de la livraison	51
d) L'impossibilité de livrer au destinataire	53
e) Critique	53
f) Le problème de la lettre de garantie au déchargement	54
<u>Section III</u> : dispense des obligations du transporteur dans certaines circonstances.....	55
<u>§.1 : Les marchandises présentant un danger</u>	55
<u>§.2 : Sacrifice des marchandises</u>	55
Conclusion première partie	56
DEUXIEME PARTIE : LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR MARITIME	57
<u>Chapitre I : la nouvelle structure de la responsabilité du transporteur maritime</u>	59
<u>Section I</u> : régime et domaine de responsabilité du transporteur maritime	61

§.1 : <u>La difficile appréciation du régime de responsabilité applicable au transporteur : responsabilité de plein droit ou responsabilité pour faute ?</u>	61
§.2 : <u>Le domaine de la responsabilité</u>	63
1. Le domaine dans le temps	63
a) La durée de la responsabilité du transporteur	63
b) Période d'application du texte et période de responsabilité	64
2. Le domaine dans l'espace : les risques couverts	66
a) Les dommages et pertes subies par la marchandise : un principe réaffirmé ?	66
b) Une nouveauté : la prise en charge du retard	67
<u>Section II</u> : la charge de la preuve, clef de voûte du nouveau système de responsabilité	69
§.1 : <u>La faute provoquant le dommage</u>	70
1. Faute et absence de faute	71
a) La preuve de la faute du transporteur	71
b) Absence de faute : les cas exceptés, principe réaffirmé et innovations	71
2. La faute ayant contribué au dommage	74
§.2 : <u>Le nécessaire rééquilibrage des risques : perspective et critique</u>	76
<u>Chapitre II</u> : La réparation du préjudice	78
<u>Section I</u> : La limitation de responsabilité	79
§.1 : <u>Un principe réaffirmé</u>	79
§.2 : <u>Le domaine de la limitation de responsabilité</u>	80
1. L'élargissement du domaine d'application : le « manquement aux obligations » du transporteur	80
2. Le montant de la limitation	82
<u>Section II</u> : l'exclusion de la limitation de responsabilité.....	83
§.1 : <u>La limitation de responsabilité exclue par la Convention</u>	83
§.2 : <u>La limitation de responsabilité exclue par les parties</u>	84
Conclusion de la deuxième partie	86
CONCLUSION GENERALE	87
BIBLIOGRAPHIE	89
ANNEXES n° 1	94
ANNEXES n° 2	95
TABLES DES MATIERES	139