



Centre de Droit Maritime et des Transports
UNIVERSITÉ DE DROIT, D'ÉCONOMIE ET DES
SCIENCES D'AIX-MARSEILLE III

**LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX DE
MARCHANDISES PAR MER NON SOUMIS AUX
REGLES DE LA HAYE-VISBY**

Mémoire de DESS de Droit Maritime et des Transports

Soutenu par M. Pierre-Paul GACON

Sous la direction du Pr. Christian SCAPEL

SESSION 2004

REMERCIEMENTS

Mes remerciements vont vers toutes les personnes qui m'ont aidé à la réalisation de ce mémoire, aussi bien celles qui m'ont apporté une oreille attentive que celles qui m'ont soutenu amicalement.

Je pense en premier lieu à M. Pierre ALBERTINI qui m'a accueilli dans ses locaux et m'a permis de consulter sa bibliothèque aussi souvent et dont je loue l'amabilité.

Je ne remerciais jamais assez Me Brigitte PETIT, si prévenante et si bienveillante, qui a supporté mes longs discours et m'a toujours prodigué de bons conseils.

Je pense aussi à tous les professeurs et à tous les professionnels qui ont bien voulu m'accorder un peu de leur temps pour répondre à mes questions.

Je n'oublie pas mes camarades de DESS avec lesquels j'ai travaillé tout au long de l'année dans une ambiance allègre et stimulante.

SOMMAIRE GENERAL

INTRODUCTION.....- 4 -

TITRE 1 LES TRANSPORTS MARITIMES SOUMIS A D'AUTRES NORMES QUE
LES REGLES DE LA HAYE-VISBY.....- 8 -

CHAPITRE 1 LES CONTRATS "PROCHES" DU CONTRAT DE TRANSPORT MARITIME. - 8 -

SECTION 1 DISTINCTION DES CONTRATS D'AFFRETEMENT ET DE TRANSPORT. - 9 -

SECTION 2 LE CONTRAT DE TONNAGE. - 15 -

CHAPITRE 2 LES AUTRES NORMES JURIDIQUES APPLICABLES AUX CONTRATS DE TRANSPORTS
MARITIMES.-
23 -

SECTION 1 LES NORMES CONCURRENTES. - 23 -

SECTION 2 LA DETERMINATION DE LA LOI APPLICABLE. - 30 -

TITRE 2 LES CONTRATS DE TRANSPORT EXCLUS DU CHAMP
D'APPLICATION DES REGLES DE LA HAYE-VISBY.....- 41 -

CHAPITRE 1 LES CONTRATS DE TRANSPORT NON CONSTATES PAR UN CONNAISSEMENT. - 41 -

SECTION 1 LES DOCUMENTS SIMILAIRES AU CONNAISSEMENT. - 43 -

SECTION 2 UNE ALTERNATIVE AU CONNAISSEMENT : LA LETTRE DE TRANSPORT MARITIME.. - 50 -

-

CHAPITRE 2 LES CONTRATS SPECIAUX EXCLUS DU CHAMP D'APPLICATION DES REGLES DE LA
HAYE-VISBY.-
58 -

SECTION 1 LES TRANSPORTS JUSTIFIANTS UNE CONVENTION SPECIALE..... - 58 -

SECTION 2 LES TRANSPORTS D'ANIMAUX VIVANTS..... - 60 -

SECTION 3 LES TRANSPORTS DE MARCHANDISE EN PONTEE. - 62 -

CONCLUSION.....- 69 -

TABLE DES ANNEXES.....- 71 -

BIBLIOGRAPHIE.....- 83 -

TABLE DES MATIERES.....- 87 -

Liste des abréviations

- AFDM Association Française de Droit Maritime.
- Ass. plén. Assemblée plénière.
- BIMCO Baltic and international maritime Council
- BTL Bulletin des transports et de la logistique.
- CA Cour d'Appel.
- CAMP Chambre Arbitrale Maritime de Paris.
- Cass Cour de cassation.
- C.civ Code civil.
- C.com Code de commerce.
- Civ. Chambre civile.
- Com. Chambre commerciale.
- CMI Comité Maritime International.
- CNUDCI Commission des Nations-Unies pour le Droit du Commerce international.
- DMF Droit maritime français.
- JCP Juris-classeur périodique.
- NVOCC Non Vessel operating common carriers.
- OMQ Ordre de mise à quai.
- RTD Revue trimestrielle de droit.

INTRODUCTION.

Le contrat de transport maritime est né pendant la révolution industrielle de l'avènement de la machine à vapeur qui permit, à partir de la moitié du XIX^e siècle, d'assurer des escales régulières, à date fixe.

Dès lors, le commerce transatlantique cesse d'être le privilège de gros industriels capables d'affréter un navire entier. Le transport maritime international de marchandise se démocratise.

En raison de leur puissance économique, les transporteurs maritimes parvinrent à obliger les chargeurs à accepter des connaissements qui contenaient tant de clauses élusives de toute responsabilité, aussi appelées "*négligences clauses*", qu'ils aboutissaient à exonérer le transporteur de toute responsabilité.

L'habitude d'insérer dans les connaissements de telles "*négligences clauses*" était le fait d'importantes compagnies maritimes anglaises, dont les dirigeants siégeaient au Parlement.

En conséquence, ni le pouvoir législatif, ni les tribunaux anglais, n'étaient enclins à entendre les plaintes des chargeurs contre ces pratiques. C'est aux Etats-Unis, où une part prépondérante du commerce international était contrôlée par des intérêts anglais, que les plaintes des chargeurs reçurent un écho favorable.

La situation exigeait l'intervention du législateur. Tel fut l'objet du *Harter Act*, voté par le Parlement américain en 1893, qui constitua un compromis utile entre les intérêts du transporteur et ceux du chargeur. Il exigeait du transporteur qu'il fasse toute diligence pour maintenir son navire en bon état de navigabilité. En contrepartie, le transporteur qui avait satisfait à son obligation de "due diligence" était exonéré de sa responsabilité dans certaines circonstances.

Le *Harter Act* va rapidement faire école : dans les dominions britanniques, Australie, Nouvelle-Zélande, puis Canada, des textes identiques sont adoptés au début du XX^e siècle. Bientôt la pression de l'Empire s'exerce sur les britanniques.

En 1921, une conférence se réunit. Les britanniques, pays de transporteurs, tentent d'éviter le pire et d'échapper à un texte impératif. "*Les règles de la Haye*", consistant en un connaissance type sont publiées. Elles n'auront jamais le succès escompté du fait de leur caractère supplétif.

Mais trois ans plus tard, le 25 août 1924, est adoptée la "*Convention de Bruxelles pour l'unification de certaines règles en matière de connaissances*" aussi dénommé par abus de langage "*règles de la HAYE*", héritière directe du *Harter Act*. Elle sera ratifiée par l'essentiel de la communauté maritime internationale de l'époque et entrera en vigueur le 2 juin 1931.

Les règles de la HAYE mettent en place un régime de responsabilité objective du transporteur maritime. Si la marchandise est endommagée à l'arrivée, le transporteur maritime est présumé responsable. Cette présomption n'est pas irréfragable, le transporteur peut la combattre et s'exonérer de sa

responsabilité en invoquant un des cas exceptés prévus par la Convention. En outre, le transporteur bénéficie d'une limitation de responsabilité qui se traduit par un plafonnement de l'indemnisation du destinataire ou du chargeur.

Pendant des années, le but recherché fut atteint. Le temps passant et les conditions du commerce maritime mondial évoluant, avec notamment l'apparition de nouveaux acteurs, il se révéla nécessaire de moderniser le statut découlant de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924. Tel fût l'objet des "*règles de Visby*" de 1968 qui modifient les plafonds de réparation ainsi que les conditions auxquelles le transporteur se voit déchu de sa limitation de responsabilité. Ce protocole, qui est entré en vigueur le 23 juin 1977, n'a été ratifié, à ce jour, que par 20 Etats.

Un second Protocole signé à Bruxelles le 21 décembre 1979, entré en vigueur le 18 mai 1986, modifie les dispositions concernant le montant de la réparation due par le transporteur et l'unité de compte permettant de calculer ce montant.

Quand les Protocoles de 1968 et 1979 sont entrés en vigueur, ils ont lié les Etats qui les avait ratifiés. Entre eux, Convention et Protocoles, forment un tout indissociable. Par contre pour les Etats qui n'ont ratifié que la Convention, c'est le texte de 1924 qui continue à régir leurs rapports¹

Le Protocole de Visby doit, en revanche, être impérativement appliqué si le connaissement a été émis dans un Etat partie au protocole, quelque soit le lieu de départ et de destination. Il en va de même si le transport a lieu au départ d'un

¹ Illustration : Rennes, 10 octobre 1985, DMF 1987, p.46
Achard; Bonnassies, obs. DMF 1986, p.73.

Etat contractant, le connaissement ayant été émis dans un Etat qui n'est partie ni à la Convention ni au Protocole de Visby².

La Convention de Bruxelles de 1924 ainsi que les règles de Visby sont des textes qui sont nés, nous l'avons vu, de la volonté d'équilibrer les rapports entre les différentes parties à un contrat de transport mais aussi d'un souci d'uniformisation internationale du droit maritime. Cette unification paraît à tous comme un idéal souhaitable pour procurer au monde maritime la sécurité juridique dont il a besoin mais semble, telle la tapisserie de Pénélope, toujours défaite et toujours à recommencer.

Pourtant, un grand nombre de contrats de transport maritime internationaux de marchandises échappe à la compétence de ces textes qui n'est pas universelle. Ce mémoire sera consacré à l'étude de ces contrats de transport maritime internationaux non soumis à *la grande Convention de Bruxelles du 25 août 1924* ou à l'un de ses deux avatars que sont "*les règles de Visby*" du 23 février 1968 et le protocole du 21 décembre 1979³.

En effet, bien que très largement ratifiés par les "grands pays maritimes", la Convention de 1924, les *règles de Visby* et le protocole de 1979 ne constituent pas l'unique source du droit du transport maritime international. Il existe donc des contrats de transport maritime à caractère international soumis à d'autres normes juridiques internationales ou nationales (I). De plus, les règles de la Haye-Visby ont un champ d'application restreint qui exclut de leur compétence un certain nombre de contrats de transport maritime de marchandises (II).

² Illustration Paris, 27 mai 1983, DMF 1984, p.298 note R.Achard, BT. 1986, p.138.

³ Tout du long du mémoire, les termes "règles de La Haye-Visby" désigneront l'ensemble des trois conventions (règles de La Haye et ses deux protocoles), soit prises individuellement, soit prises dans leur ensemble.

titre 1 Les transports maritimes soumis à d'autres normes que les règles de La Haye-Visby.

Les règles de La Haye-Visby ont vocation à régir les rapports des différentes parties à un contrat de transport maritime international de marchandises. Il convient de distinguer le contrat de transport maritime d'autres contrats voisins qui sont régis par des normes différentes (chapitre 1).

Une fois la notion de contrat de transport précisée, l'étude se portera sur les textes et normes concurrents des règles de La Haye-Visby (chapitre 2).

chapitre 1 Les contrats "proches" du contrat de transport maritime.

Le contrat de transport porte sur une marchandise, le contrat d'affrètement sur un navire. Cette affirmation ne pose aucun problème lorsque nous sommes en présence d'un affrètement "à temps" ("*time charter*") ou d'un affrètement "coque nue" ("*bare-boat charter*") à l'occasion desquels l'affréteur prend possession, respectivement, de la gestion commerciale pour l'un et des gestions nautique et commerciale pour l'autre. En revanche il est des formes d'affrètement pour lesquelles la distinction est moins aisée à appréhender du fait de leur proximité avec le contrat de transport maritime. En apparence, en

tout cas pour le profane les deux opérations sont identiques. Il faut, pour les distinguer, pousser plus en avant l'analyse (section 1).

Un autre contrat à soulever de nombreuses questions quant à sa nature. Il s'agit du contrat de tonnage qui constitue une abstraction, et de ce fait, n'a toujours pas fait l'objet de décision tranchée (section 2).

section 1 Distinction des contrats d'affrètement et de transport.

Certaines formes d'affrètement sont voisines du contrat de transport maritime. Il en va ainsi de l'affrètement au voyage (§1), de l'affrètement d'espace (§2) qui sont pourtant soumis à des normes moins drastiques que le contrat de transport (§3)

§1 Le contrat d'affrètement au voyage.

Jusqu'à la révolution industrielle, le monde maritime ne connaissait que l'affrètement. L'avènement des lignes régulières a permis l'apparition du contrat de transport maritime. Pendant longtemps, la doctrine ne différenciait pas ces deux contrats.

La distinction s'est opérée progressivement. Tout d'abord dans les faits; avec la démocratisation du transport maritime, les chargeurs n'ont plus été que de riches industriels de même poids que les transporteurs maritimes mais des petits commerçants et négociants qui étaient incapables de défendre leurs

intérêts face aux armateurs. Ces modestes chargeurs ne pouvaient négocier les contrats qu'ils concluaient. Ensuite en droit; en France, la loi du 18 juin 1966 consacre la distinction juridique des deux contrats, fournissant à chacun un régime propre.

L'article 1^{er} de cette loi définit le contrat d'affrètement comme la mise à disposition d'un navire à un affréteur par un fréteur moyennant une rémunération. Le navire n'est l'objet de l'affrètement qu'en ce qu'il représente une capacité de transport.

"L'affrètement porte sur un contenant, volume destiné à recevoir des marchandises à transporter, le contrat de transport porte sur le contenu, les marchandises, elle-même."⁴

Grâce à ce critère la distinction paraît aisée, et cela est vrai pour la plupart des formes d'affrètement. Il en est tout autrement pour l'affrètement au voyage par lequel le fréteur qui garde la gestion nautique du navire s'engage à assurer le déplacement d'une cargaison d'un port à un autre.

Les contrats de transport maritime concernent généralement des chargements réduits, n'occupant qu'un espace restreint à bord. Ce type de transport s'effectue sur des navires de ligne ou "liners".

Toute différente est la situation de l'affrètement au voyage où l'on utilise des navires de tramping (par opposition aux navires de ligne régulière). Il s'agit ici de transports de cargaisons volumineuses occupant, en général, les capacités d'un navire entier.

⁴ Martine Remond-Gouilloud, Droit maritime n°2. 1988 p.263.

Les différences ci-dessus décrites permettent de deviner intuitivement la nature du contrat considéré mais ce raisonnement n'est aucunement satisfaisant du point de vue juridique

Il faut alors, pour distinguer le contrat d'affrètement au voyage du contrat de transport, étudier attentivement les clauses du contrat. Le juriste doit se demander quelles étaient les intentions des parties au moment de la conclusion du contrat.

Si l'armateur s'est engagé à "mettre à disposition un navire"⁵ afin d'exécuter un voyage il s'agit d'un affrètement. Mais si sa prestation consiste "à acheminer une marchandise déterminée d'un port à un autre"⁶, il y a transport.

Ce critère de distinction permet de comprendre la différence introduite par la loi du 18 janvier 1966 touchant la nature des obligations. L'affrètement au voyage, en tant que mise à disposition d'un navire dans le but d'effectuer un voyage ne saurait constituer en une obligation de résultat⁷, le fréteur peut seulement s'engager à mettre en œuvre tous les moyens pour y parvenir. Le transporteur, quant à lui, est soumis à une obligation de résultat.

Un autre critère tenant aux conditions dans lesquels le contrat a été conclu, peut permettre d'opérer la distinction. En présence d'un contrat

⁵ Art. 1^{er} et art 5 de la loi du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes.

⁶ Art. 15 de la loi du 18 juin 1966.

⁷ Le fréteur a tout de même une obligation de résultat : celle de mettre, à la date prévue, un navire en bon état de navigabilité.

d'adhésion la qualification de contrat de transport s'impose. A contrario, l'affrètement sera caractérisé par la négociation de la plupart des clauses du contrat (contrat de gré à gré).

Cette structure dualiste du contrat de transport maritime et du contrat d'affrètement au voyage se retrouve dans de nombreux pays, notamment dans les systèmes britanniques et américains, et n'est guère plus critiquée de nos jours⁸.

L'imagination des professionnels est sans limite et repousse sans cesse les frontières juridiques. Ainsi serait-il inexact de dire que le droit français ne connaît que trois types d'affrètement. Ce serait occulter la pratique des affrètements d'espaces.

§2 L'affrètement d'espace.

La révolution la plus notable du transport maritime durant le XX^e siècle est due au regroupement des marchandises dans un "emballage" standard, le conteneur. Le regroupement de conteneur est la suite logique du mouvement.

⁸ Illustration de ces critiques :

Y.Tassel, "*L'affréteur au voyage n'est-il pas un transporteur?*"

http://www.droit.univ-nantes.fr/labos/cdmo/nept/nep28_3.pdf

A.Montas, "*Entre réalité juridique et fiction pratique : libres propos sur l'articulation des contrats d'affrètement au voyage et de transport de marchandises par mer.*"

http://www.droit.univ-nantes.fr/labos/cdmo/nept/nep15_2.pdf

La conteneurisation a favorisé le développement de la ligne maritime dont la permanence et la régularité sont des données fondamentales. Mais l'exploitation d'une ligne à un coût. Elle est favorisée par le regroupement d'armateur.

Un des outil de se regroupement est l'accord d'échanges croisés d'espaces, le contrat d'affrètement d'espaces ("*slots charter*").

Le commissionnaire de transport du droit français, le NVOCC (non-vessel-operating-common-carriers) du droit anglo-américain regroupe des conteneurs dont il organise le transport maritime. En tant que tel, il a vocation à conclure des affrètements d'espaces. Il doit en effet s'assurer de pouvoir disposer de place sur les navires qui fréquentent la ligne sur lesquels se trouvent les ports où il doit expédier les conteneurs.

Ces contrats portent sur la mise à disposition d'un espace sur un navire pendant une durée déterminée et non sur une marchandise (contrat de transport) ou un navire (affrètement).

Ils semblent pourtant relever de la définition de l'affrètement au voyage donné par l'article 5 de la loi du 18 juin 1966. "*Par l'affrètement au voyage, le fréteur met, en tout ou partie, un navire à la disposition de l'affréteur en vue d'accomplir un ou plusieurs voyages*".

Dès lors il ne fait aucun doute que le contrat d'affrètement d'espace est un contrat d'affrètement à part entière. Pour le distinguer du contrat de

transport, il convient donc de le confronter aux mêmes critères que ceux que nous avons dégager pour le contrat d'affrètement au voyage⁹.

Les critères de la distinction ainsi dégagés, intéressons nous à la portée juridique de cette distinction.

§3 Le régime juridique des contrats d'affrètement.

La distinction revêt un caractère très important car elle permet d'établir le régime juridique applicable au contrat visé.

L'article 1 alinéa 2 de la loi du 18 juin 1966 dispose "les conditions et les effets de l'affrètement sont définis par les parties au contrat et, à défaut, par les dispositions du présent titre et celles du décret pris pour son application."

Ainsi, alors le contrat de transport maritime est encadré par des textes impératifs, l'affrètement est un domaine où règne la liberté contractuelle. Les parties à un contrat d'affrètement ont l'opportunité de négocier chaque aspect de leurs obligations réciproques et même de choisir la loi applicable à leur contrat. Elles ne sont tenues par aucune Convention internationale. Toutes les clauses ou presque sont ainsi permises. Les seules limites que la jurisprudence ait su assigner à ces stipulations tiennent, les unes à la bonne foi contractuelle¹⁰, les autres sur l'idée d'obligation fondamentale du contrat¹¹.

⁹ Voir supra §1 le contrat d'affrètement au voyage.

¹⁰ Voir notamment sentence de la CAMP n°992, DMF 1999, p.164.

¹¹ Voir notamment sentence de la CAMP du 5 novembre 1974, DMF 1975, p.297.

Si la distinction des affrètements et des transports n'est pas toujours évidente, celle des contrats de tonnage et de transport est un vrai casse tête juridique.

section 2 Le contrat de tonnage¹².

Le contrat de tonnage est un contrat au contrat aux termes duquel le "client¹³" propose à un armateur un tonnage à transporter, durant une période déterminée, sur une relation définie, selon une rotation précise, sur un type de navire répondant à des caractéristiques données, moyennant un fret prévue pour une période de temps convenue; l'armateur s'engage à assurer le transport dans les conditions fixées par le contrat.

Ce type de contrat se conclut notamment pour le transport des fruits ou légumes : il permet d'acheminer la récolte au fur et à mesure que les fruits ou légumes arrivent à maturité; le contrat prend fin lorsque l'ensemble de la récolte est parvenue à destination.

Imaginé par la pratique contemporaine, le contrat de tonnage se situe dans l'interstice séparant le contrat de transport maritime de l'affrètement au voyage.

¹² Y.Tassel, lors de la présentation de la thèse de B.Sabadie, "le contrat d'affrètement d'espace", à l'occasion de la journée RIPPERT du 28 juin 2004 au Sénat, présenta le contrat de tonnage comme un affrètement d'espace pour un voyage par opposition au contrat d'affrètement d'espaces pour plusieurs voyages et aux échanges croisés d'espaces pour des voyages. Cette vision du contrat de tonnage est minoritaire dans la doctrine qui accepte la qualification de contrat de tonnage pour un contrat portant sur plusieurs voyages et même plusieurs navires.

¹³ Le terme client est utilisé pour ne pas préjuger de la qualification du cocontractant de l'armateur.

Ignoré par la loi du 18 juin 1966, laquelle définit uniquement le contrat d'affrètement et le contrat de transport, le contrat de tonnage a dû être qualifié par la jurisprudence (§1) mais cette qualification reste toujours incertaine (§2).

§1 Les difficultés de la qualification.

A) Les hésitations jurisprudentielles.

De la qualification du contrat de tonnage dépend le régime de responsabilité applicable à l'armateur. Les clients ont donc tendance à demander l'application des règles de transports alors que les armateurs adoptent la position inverse.

I - L'assimilation au contrat de transport.

Trois décisions rendues par les cours d'appel de Rouen¹⁴, Paris¹⁵ et Aix-en-Provence¹⁶ qualifièrent d'abord le contrat de tonnage de contrat de transport. Ces décisions furent confirmées par la chambre commerciale de la Cour de cassation¹⁷.

La Cour suprême affirma que le contrat conclu entre une société qui a prit l'engagement de remettre toutes les expéditions de fruits et légumes à une société qui s'est obligée à lui fournir tous les navires nécessaires à leur

¹⁴ CA Rouen, 30 juin 1977, DMF 1978, p.535.

¹⁵ CA Paris, 16 mai 1980, DMF 1980, p.536.

¹⁶ CA Aix-en-Provence, 10 mai 1980, DMF 1982, p.88.

¹⁷ Cass. Com, 22 juin 1981, JCP, ci, 1981, n° 10039.

transport ne pouvait pas être qualifié de contrat d'affrètement. Ainsi, à défaut de pouvoir qualifier le contrat de tonnage de contrat d'affrètement, la jurisprudence le soumettait par défaut aux règles du contrat de transport.

Cette analyse, critiquée sur le fond par Maître Pierre BOULOY¹⁸, est aussi critiquable du point de vue de la méthodologie juridique, en outre, elle ne correspondait pas à la situation pratique. La jurisprudence opta donc pour la qualification inverse.

II- Le revirement jurisprudentiel : l'assimilation au contrat d'affrètement.

Plusieurs litiges permirent à la cour d'appel d'Aix-en-Provence de qualifier le contrat de tonnage de contrat de d'affrètement au voyage¹⁹. La Cour de cassation confirma par deux fois cette analyse²⁰.

La jurisprudence avait tranché, le chargeur n'attendait de l'armateur que la mise à disposition d'un navire en temps voulu. Ainsi l'armateur ne prenait pas la qualité de transporteur mais celle de fréteur du navire. Grâce à ce contrat l'affréteur s'assurait la disposition permanente d'un tonnage régulier.

La difficulté à laquelle s'est heurtée la jurisprudence a été de vouloir définir le contrat de tonnage en un contrat d'affrètement ou de transport.

¹⁸ Assemblée générale de l'AFDM du 28 février 1980, Rapport de Maître Pierre Bouloy, retranscription DMF 1980, p.312.

¹⁹ CA Aix-en-Provence 4 mai 1982, DMF 1983, p.101.

13 janvier 1983, DMF 1984, p.523.

19 avril 1984, DMF 1985, p.216.

²⁰ Cass. Com, 25 janvier 1985, DMF 1985, p.400.

Cass. Com, 22 avril 1986, DMF 1986, p.22.

Pourtant, si les dispositions du titre II de la loi du 18 juin 1966, relatif au transport de marchandises, sont impératives, les règles du titre I, relatif au contrat d'affrètement demeurent supplétives. Ainsi, bien que la loi définisse trois variétés d'affrètement, cela n'interdit nullement aux parties d'imaginer des variantes. Dès lors, le contrat de tonnage doit s'analyser comme une forme de contrat particulier, relevant des libres stipulations des parties.

B) Un contrat sui generis ?

Le contrat de tonnage est donc un contrat sui generis ne s'intégrant pas dans la taxinomie dualiste de la loi du 18 juin 1966 et des règles de la Haye-Visby. Il n'entre pas, par son essence, ou même par sa nature, dans la catégorie des contrats de transport, ni dans celle des contrats d'affrètement.

I - Distinction par rapport au contrat de transport.

Contrairement au contrat de transport lequel met en présence trois personnes, l'expéditeur, le transporteur et le destinataire, le contrat de tonnage est un contrat bipartite, le transporteur et l'expéditeur, celui-ci s'expédiant généralement la marchandise à lui-même.

En outre, le contrat de transport se caractérise par la prise en charge d'une marchandise et par la livraison à destination. Au contraire, dans le contrat de tonnage, l'armateur ne s'engage pas à prendre en charge une marchandise; il s'engage à mettre à disposition un navire.

Enfin, contrairement au contrat de transport, le contrat de tonnage n'est pas un contrat d'adhésion. Il n'est pas question ici de protéger le chargeur, celui-ci n'étant pas en position de faiblesse.

Pourtant, l'émission d'un connaissement entraîne normalement l'application impérative des règles du transport. D'une manière générale, le connaissement constate non seulement le contrat d'adhésion, mais confère également des droits sur la marchandise. C'est pourquoi, en raison du caractère négociable du connaissement, il faut protéger le tiers porteur, étranger au contrat de transport. Au contraire, dans le contrat de tonnage, aucun tiers porteur ne requiert protection, le connaissement n'ayant pas vocation à circuler.

Le contrat de tonnage, distinct du contrat de transport, n'en est pas moins différent du contrat d'affrètement.

II - Distinction par rapport au contrat d'affrètement.

L'incertitude quant à la quantité de marchandise à transporter à chaque voyage rapprocherait davantage le contrat de tonnage du contrat d'affrètement et plus précisément de l'affrètement au voyage.

Il se différencie pourtant de celui-ci. En effet, il ne porte pas sur un navire précis. Si l'objet des deux contrats semble identique (le transport d'une grande quantité de marchandise), la manière de la réaliser diverge. Le contrat de tonnage prévoit l'acheminement de la marchandise en plusieurs voyages et non en un seul, sans pour autant préciser le nombre de voyages. De même, la capacité de

transport pour chaque voyage n'est pas définie par avance. Enfin l'armateur ne connaît pas d'avances les itinéraires, ni la marchandise transportée.

Le contrat de tonnage n'est donc pas superposable au contrat d'affrètement, son analyse plus poussée nous amène à appréhender son caractère hétérogène.

§2 Le contrat de tonnage : une abstraction.²¹

A) Le contrat de tonnage : un contrat cadre.

Dans son arrêt du 30 juin 1977²², la cour d'appel de Rouen avait analysé le contrat de tonnage comme une promesse synallagmatique de conclure le nombre de contrats nécessaires à l'exécution des obligations assumées par l'une ou l'autre des parties.

Dans ce cas de figure, l'opération se déroule en deux temps. Les parties se mettent d'accord sur les grandes lignes de leur projet et en définissent les clauses essentielles; en l'occurrence elles s'accordent sur le prix, sur la chose formant l'objet du transport et sur la durée de leur relation. Le chargeur obtient ainsi l'assurance que ses marchandises seront acheminées à un taux de fret qu'il a accepté. L'armateur, quant à lui, s'assure un volume d'affaire

²¹ Le terme abstraction est pris, ici, dans son acception philosophique et désigne "une idée générale produite à partir de cas particuliers" (Encyclopédie BORDAS).

²² DMF 1978, p.535.

minimum. Il appartient ensuite aux parties de concrétiser leur engagement en passant les contrats de transports individuels dans le respect du contrat cadre.

A titre d'application, la Baltic International Maritime Conférence (BIMCO) a mis, en 1982, à la disposition des exploitants de navires un contrat type intitulé *Volume Contract of affreightment* dit "VOLCOA"²³.

Pour la BIMCO, le contrat de tonnage reste un contrat de droit commun, assorti d'une série de contrat d'affrètement au voyage. Rien n'empêche cependant les parties de superposer au contrat de base des contrats de transport.

B) Le contrat de tonnage : une dénomination recouvrant de multiples réalités.

Les contrats de tonnages peuvent "se classer distinctement en contrats d'affrètement au voyage régis par la libre volonté des parties ou en contrats de transport soumis impérativement à la loi ou à la Convention internationale applicable, en fonction des dispositions significatives arrêtées par les parties"²⁴

La sentence CAMP n°552 nous a enseigné avec beaucoup de perspicacité que certains contrats de tonnage relevaient de l'affrètement, alors que d'autres confinaient au transport. Le critère de distinction retenu est on ne peut plus pertinent qui consiste à dire que sont des contrats d'affrètements les contrats de tonnage comportant des conditions précises et détaillées de réalisation

²³ Voir annexe n°1 "le contrat type VOLCOA" p.72.

²⁴ Sentence de la CAMP n°552, 10 décembre 1984, DMF 1985, p.310.

inscrits dans une charte-partie principale et donnant lieu à des chartes-parties d'exécution. Sont en revanche des contrats de transport les contrats qui renvoient aux connaissements ultérieurement émis l'essentiel de leurs conditions.

Cette sentence est dans la droite lignée de la doctrine du Doyen Rodière qui préconisait la qualification au cas par cas des contrats de tonnages en prenant compte l'étude des obligations réciproques des parties²⁵.

Nous avons vu que les opérations de transport maritime peuvent prendre corps dans différents contrats de nature distincte et soumis à des régimes juridiques différents. Seul les contrats de transport sont soumis aux règles de la Haye-Visby, mais commettrait un sophisme celui qui avancerait que tous les contrats de transport sont soumis à ces règles. Bien que largement ratifiées par les grandes nations maritimes, Les règles de la Haye-Visby sont en concurrence avec d'autres normes juridiques nationales et internationales qu'il nous faut à présent énumérer.

²⁵ "Le contrat de tonnage", René Rodière, DMF 1980, p.323.

chapitre 2 Les autres normes juridiques applicables aux contrats de transports maritimes.

Les règles de La Haye, leur intitulé le prouve, avait pour but l'uniformisation du droit des contrats de transport maritime. Cet idéal était aussi présent lors de la conclusion des règles de Visby. Bien que ces deux Conventions ait été ratifiées par la majorité des Etats maritimes, elles ne régissent pas, à elles deux, l'ensemble des contrats de transport maritime internationaux de marchandises.

Il existe en effet d'autres normes juridiques réglant le régime des contrats de transport maritime (section 1). Dès lors, pour déterminer la loi applicable au contrat de transport il faut utiliser les règles de résolution des conflits de loi du droit international privé (Section 2).

section 1 Les normes concurrentes²⁶.

La Convention de Bruxelles de 1924, les règles de Visby et le protocole de 1979 sont en concurrence avec plusieurs textes de nature différente. En tête, les règles de Hambourg, Convention ambitieuse s'il en est (§1). En outre, certaines lois nationales peuvent prévaloir (§2).

²⁶ Voir annexe n°2 "Les conventions portant sur le contrat de transport maritime dans le monde." p.76.

S1 Les règles de Hambourg.

Durant les années soixante-dix, les pays en voies de développement et les principales nations de chargeurs ont exercé de lourdes pressions au sein de la Conférence des Nations Unies pour le Développement du Commerce et de l'Industrie (CNUDCI), organe de l'ONU, en faveur d'une refonte du système de responsabilité du transporteur maritime qu'ils jugeaient trop complaisant.

Cette initiative aboutit, le 18 mars 1978, à la signature de la "Convention des Nations Unies sur le transport international de marchandise" dite "*règles de Hambourg*".

Plutôt que d'amender les règles de la Haye-Visby, "les règles de Hambourg" ont adopté une nouvelle approche de la responsabilité du transporteur maritime, au profit des chargeurs. "Elles inaugurent un alignement progressif du droit maritime sur le droit terrestre"²⁷.

Les différences les plus notables sont les suivantes :

- Un champ d'application plus étendu (prise en compte des transports en pontée et des transports d'animaux vivants).
- Une extension de la période couverte par le contrat de transport (de la prise en charge à la livraison).
- Un système de responsabilité basé sur une présomption de faute du transporteur.
- L'introduction de la responsabilité du fait du retard.

²⁷ Voir BTL 1992, supplément au n°2496.

- La suppression de tous les cas exceptés d'exonération du transporteur sauf le cas d'incendie non fautif.
- La majoration des limites de réparation.
- Une augmentation du délai de prescription²⁸ de l'action en responsabilité.

En réaction contre le système minimaliste de la Convention de Bruxelles, les auteurs des règles de Hambourg ont opté pour un élargissement du domaine des règles impératives devant encadrer les rapports des parties au contrat de transport maritime. Pour ce faire ils mettent en place des critères d'application multiples. Les règles sont non seulement applicables à tous transports par mer entre deux Etats différents lorsque le port de chargement ou le port de déchargement est situé dans un Etat partie mais encore à tous transports dont "le connaissement, ou un autre document faisant preuve du contrat de transport [...], est émis dans un Etat contractant"²⁹.

Les règles de responsabilité ont, elles aussi, été revisitées. Alors que les règles de La Haye-Visby prévoient une responsabilité objective du transporteur maritime qui peut s'exonérer en invoquant l'un des cas exceptés limitativement énumérés, les règles de Hambourg basent le système de responsabilité sur une présomption de faute³⁰ dont le transporteur peut apporter la preuve contraire en démontrant que "lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les

²⁸ L'article 20§1 des règles de Hambourg édicte une prescription biennale.

²⁹ Art. 2 des règles de Hambourg.

³⁰ Cette présomption de faute est contestée au profit de la présomption de responsabilité, voir notamment "*La protection des chargeurs à travers les règles de Hambourg*", V.E.Bokalli, DMF 1997, p.237.

mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'évènement et ses conséquences"³¹.

Selon les règles de La Haye-Visby, le destinataire qui constate, à la livraison, des pertes ou avaries, doit en aviser le transporteur immédiatement lorsqu'elles sont apparentes et dispose de sept jours si elles ne sont pas apparentes. Les règles de Hambourg étendent ces délais respectivement à un jour ouvrable et quinze jours (jours fériés compris).

Le délai de prescription des actions en responsabilité nées du contrat de transport maritime est augmenté et passe de un an pour les règles de La Haye-Visby, à deux ans dans les règles de Hambourg.

Les règles de Hambourg sont entrées en vigueur le 1^{er} novembre 1992 quand le nombre de ratification fût atteint. Pourtant elles n'ont jamais eu le succès escompté. Aujourd'hui, 29 Etats, représentant moins de 1% de la flotte mondiale, en sont parties, dont sept sont enclavés.

Les Etats parties sont en majorité africains et méditerranéens. Les transporteurs ayant des lignes régulières avec ses régions du globe sont donc quotidiennement confrontés à ses règles qui ont valeur impérative.

Si les règles de Hambourg aspirent à supplanter les règles de La Haye-Visby, il est d'autres normes qui n'ont aucunement cette ambition, mais qui peuvent entrer en conflit avec elles. C'est le cas de certaines législations nationales.

³¹ Art. 5-1 des règles de Hambourg.

§2 Les lois nationales différentes.

Les Etats qui n'ont ratifié aucune Convention internationale sont libres de prendre les législations qui leurs sied. Mais leur liberté est limitée par leur prétention à l'ouverture de leur commerce à l'international.

Notre analyse se bornera à l'étude de trois Etats particulièrement représentatifs : l'Arabie Saoudite (I), la Chine (II) et le Canada (III).

A) L'Arabie Saoudite ou l'enclavement juridique.

Les textes de base du droit maritime saoudien sont peu compatibles avec les exigences du monde moderne des affaires maritimes. L'interprétation de ces textes, à la lumière de la Shari'ah, renforce la difficulté et place le juriste autant que le juge saoudien devant des problèmes dont la solution apparaît variable et incertaine. Ce dernier, plus religieux que magistrat, peu de surcroît s'ériger en obstacle face au développement des affaires maritimes modernes et ainsi refuser de juger des pans entiers d'une réclamation qui heurtent ses convictions religieuses (prescription, intérêts, assurances...)

Les jugements sont cependant empreints de sérieux et d'équité, principe fondamental du Coran. Les juges auraient vu leur tâche facilitée si l'Arabie Saoudite avait adopté un droit maritime moderne à l'instar de ses voisins et des pays membres du C.C.E.G³² au début des années quatre-vingt. Mais la lenteur du

³² Conseil de Coopération des Etats du Golfe.

processus législatif et les interminables discussions avec les religieux font partie de l'héritage saoudien.

L'Arabie Saoudite est l'exemple même de l'Etat enclavé juridiquement. Situation dont certains pays veulent aujourd'hui sortir.

B) *La Chine ou l'éveil vers l'extérieur.*

Le code maritime chinois, entré en vigueur le 1^{er} juillet 1993, après quarante années de travaux préparatoires, traduit la volonté d'harmonisation du droit maritime chinois avec les Conventions internationales et les usages du monde maritime.

En effet, le code maritime chinois pratique allègrement le "*forum shopping*"³³. C'est ainsi qu'il reprend dans ses dispositions les règles fondamentales inscrites dans la grande Convention de Bruxelles du 25 août 1924 (règles de La Haye) et le Protocole du 23 février 1968 (règles de Visby) notamment pour définir les obligations du transporteur, ou celles régissant le transport en pontée. Mais ce, sans craindre de s'inspirer aussi des règles de Hambourg auxquelles il emprunte les dispositions relatives au régime connaissance, et plus généralement celui des documents de transport. Le code maritime contient tout de même quelques dispositions originales tel l'obligation du transporteur de suivre la route convenue.

³³ L'expression "forum shopping" désigne habituellement le fait pour des parties à un contrat international de choisir la loi d'autonomie la plus accommodante et même de morceler les obligations d'un contrat et de choisir pour chacune une loi d'autonomie différente.

Si la Chine s'inspire des Conventions internationales sans les ratifier, il est des Etats qui vont beaucoup plus loin.

C) Le Canada, un Etat "partie" sans l'être.

Le Canada n'est partie à aucune des Conventions internationales portant sur la responsabilité du transporteur maritime, pourtant les règles de Hambourg sont en vigueur, et constituent des règles impératives, dans ce pays.

En effet, l'article 43 de la loi "sur la responsabilité en matière maritime" du 10 mai 2001³⁴ donne "*force de loi*" au règles de Hambourg que le Canada n'a jamais signées. Ce qui peut apparaître surprenant, c'est le fait que la loi ne transpose pas les dispositions de la Convention en les aménageant mais préfère l'incorporer purement et simplement au système juridique canadien. Ainsi le Canada, sans l'avoir ratifiée, est le 30^{ième} Etat "*membre (de fait)*" des règles de Hambourg.

La même loi donne "*force de loi*" aux règles de La Haye-Visby pour les transports de marchandises nationaux, mais ici avec une subtilité; cette disposition peut être abrogée à tout moment d'ici 2005, et après tous les cinq ans, au profit d'une autre disposition "latente", celle-ci donnant "*force de loi*" aux règles de Hambourg pour cette matière. Un "*forum shopping*" plus flagrant que celui de la Chine.

³⁴ Cette loi est publiée sur <http://lois.justice.gc.ca/fr/M-0.7/91555.html#rid-91661>

Après avoir découvert les normes autres que les règles de La Haye-Visby, il nous faut étudier les règles permettant de déterminer la loi applicable au contrat de transport maritime.

section 2 La détermination de la loi³⁵ applicable.

L'étude des règles de conflit de lois demande une bonne connaissance du droit international privé, l'une des branches les plus techniques du droit du fait notamment des éléments d'extranéité très divers compliquant, dans un rapport international donné, le choix de la loi applicable. Une fois cette loi déterminée, son application, c'est-à-dire la mise en œuvre de la règle de fond, ne pose pas, en principe, de problème majeur.

L'étude de ces conflits est rendue d'autant plus complexe dans le contrat de transport de marchandises par mer qu'il peut contenir une multitude d'éléments d'extranéité concernant autant de pays différents. Par exemple : un contrat de transport de marchandises par mer signé à Londres entre un chargeur russe, pour le compte d'un destinataire canadien, et un transporteur maltais : Transport effectué sur un navire grec de Hong-kong à Abidjan.

Par conséquent, le problème est de savoir comment déterminer le texte compétent dans une relation de transport donnée.

³⁵ Le terme "loi" est pris ici dans son sens large, et signifie "norme de droit".

Les parties, dont le contrat est "la chose", peuvent décider de le soumettre à la loi de leur choix (§1). Mais, en l'absence d'une telle clause, le juge doit s'en remettre aux règles de conflit de lois du droit international privé (§2)

§1 La loi d'autonomie du contrat.

Le droit international privé des contrats est dominé par la loi d'autonomie appelée en matière maritime la "clause Paramount" ou "Paramount clause"

Son application est systématique et conduit parfois le tribunal saisi, le for, à appliquer la loi d'un autre Etat que le sien (A). Pour autant que la loi applicable ne soit pas en désaccord avec ses propres lois de police (B).

A) La prééminence de la loi d'autonomie.

De par sa définition³⁶, la "clause Paramount" est la clause suprême qui a vocation à régner sur la détermination de la loi applicable. Mais encore faut-il qu'elle soit valable. L'imprécision est une cause d'annulation de la clause Paramount³⁷.

Et encore la validité ne fait pas tout, la clause doit, pour jouer entièrement, être opposable. Or, la clause Paramount est une clause dérogatoire au droit commun³⁸, elle doit donc, pour être opposable, être connue et acceptée du chargeur. La signature du chargeur apposée sur un connaissement (qui est

³⁶ Définition "clause suzeraine qui l'emporte sur tout dont l'objet est de définir la loi à laquelle le contrat est soumis" Dictionnaire Permanent, Droit des affaires, 1^{ière} partie, p.1586 n°149.

³⁷ CA Aix-en-Provence 10 septembre 1992, DMF 1993, p.349.

³⁸ CA Paris 30 novembre 1993, DMF 1994, p.554, note Y.Tassel.

facultative pour la conclusion du contrat de transport) sur lequel figure en caractères lisibles et individualisés la clause Paramount constitue une preuve suffisante de son acceptation de la clause³⁹.

L'opposabilité de la clause envers le destinataire est une affaire autrement plus complexe. Le destinataire peut-il se voir opposer une clause dérogatoire du droit commun alors qu'il n'est pas présent, par hypothèse, lors de la conclusion du contrat et que celui-ci se forme sans son consentement? La chambre commerciale de la Cour de Cassation a répondu par la négative concernant les clauses de compétence territoriale⁴⁰ et soumet l'opposabilité de la clause de compétence territoriale au destinataire à son acceptation, au plus tard, au moment de la livraison de la marchandise.

Cette décision a été étendue, le même jour aux clauses compromissoires⁴¹.

Mais l'opposabilité de la clause Paramount suit-elle le même régime que celui mis en place pour la clause attributive de compétence territoriale ?

La question reste entière en l'absence de décision spécifique en la matière. Il est pourtant un indice qui pourrait nous permettre d'apporter un commencement de réponse. Les règles de Visby, dans leur article 10-C prévoient leur compétence dans le cas d'une clause Paramount, renvoyant à elles. Ainsi

³⁹ CA Paris 12 septembre 2002 "CATHARINA", DMF 2003, p.665, note Y.Tassel.

BTL 2002, p.640.

Revue Scapel 2002, p.148.

⁴⁰ Cass. Com. 29 novembre 1994 "HARMONY et NAGASAKI", DMF 1995, p.197 et p.209 note P.Bonassies.

"Une bombe dans le contentieux maritime : la jurisprudence NAGASAKI." Par C.Scapel revue Scapel 1995, p.39.

⁴¹ Cass. Com. 29 novembre 1994, DMF 1995 "STOLT OSPREY", p.218, note Y.Tassel.

prévue par une Convention internationale ratifiée par la France, la clause Paramount, au moins celle renvoyant aux règles de Visby, n'en devient elle pas "commune" par opposition à "dérogatoire du droit commun"? La question reste posée.

Lorsqu'il n'y a pas de contestation sur la validité ou l'opposabilité de la clause, le juge est conduit à la respecter et peut se retrouver à appliquer une Convention que son pays n'a pas ratifiée.

Le juge français refuse d'appliquer les règles de Hambourg, comme une Convention internationale⁴²; la France ne les ayant pas ratifiées. Mais, dès lors qu'une clause Paramount renvoie à ces règles, le juge français les applique, non pas comme Convention internationale, mais en tant que législation maritime choisie par les parties⁴³.

La clause Paramount ne prime cependant pas sur tout et le juge peut lui préférer une autre loi.

B) La loi imposée à la volonté des parties.

En droit commun, seul l'ordre public du for, et ses lois de police, peuvent intervenir par leur effet d'éviction pour substituer la loi du juge saisi à celle normalement compétente car choisie par les parties.

⁴² Cass. Com. 28 mars 2000, DMF 2000, p.920, note P.Bonassies.

Cass. Com. 2 décembre 1998, DMF 1999, p.732, note P.Y.Nicolas.

⁴³ Cass. Com. 7 décembre 1999 "VASSILI KLOCHKOV" et "KLIM VOROSHILOV", DMF 2000, p.903, note F.Le Louer.

Ce mécanisme intervient dans le transport international de marchandise par mer, notamment à propos des limitations de responsabilité du transporteur maritime : le premier arrêt en ce sens, en jurisprudence française, a été rendu par la Cour de cassation le 21 février 1950⁴⁴.

La loi française du 18 juin 1966, en matière de transport maritime, est une "loi de police" protégeant le chargeur et le destinataire, la doctrine la qualifie même de loi d'ordre public international : son application est impérative. Cette loi ne peut s'appliquer que si aucune Convention ratifiée par la France n'est applicable.

Une clause Paramount n'est donc valable que si elle désigne une loi plus favorable au chargeur ou au destinataire. Le juge se doit d'écarter toute loi dont les plafonds de responsabilité du transporteur sont moins importants que ceux de la loi de 1966, ou bien dont le délai de prescription est plus court.

Si le litige est porté devant la juridiction de l'Etat dont la clause Paramount a désigné la loi applicable, il est certain que le juge l'appliquera même si elle est moins favorable au chargeur qu'une autre Convention ou loi qui serait normalement applicable.

Ainsi, les juridictions françaises appliquent les règles de Visby, lorsqu'elles sont désignées par la clause Paramount, alors même que les règles de Hambourg seraient normalement compétentes⁴⁵.

⁴⁴ Cass. Com. 21 février 1950, DMF 1950, p.277.

⁴⁵ Cass. Com. 28 mai 2002, DMF 2002, p.613, note P.Y.Nicolas.

Les clauses Paramount, devant les juridictions françaises, ne peuvent donc servir qu'à désigner une loi plus favorable au chargeur et au destinataire.

En l'absence de clause Paramount, le juge devra déterminer la loi applicable eu égard au contrat de transport et de son *instrumentum*, le connaissance.

§2 Les conflits de loi.

Les Conventions relatives au contrat de transport par mer ont des champs d'application qui se recoupent (A). Le juge doit donc, en l'absence de clause Paramount, suivre les règles de conflit de lois afin de déterminer la loi applicable (B).

A) Les dispositions conventionnelles et législatives relatives à la compétence.

La Convention de Bruxelles de 1924 disposait lapidairement dans son article 10 : "Les dispositions de la présente Convention s'appliqueront à tout connaissance créé dans un des Etats contractants."

Les règles de Visby, quant à elles, sont beaucoup plus prolixes sur le sujet. Elles prennent en considération l'évolution dans la première moitié du XX^{ième} siècle. Ainsi, l'article 10 prévoit la compétence de la Convention, non seulement au connaissance émis dans un Etat contractant mais aussi au transport au

départ d'un port d'un Etat contractant et prévoit, dans le même jet, la clause Paramount à son profit.

La loi de 1966, quant à elle, se déclare compétente, à tout transport de marchandises par mer "effectué au départ ou à destination d'un port français, qui ne sont pas soumis à une Convention internationale à laquelle la France est partie, et en tout cas au opération de transport qui sont hors du champ d'application d'une telle Convention.

Les règles de Hambourg, texte adopté avec des prétentions universalistes, énumèrent toute une série de cas où elles se déclarent compétentes. Les connaissements émis dans un Etat contractant sont naturellement visés, mais aussi les transports au départ ou à destination d'un port d'un Etat contractant. Les règles de Hambourg vont beaucoup plus loin en prévoyant le cas des succédanés d'un contrat cadre et celui de la stipulation de plusieurs ports de déchargement avec un déchargement effectif dans un port d'un Etat soumis à elles. Elles prévoient même que la nationalité du navire, du transporteur, du transporteur substitué, du chargeur, du destinataire, ou de toute autre personne intéressée, n'est pas un obstacle à son application.

Le juge français, lorsqu'il est saisi d'un litige, devra donc dans un premier temps effectuer un tri entre tous les textes qui se déclarent compétents.

B) La détermination de la loi applicable.

I - La Convention : norme impérative directement applicable?

Cette thèse consiste à soutenir que le texte de la Convention détermine lui-même son champ d'application et qu'il se suffit à lui-même pour se prononcer sur son applicabilité. Celle-ci doit être appliquée indépendamment des règles de conflit des juges saisis, elle est "*self executing*".

Pour la majorité des maritimistes français, les règles de Visby doivent être appliquées impérativement si le connaissement a été émis dans un Etat partie, quelque soit le lieu de départ et de destination. Il en va de même quand le transport a lieu au départ d'un Etat partie, le connaissement ayant été émis dans un Etat qui n'est partie ni à la Convention ni au protocole. Chacune de ces conditions suffit⁴⁶.

Les internationalistes sont opposés à cette théorie arguant, avec raison, que les règles de fond contenues dans une Convention internationale ne sont pas des "normes de droit international public."

Pour ces auteurs, les règles de La Haye-Visby ne doivent pas déroger à la règle, et leur application se trouve subordonnée à la désignation préalable de la loi compétente par la règle de conflit du juge saisi et à l'intégration des règles dans la loi ainsi désignée.

⁴⁶ M.Raymond-Gouilloud, Droit maritime 2^{ième} édition 1988, éd. Pedonne, p.298.
E.du Pontavice et P.Cordier, Transport et affrètement maritimes, Delmas 1990, p.18.

La jurisprudence française exclut l'application directe, en tant que Convention internationale des règles de Hambourg⁴⁷.

Qu'un Etat donne un caractère impératif à une Convention ne pose pas de problème au point de vue méthodologique. Lorsque la Convention se déclare compétente, le juge l'applique. Mais l'on ne peut rendre impératives toutes les Conventions dans un même Etat car, comme nous l'avons vu précédemment⁴⁸, les champs d'application des différentes Conventions se chevauchent. De nombreux contrats entrent donc dans le champ d'application de plusieurs Conventions.

Dès lors, pour les internationalistes, l'application impérative des Conventions se révèle être un système imparfait. Seules les règles de conflit de lois du droit international privé permettent au juge de déterminer "à coup sûr" la loi applicable.

II - Les règles de conflit de lois.

Pour les internationalistes, le juge saisi devra appliquer ses règles de droit international privé afin de trouver la loi applicable au contrat de transport.

En Europe, les règles de conflit de lois sont contenues dans la Convention de Rome du 19 juin 1980 relative à la loi applicable aux contrats. Cette Convention comprend des dispositions spéciales pour les contrats de transport de marchandises. L'article 4-4 du titre II prévoit que de tels contrats ont les liens les plus étroits avec la loi du pays de la conclusion du contrat si c'est aussi dans ce pays qu'est situé "le lieu de chargement ou de déchargement ou l'établissement principal de l'expéditeur".

⁴⁷ Cass. Com. 28 mars 2000, DMF 2000, p.920, note P.Bonassies.

⁴⁸ Voir supra, p.35.

Cette disposition est écartée, au terme de l'article 4-5 du même titre "lorsqu'il résulte de l'ensemble des circonstances que le contrat présente des liens plus étroits avec un autre pays."

Les maritimistes ont fait valoir que la Convention de Rome ne pouvait s'appliquer en matière maritime⁴⁹, faisant valoir que son article 21 dispose qu'elle "ne portera pas atteinte à l'application des Conventions internationales auxquelles un Etat contractant est ou sera partie".

La Cour d'appel de Paris appelée à se prononcer sur le sujet applique la Convention de Rome. Elle en est arrivée ainsi à déclarer la loi de Singapour applicable⁵⁰ alors même qu'elle était en conflit avec la Convention de 1924.

Mais lorsque le contrat a les liens les plus étroits avec un Etat ayant ratifié la Convention de Bruxelles de 1924 et les règles de Hambourg, sans avoir dénoncé la Convention, elle déclare la Convention applicable au contrat de transport⁵¹ alors même que la Convention, moins protectrice envers les titulaires du connaissement, est plus favorable au transporteur que les règles de Hambourg.

Suivant cette jurisprudence, le juge devrait déclarer les règles de Hambourg applicables si la loi applicable est la loi d'un pays ayant ratifié seulement les règles de Hambourg. Attendons une décision de la Cour de cassation.

⁴⁹ "Le droit positif français en 1991" P.Bonassies, DMF 1992, p.4.

⁵⁰ CA Paris 5^{ème} Ch. Section A, DMF 1999, p.829, note P.Y.Nicolas.

⁵¹ CA Paris 5^{ème} Ch. Section A, 5 mai 1999, DMF 2000, p.345, note P.Y.Nicolas.

Nous l'avons vu, les opérations de transport maritime ne sont pas toutes considérées comme des contrats de transport maritime; les affrètements au voyages qui ne comprennent pas de clause Paramount renvoyant à la Convention de Bruxelles ou l'un de ses protocoles ne leur sont pas soumis. Et quand bien même le contrat serait qualifié de transport, d'autres normes peuvent lui être applicables. Mais, même lorsque le contrat est un contrat de transport et que la loi compétente est celle d'un pays ayant ratifié la Convention de Bruxelles de 1924 ou l'un de ses protocoles leur application n'est pas automatique. En effet, les règles de La Haye-Visby excluent expressément certains types de contrats de transport maritime internationaux de marchandises.

titre 2 Les contrats de transport exclus du champ d'application des règles de La Haye-Visby.

La grande Convention de Bruxelles de 1924, pas plus que les deux protocoles de 1968 et 1979, n'entend pas régir tous les contrats de transport maritimes internationaux.

Ces Conventions n'ont vocation qu'à s'appliquer lorsque le contrat de transport est constaté par un connaissement (chapitre 1).

En outre, même lorsqu'un connaissement est émis, certains contrats de transport sont expressément exclus par ces Conventions (chapitre 2).

chapitre 1 Les contrats de transport non constatés par un connaissement.

Le contrat de transport est un contrat de nature consensuel dont la validité n'est soumise à aucune condition de forme. Le contrat de transport existe indépendamment de l'écrit qui le matérialise. C'est le "*convenio*"⁵² qui le forme.

⁵² La rencontre des volontés.

Le connaissement, ou "*bill of lading*", est l'*instrumentum* le plus répandu du contrat de transport maritime. Il convient de mettre en évidence son triple rôle pour en saisir la nature.

- Reçu de la marchandise : en le délivrant, le capitaine d'un navire ou son agent reconnaît avoir reçu les marchandises qui y sont mentionnées. "Ce document vaut présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrite⁵³".
- Preuve du contrat de transport : le connaissement est émis en exécution d'un contrat de transport. C'est un document qui constate le contrat de transport et détermine les obligations respectives de chacune des parties.
- Titre représentatif de la marchandise : c'est là la fonction la plus originale du connaissement. C'est un titre conférant, à son porteur régulier, des droits sur la marchandise. Le connaissement est l'incarnation de la marchandise lorsque celle-ci voyage. Vendre le connaissement, c'est vendre la marchandise. Ainsi le connaissement, et donc la marchandise, peut circuler de main en main, pendant le voyage, favorisant les systèmes de garantie tel le crédit documentaire dans le cadre d'une vente internationale.

La lourdeur et la lenteur du système, son inutilité pour certains types de transport ainsi que le développement des fraudes ont conduit les juristes à admettre, en marge du connaissement, d'autres formes d'*instrumentum* du contrat de transport.

⁵³ Art. 18 loi du 18 juin 1966.

Ces documents qui, pour la plupart ne remplissent pas toutes les fonctions du connaissement, suivent en outre un régime juridique parfois distinct alors même que les opérations matérielles découlant du contrat de transport sont, elles, identiques. L'enjeu réside, là aussi, dans le régime de responsabilité qui découle de la qualification de l'instrumentum du contrat de transport.

En effet, la Convention de 1924 ainsi que les deux protocoles limitent leur champ d'application aux contrats de transport maritime constatés par un connaissement⁵⁴. En France, la loi du 18 juin 1966 est applicable à tout transport maritime dès lors qu'aucune Convention dont la France est partie, n'est compétente.

Outres les divers documents similaires au connaissement (section 1), nous étudierons en détail la lettre de transport maritime, véritable alternative au connaissement traditionnel (section 2) et nous envisagerons les connaissements électroniques qui risquent de révolutionner le transport maritime (section 3)

section 1 Les documents similaires au connaissement.

La faune des documents de transport est très variée. En effet, la pratique a développé l'usage de plusieurs documents qui ont une parenté plus ou moins proche avec le connaissement. Ainsi le reçu pour embarquement, émis par le transporteur maritime dont l'assimilation avec le connaissement "on board" ne

⁵⁴ Art. 10 Convention du 25 août 1924 et art. 10 du Protocole de 1968.

fait aucun doute lorsque la marchandise est ensuite effectivement chargée sur le navire.

Certains de ces documents sont incontestablement différents du connaissement⁵⁵. Entre ces deux catégories, se trouvent d'autres documents qui ont soulevé quelques hésitations : il s'agit du "delivery order" (A), de la "booking note" (B) et de la "note de chargement" (C).

§1 Le delivery order.

Le connaissement représente la marchandise, mais il représente toute la marchandise. Lorsque le connaissement est vendu, c'est toute la marchandise qui est vendue. Afin d'opérer le fractionnement des marchandises mentionnées sur un connaissement la pratique a inventé le delivery order. Ce sont des coupures du connaissement utilisées lorsque la marchandise doit être livrée en plusieurs lots.

La cour d'appel de Rennes considère que le delivery order, coupure du connaissement "a la même valeur et se substitue à lui"⁵⁶. Dans ce cas, le delivery order suit le régime du connaissement.

Ceci est logique lorsque nous sommes en présence d'un delivery order émis ou signé par le capitaine ou un représentant du transporteur par exemple lors du transport d'un conteneur FCL⁵⁷ de groupage.

⁵⁵ Exemple : les factures commerciales du transporteur qui peuvent prouver l'effectivité du contrat de transport mais qui ne constituent pas un document représentatif de la marchandise.

⁵⁶ CA Rennes 21 juin 1985, DMF 1986, p.675.

⁵⁷ "Full conteneur load", se dit lorsque le transporteur prend en charge un conteneur empoté et plombé par le chargeur.

Il en va différemment lorsque le delivery order est émis par un réceptionnaire qui va dispatcher son colis entre plusieurs destinataires réels et pour ce faire, va troquer les originaux du connaissement contre un simple delivery order.

§2 La booking note⁵⁸.

La booking note est un contrat⁵⁹ permettant à un chargeur de réserver un espace sur un navire et à un transporteur d'avoir de la marchandise.

En ce sens, la booking note ressemble au contrat d'affrètement mais il se peut que ce soit un contrat de transport⁶⁰. Il faut analyser les clauses du contrat pour en déterminer la catégorie. C'est ce à quoi se sont obligées les parties qui détermine la nature de leur contrat.

Nous retrouvons là aussi l'idée que la nature du contrat n'est pas déterminée par son intitulé mais bien par les obligations réciproques des parties et le but qu'elles poursuivaient au moment de sa conclusion. Le chargeur cherchait-il à acheminer une marchandise d'un point du globe à un autre ou bien voulait-il un volume, un espace dont il pourrait disposer le moment venu comme bon lui semblerait? Dans ce dernier cas, la booking note est un contrat cadre qui prépare des futurs contrats de transport qui peuvent donner lieu, eux, à l'émission de connaissement.

⁵⁸ Encore appelée "arrêté de fret", "note d'engagement de fret" ou "consignment note"

⁵⁹ Au sens de l'article 1101 du code civil : voir la note de synthèse de H.Tainturier, DMF 1986, p.143.

⁶⁰ Le problème est posé dans des termes analogues au contrat de tonnage voir *supra* p.15.

Les booking notes types établies par la BIMCO⁶¹ semblent relever du contrat de transport, la Conlinebooking⁶² se soumet expressément aux règles de la Convention de Bruxelles de 1924 amendée par le protocole de 1968. Ces booking notes portent imprimées au dos les clauses et conditions des connaissements BIMCO. L'armateur se présente dans le contrat en qualité de transporteur. Cette booking note est elle-même le contrat de transport. La Convention de Bruxelles ne s'appliquera qu'en tant que loi d'autonomie mais si les parties n'ont pas inséré de clause Paramount, c'est la loi française qui sera applicable.

La booking note sans émission ultérieure de connaissement est très proche de la note de chargement.

§3 La note de chargement.

La note de chargement⁶³, appelée à Marseille l'ordre de mise à quai (OMQ)⁶⁴, accuse réception de la marchandise.

La Cour d'appel d'Aix-en-Provence a jugé que *"la note de chargement qui comporte le nom du navire transporteur, la désignation des ports d'embarquement et de déchargement, ainsi qu'une mention de renvoi aux clauses et conditions des connaissements de l'armement transporteur, constitue le*

⁶¹ Baltic and international maritime Council

⁶² Voir annexe n°3 "La CONLINEBOOKING 2000" p.77.

⁶³ Encore appelée "note d'expédition" ou "avis d'expédition".

⁶⁴ Cass. Com. 6 février 1990, DMF 1991, page 89.

Pour un exemple d'OMQ : voir annexe n°4 "Ordre de mise à quai" p.79.

*document similaire formant titre pour le transport prévu par l'article 1 de la Convention de 1924 et fait preuve du contrat de transport maritime*⁶⁵.

La Cour a assimilé la note de chargement au connaissement en en faisant l'un de ces documents similaires de l'article 1 de la Convention. L'analyse de la Cour a été approuvée par le professeur Bonassies dans sa note sous l'arrêt en question qui prône une interprétation libérale des termes "tout document similaire".

En revanche, la Cour d'appel de Rouen a refusé d'assimiler la note de chargement au connaissement, les deux documents n'ayant pas les mêmes finalités⁶⁶. Si l'on suit cette jurisprudence, c'est la loi française qui est applicable en vertu de son article 16 la déclarant compétente pour les litiges nés de contrats de transport, au départ ou à l'arrivée d'un port français, non soumis à une Convention internationale ratifiée par la France.

Dans ce cas, l'enjeu est réel, en effet, la loi du 18 juin 1966 établit un régime de responsabilité presque identique à celui des règles de Visby. L'une des différences concerne la déchéance de la limitation de responsabilité du transporteur.

Les règles de Visby disposent que la faute inexcusable du transporteur, définie comme la faute intentionnelle ou commise téméairement avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement, exclut le transporteur du droit de

⁶⁵ CA Aix-en-Provence 16 mars 1982, DMF 1984, p.291, note P.Bonassies.

⁶⁶ CA Rouen 18 octobre 1984, DMF 1982, p.33.

bénéficiaire de la limitation de responsabilité⁶⁷. Cette faute inexcusable peut être le fait du transporteur ou de l'un de ses préposés.

La loi française édicte la même exclusion mais vise, elle, la faute inexcusable et personnelle du transporteur⁶⁸. La faute d'un préposé⁶⁹ semble donc ne pas écarter la limitation de responsabilité.

Cette distinction est très importante dans le cas où une note de chargement a été émise. Le connaissement est émis lorsque la marchandise est "on board". La note de chargement, ou OMQ à Marseille, est le document qui permet au chargeur de livrer la marchandise à l'acconier qui en sera gardien jusqu'à son chargement. Le plus souvent, si le connaissement n'est pas émis c'est que la marchandise a subi une avarie ou une perte avant le chargement lorsqu'elle était sous la garde de l'acconier, préposé du transporteur. Dans ce cas, la faute inexcusable de l'acconier pourrait ne pas entraîner, selon la loi française, la déchéance du bénéfice de la limitation de responsabilité.

Le Doyen RODIERE et le professeur E. DU PONTAVICE⁷⁰ considéraient que seul le dol du transporteur lui-même ou des organes sociaux de l'entreprise aurait un effet sur la limitation d'indemnité et que la faute des préposés n'écarterait pas la limitation.

Pourtant, la cour d'appel de Rouen, par arrêt en date du 25 novembre 1999, a décidé que le transporteur qui a confié au manutentionnaire une opération dans le cadre de laquelle ce dernier a commis une faute faisant échec à

⁶⁷ Art. 4 §5-e des règles de Visby.

⁶⁸ Art. 28-a loi du 18 juin 1966.

⁶⁹ Le terme préposé désigne ici les sous traitant du transporteur.

⁷⁰ RTD Com. 1981, p151.

la limitation légale de responsabilité, étant responsable de cette faute, perd également le bénéfice de la limitation de responsabilité édictée à son profit par l'article 28 de la loi du 18 juin 1966.

Le professeur Yves TASSEL, dans sa note sous l'arrêt⁷¹, s'est ému de cette décision suivant les professeurs Pierre BONASSIES et Philippe DELEBECQUE dans leur note respective sous l'arrêt *Telegma*⁷², qu'ils estimaient ne pas être une décision de principe.

Ces trois auteurs sont en accord avec le Doyen RODIERE et le Professeur E. DU PONTAVICE.

Attendons une décision de principe de la cour de la Cour de cassation.

Delivery order, booking note et note de chargement sont des documents qui peuvent être assimilés au connaissement lorsqu'ils ont pour fonction de représenter la marchandise. Il en va tout autrement pour la lettre de transport maritime, véritable alternative au connaissement.

⁷¹ CA Rouen 25 novembre 1999, DMF 2000, p.807.

⁷² Cass. Com 7 janvier 1997, DMF 1997, p.397, note P.Delebecque.

DMF 1998, Hors série n°2 p.68 obs. P.Bonassies.

section 2 Une alternative au connaissement : la lettre de transport maritime.

Comme nous l'avons vu⁷³, le connaissement n'est qu'un instrumentum, certes le plus usité, du contrat de transport. En tant qu'instrument de crédit et de sûreté, il reste irremplaçable. Mais la lettre de transport maritime ou "sea-way bill" s'adapte parfaitement à la brièveté de certains transports maritimes pour lesquels le connaissement est mal adapté du fait de sa lenteur.

De plus le caractère négociable du connaissement n'est pas toujours indispensable surtout lors d'envoi à soi même. Là aussi la lettre de transport maritime est un instrument très fiable.

Le "*General Council of British Shipping*" (GCBS) a créé un document en janvier 1977 auquel ils a donné le nom de "*sea-way bill*" du GCBS. Par la suite, la lettre de transport maritime a été adoptée par le Conseil économique et social des Nations Unies en 1979 au sein du groupe de travail sur la simplification des procédures du commerce international.

La lettre de transport maritime s'est donc imposée dans le paysage maritime mondial. Il convient donc de l'individualiser du connaissement classique (§1) avant d'étudier son régime juridique (§2)

⁷³ Voir *supra* page 41.

S1 La lettre de transport maritime et le connaissance à personne dénommée.

Les connaissements peuvent être, conformément à l'article 49 du Décret du 31 décembre 1966, de trois ordres.

- **au porteur:** le destinataire est celui qui possède le connaissance au moment de l'arrivée du navire et qui le présente. La transmission ne nécessite aucune forme particulière.
- **à ordre:** le connaissance se transmet par endos. Le destinataire est le dernier endossataire.
- **à personne dénommée:** dans ce cas le destinataire est celui qui est mentionné dans la case destinataire à l'exclusion de tout autre. La mention "à ordre" pré-imprimée doit être rayée et paraphée et, la mention "non négociable" doit être apposée. Ainsi le connaissance nominatif devient un simple titre de transport perdant sa faculté de circuler de main en main.

La lettre de transport maritime est identique au connaissance nominatif. La seule différence est que la première est un imprimé prévu spécialement pour ne pas être négociable alors que le second est rendu non négociable par l'ajout de mentions spéciales.

La lettre de transport maritime est non négociable mais elle est pourtant cessible selon les modalités de l'article 1690 du code civil. Cette cession ne sera opposable au transporteur que si elle lui a été signifiée par voie d'huissier.

Du fait de son caractère non négociable la lettre de transport maritime dispose d'avantages non négligeables. Le réceptionnaire pourra prendre livraison de la marchandise en justifiant seulement de son identité et en prouvant qu'il est bien le destinataire figurant sur le document émis au départ. Il n'aura pas besoin de présenter l'original de la LTM alors que lors d'un transport sous connaissement, la présentation d'un original est la condition sine qua non pour enlever la marchandise. Cette facilité d'enlèvement permet d'éviter la fameuse lettre de garantie bancaire à la livraison que réclament les transporteurs en cas de non présentation des connaissements par le destinataire.

De ce fait la lettre de transport maritime est l'instrument idéal pour faciliter les transports de courtes distances qui ne nécessitent pas de transaction commerciale durant le trajet. Par exemple lorsque l'acheteur et le vendeur sont des partenaires habituels qui peuvent se passer de garantie.

Cette présentation nous ayant permis de comprendre l'utilité de la lettre de transport maritime, envisageons son régime juridique.

§2 Le régime juridique de la lettre de transport maritime.

La lettre de transport peut comprendre une clause Paramount. Le plus souvent celle-ci renvoie aux règles de La Haye-Visby mais elle peut aussi renvoyer aux règles de Hambourg ou à une loi nationale différente de l'une de ces Conventions. Cette clause sera valable aux conditions que nous avons vues précédemment⁷⁴.

Le C.M.I⁷⁵ a adopté, en 1990, des "*Règles uniformes relatives aux lettres de transport maritime*"⁷⁶ qui disposent que le contrat de transport couvert par une lettre de transport maritime est soumis à toute Convention internationale ou à toute loi nationale qui eussent été applicables s'il avait donné lieu à l'émission d'un connaissement. Ces règles uniformes garantissent aux chargeurs et destinataires un traitement identique à celui auquel ils ont droit lorsqu'il y a émission d'un connaissement classique, et elles ont connu un certain succès en pratique. Plusieurs transporteurs maritimes y font aujourd'hui expressément référence dans leurs documents de transport⁷⁷.

Quid de la loi applicable aux lettres de transport maritime ne comportant pas de clauses Paramount et ne faisant pas référence aux règles du CMI?

⁷⁴ Voir supra p.28.

⁷⁵ Comité Maritime International

⁷⁶ CMI Uniform Rules for Seawaybills

⁷⁷ Voir l'imprimé type de la CMA-CGM, annexe n°5. p.80.

Les règles de La Haye-Visby ne s'appliquent, aux termes de leur article 10 respectif, qu'aux transports couverts par un connaissement ou un document similaire.

La question est donc de savoir si la lettre de transport maritime est un document similaire au connaissement alors même qu'elle ne représente pas la marchandise et donc n'est pas négociable.

En France la question ne s'est jamais vraiment posée du fait que la loi du 18 juin 1966, véritable extension du champ d'application des règles de La Haye-Visby, s'applique à tout contrat de transport par mer quelque soit son instrumentum.

Une décision rendue récemment peut nous permettre d'apporter quelques éléments de réponse pour les Etats ne disposant pas d'une législation s'appliquant à tout type de transport.

La question de l'application des règles de La Haye-Visby s'est posée pour le connaissement nominatif (straight bill); catégorie de connaissement, comme nous l'avons vu, non négociable où le destinataire est expressément visé dans la case "consignee". Ces connaissements ne sont pas négociables par simple endos comme les connaissements "à ordre".

En droit anglais, sans contrat de transport constaté par un connaissement ou par un titre représentatif des marchandises, les règles de La Haye-Visby ne sont pas d'application impérative.⁷⁸

⁷⁸ section 1(3) du Carriage of Goods by Sea Act (COGSA) de 1971

De ce fait, la doctrine britannique a considéré pendant longtemps qu'ils ne constituaient pas un titre représentatif de la marchandise au sens des règles de La Haye-Visby.

Mais par arrêt de principe en date du 16 avril 2003⁷⁹, la *Court of Appeal* a reconnu la qualité de "*connaissance ou document similaire formant titre représentatif des marchandises*" au connaissance nominatif.

Cette décision a été motivée par la *Court of Appeal* notamment par le fait que "*contrairement à la lettre de transport maritime, le connaissance nominatif est généralement d'une forme identique au connaissance classique et sa présentation est requise pour la livraison des marchandises*".

La *Court of Appeal* a donc opéré une distinction nette entre le connaissance nominatif et la lettre de transport maritime. Cette dernière est donc, pour le juge britannique, exclue du champ d'application des règles de La Haye-Visby du fait qu'elle n'est pas indispensable à la remise de la marchandise par le transporteur au destinataire.

Le régime juridique de la lettre de transport maritime sera, dans tous les pays qui ne disposent pas d'une législation applicable à tout contrat de transport par mer, laissée à la liberté contractuelle.

La lettre de transport maritime est un véritable outil de simplification du transport maritime qui ne cherche pas à supplanter le connaissance mais à

⁷⁹ Pour l'intégralité de la décision :

http://www.courtservice.gov.uk/judgementsfiles/j1720/macwilliam_v_mediterranean_shipping.htm

coexister avec lui. Le connaissement électronique, quant à lui, a été créé pour remplacer le connaissement et révolutionner le transport maritime.

§3 Le connaissement électronique.

L'informatique rend de nombreux services aux compagnies maritimes depuis bien longtemps; quel travail serait l'élaboration d'un plan de chargement sur les porte-conteneurs modernes!

Devant la lourdeur et la lenteur du système classique il a été imaginé de dématérialiser le connaissement. La chose n'était pas aisée du fait de la négociabilité du document. Mais les progrès effectués dans le domaine de la cryptographie informatique a permis de mettre en place des connaissements électroniques tout à fait convenables. Le plus connu est le système BOLERO⁸⁰.

Les organisations internationales, le CMI et la CNUDCI notamment, ont tenté de mettre en place des règles uniformes concernant les connaissements électroniques.

La tendance, suivie d'ailleurs par les "*Bolero rules*", est de considérer le connaissement électronique comme un connaissement à part entière dont la particularité est d'être dématérialisée et de circuler sous forme de données électroniques.

Ainsi, les "règles relatives au connaissement électronique" mis en place par le CMI lors de la Conférence de Paris de 1990 donnent compétence dans la règle

⁸⁰ <http://www.bolero.net>

6 à la Convention internationale ou à la loi nationale qui aurait été impérativement applicable si le contrat de transport avait donné lieu à l'émission d'un connaissement.

La règle 4 et la 11 précisent respectivement que le transporteur et le porteur du connaissement sont soumis aux mêmes obligations que si un connaissement avait été émis.

La loi type établit par la CNUDCI ainsi que les Bolero rules suivent cette idée que le connaissement électronique doit suivre le régime du connaissement classique.

Afin de déterminer la loi applicable à ces connaissements électroniques il convient donc de suivre les règles de conflit de lois précédemment étudiées⁸¹ alors même que le lieu d'émission d'un connaissement électronique n'est pas évident à déterminer.

Les règles de La Haye-Visby ne sont applicables qu'aux contrats de transport maritime constatés par un connaissement ou tout autre document similaire. Mais la réciproque n'est pas vraie; les contrats de transport maritime sous connaissement ne sont pas tous soumis aux règles de La Haye-Visby.

⁸¹ Voir supra p.38.

chapitre 2 Les contrats spéciaux exclus du champ d'application des règles de La Haye-Visby.

Les dispositifs respectifs des règles de La Haye et des Règles de Visby ont été conçus pour des opérations de transport normales. Aussi les deux Conventions réserve le cas où la nature de l'opération commande un traitement particulier en raison des risques spéciaux qu'elle présente.

Ainsi en va-t-il des transports de nature à justifier une Convention spéciale (section 1), des transports d'animaux vivants (section 2) et des transports en pontée (section 3).

section 1 Les transports justifiant une Convention spéciale.

L'article 6 de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924, non amendé par le protocole de 1968, permet aux parties de passer un contrat quelconque avec des conditions quelconques concernant la responsabilité et les obligations du transporteur, "*lorsque le caractère et la condition des biens à transporter, ainsi que les termes et les conditions du transport, sont de nature à justifier une Convention spéciale.*"

Pour utiliser cette possibilité les parties doivent remplir deux conditions :

- Aucun connaissement ne doit être émis
- Les conditions de l'accord intervenu entre les parties doivent être insérées dans un récépissé, qui sera nécessairement un document non négociable et qui devra porter mention de ce caractère.

L'avantage de cette solution réside dans sa souplesse : elle permet d'aménager tout contrat afférent à un transport délicat ou exceptionnel en fonction des circonstances. Son inconvénient tient en revanche à l'incertitude qu'elle fait naître : comment, dans les cas indécis, définir la circonstance exceptionnelle autorisant le retour à la liberté contractuelle?

Cette possibilité trouve son application, par exemple, dans le trafic ro/ro⁸² pour lequel les documents délivrés par les transporteurs maritimes spécialisés ne sont pas des connaissements mais des *ordres de mouvements de véhicules commerciaux* stipulés *non négociables* et contenant des dispositions dérogatoires, notamment en ce qui concerne les opérations de chargement et de déchargement.

L'incertitude vue plus haut est sans doute la raison pour laquelle le législateur français n'a pas cru bon de retenir. Le transporteur peut seulement refuser de prendre en charge de telles marchandises et le chargeur échapper aux limitations de responsabilité en effectuant une déclaration de valeur.

⁸² "ro/ro, roll on/roll off, navire roulier : navire à bord duquel la cargaison est chargée et déchargée sans manutention verticale. Le véhicule, autotracté ou non sur lequel elle est chargée embarque et débarque directement à bord en empruntant la rampe de chargement." **Dictionnaire anglais-français du commerce maritime**, G.Figuière, C.Reynier, éd. MASSON.

section 2 Les transports d'animaux vivants.

Le transport d'animaux vivants est considéré comme une opération risquée. Les animaux supportent mal les voyages maritimes et requièrent des soins constants au cours de la traversée. Aussi reçoit-il un sort spécial : les règles de La Haye-Visby les excluent de leur champ d'application⁸³.

Il n'existe aucune forme d'indemnisation prévue par les règles de La Haye-Visby pour une perte ou un dommage à un animal, alors même que ces pertes ne trouveraient pas leur origine dans le risque particulier du transport d'animaux vivants comme par exemple une négligence ou une faute du transporteur.

Le régime de responsabilité d'un tel contrat de transport découlera donc de la loi applicable déterminée par les règles de conflit de lois; En Europe, la Convention de Rome du 19 juin 1980 dont les articles 4-4 et 4-5 sont applicables à tout contrat de transport⁸⁴.

Certaines lois nationales adoptent un régime spécial pour le transport d'animaux vivants. Devant les lacunes des règles de La Haye-Visby, les législateurs de ses Etats autorisent le transporteur maritime à s'exonérer de sa responsabilité. Cette possibilité souffre pourtant des exceptions.

⁸³ Article 1-c de la convention de 1924 et du protocole de 1968.

⁸⁴ Voir supra p.38.

L'exemple de la loi française est représentatif : la loi du 18 juin 1966 s'applique dans toutes ses dispositions aux transport d'animaux vivants à l'exception de celles concernant les clauses élusives de responsabilité qui restent valables pour ce type de transport⁸⁵.

Les transporteurs ne se privent pas de cette possibilité, et la quasi-totalité des connaissements comprennent de telles clauses⁸⁶.

Si les parties ne prévoient pas de "negligences clauses", c'est le régime légal qui s'appliquera. Cependant, il existe des limites aux clauses d'exonération. La cour d'appel de Paris a précisé le 12 février 1964 que "*conformément aux principes généraux du droit, le transporteur ne peut se prévaloir utilement des clauses limitatives ou exclusives de responsabilité qu'il stipule à son profit qu'autant que les fautes qu'il a commises n'ont pas de caractère dolosif ou ne constitue pas des fautes lourdes équivalant au dol.*" Application de l'adage : *la fraude corrompt tout.*

Les règles de Hambourg, quant à elle, interdisent au transporteur de s'exonérer de sa responsabilité lors d'un transport d'animaux vivants mais en contrepartie, le transporteur n'est responsable que des pertes, avaries ou retard qui ne tiennent pas aux risques particuliers inhérents à ce genre de transport⁸⁷.

⁸⁵ Article 30 Loi du 18 juin 1966.

⁸⁶ Voir l'article 21 des clauses et conditions de transport du connaissement SUDCARGOS (annexe n°6 p.81) et l'article 19 des "*terms and conditions*" du connaissement de la CMA-CGM (annexe n°7 p.82).

⁸⁷ Article 5-5 des règles de Hambourg.

section 3 Les transports de marchandise en pontée.

Dès la naissance des premières règles destinées à régir le transport maritime, l'arrimage de la marchandise sur le pont du navire est apparu comme un procédé inhabituel de chargement auquel on ne devait avoir recours que dans des circonstances exceptionnelles.

Ainsi, l'Ordonnance de la Marine de 1681⁸⁸ faisait déjà défense "*aux maîtres et patrons de charger aucune marchandise sur le tillac de leurs vaisseaux*". A sa suite le code de commerce⁸⁹ de 1807 déclarait le capitaine en faute toutes les fois qu'il chargeait les marchandises "*sur le tillac de son vaisseau*".

C'est donc tout à fait naturellement que les règles de La Haye-Visby ont exclu les transports de marchandises en pontée de leur champ d'application⁹⁰ à certaines conditions (§1). L'exclusion entraîne l'application de la loi nationale compétente (§2).

⁸⁸ Livre 2, Titre I, art. 12 de l'Ordonnance de la Marine.

⁸⁹ Art. 229 anc. du code de commerce.

⁹⁰ Art. 1-c de la convention de Bruxelles du 25 août 1924.

§1 Les conditions de l'exclusion du transport de marchandises en pontée des règles de La Haye-Visby.

Cette exclusion n'est acquise que si deux conditions sont réunies :

- le chargement en pontée doit résulter d'un accord entre le chargeur et le transporteur (A).
- il faut que, suite à cet accord la marchandise ait été effectivement chargé en pontée (B).

A) Le transport en pontée doit être mentionné dans le contrat de transport.

Le transport en pontée constitue une opération particulièrement risquée pour les marchandises au moins à bord des navires conventionnels.

Le chargeur doit donc avoir connu le chargement en pontée et y avoir expressément consenti, et ce, avant le départ du navire afin d'étendre à la pontée la garantie de sa police d'assurance et d'obtenir, éventuellement, une diminution du montant du fret.

Lorsque la mention "chargé en pontée"⁹¹ est apposée sur le connaissement et que ce dernier est signé par le chargeur, le consentement est indiscutablement acquis.

⁹¹ En anglais : "load in desk".

Mais la décision de charger en pontée est le plus souvent prise au dernier moment. Les transporteurs ont pris l'habitude d'insérer systématiquement dans les connaissements une clause autorisant le capitaine à charger en pontée sans en aviser le chargeur⁹².

Quid de la portée juridique et de l'opposabilité d'une telle clause?

La jurisprudence récente paraît hésiter entre rigueur et acceptation d'une pratique parfois inévitable.

Ainsi, la cour de cassation a décidé alors que la loi compétente était la Convention de 1924, que "*le transport international en pontée d'un conteneur, pontée autorisée par une clause figurant au verso du connaissement mais non mentionnée au recto de celui-ci, demeure soumis aux dispositions de la Convention de 1924*"⁹³.

Cette décision prise pour un conteneur sous l'empire de la Convention de 1924, "Convention qui n'a pas vraiment intégré la difficulté née de la conteneurisation"⁹⁴ est tout à fait transposable à de la marchandise conventionnelle voyageant sous l'empire des règles de Visby.

La Cour d'appel de Rouen suivait cette rigueur, le 10 novembre 1999, en n'assimilant pas la clause, selon laquelle le transporteur a la faculté de charger les conteneurs remis au transport sur le pont sans avoir à en aviser le chargeur,

⁹² Exemple :

- art. 6 des clauses et conditions de transport du connaissement SUDCARGOS, annexe n°6 p.81.

- art. 18 des "*terms and conditions*" du connaissement CMA-CGM, annexe n°7 p.82.

⁹³ Cass. Com 7 juillet 1998, DMF 1998, p.826, Obs P.Bonassies.

⁹⁴ A.Vialard, Droit maritime, éd PUF, 1^{ère} éd. n°459 bis.

à la déclaration de mise sur le pont de la marchandise, "*seule prévue à l'article 1-c de la Convention de droit uniforme, que le navire soit muni ou non d'installations appropriées*"⁹⁵.

La Cour d'appel de Montpellier, saisie d'un litige similaire le 23 janvier 2001, se montrait moins rigoureuse et admettait "qu'il est indifférent que le transport en pontée n'ait pas été signalé au chargeur qui n'avance aucun élément de preuve contraire que, si le contenu avait été chargé en cale plutôt que sur le pont, les dommages ne se seraient pas produits ou auraient été de moindre ampleur"⁹⁶. Cette décision a été fortement critiquée par le professeur Yves TASSEL dans sa note sous l'arrêt, qualifiant la méthode de la cour de "détestable". Gageons que cette décision fut prise en vertu des éléments de l'espèce.

La déclaration de la pontée sur le connaissement ne suffit cependant pas à écarter le régime de responsabilité prévu par les règles de La Haye-Visby.

B) La marchandise doit effectivement voyager en pontée.

Cette seconde condition est une véritable protection qu'offre la Convention aux chargeurs. En effet, sans cette condition, les transporteurs auraient tôt fait d'insérer dans tous leurs connaissements des clauses de transport en pontée afin d'échapper au régime impératif de la Convention alors même que la marchandise voyagerait ensuite dans la cale.

⁹⁵ CA Rouen 10 novembre 1999, DMF 2000, p.1022.

⁹⁶ Ca Montpellier 23 janvier 2001, DMF 2002, p.33, Obs. Y.Tassel.

Ainsi, on comprend mieux pourquoi il a paru nécessaire au législateur international d'exiger le transport effectif de la pontée afin de limiter certains abus auxquels aurait pu donner lieu le régime de liberté contractuelle découlant de l'exclusion de la pontée du champ d'application du texte international.

Si le transport de marchandises en pontée répond à ces deux conditions, il sera soumis à un régime dérogatoire.

§2 Les régimes dérogatoires.

Quand la pontée est régulière, la loi compétente est déterminée, en l'absence de clause Paramount, par les règles de conflit de lois du for.

Si la loi applicable ne comprend aucune disposition concernant le transport de marchandises en pontée, la liberté contractuelle reprendra son empire. Le transporteur pourra insérer valablement dans le connaissement une clause évasive de responsabilité.

L'exclusion du transport de marchandise en pontée régulière des règles de La Haye apparaît ainsi comme une faveur faite au transporteur pour lui permettre d'aménager, voire d'exclure, sa responsabilité en accord avec la loi nationale applicable au transport considéré. Le caractère irrégulier du chargement en pontée replace donc justement l'opération dans le cadre du régime de la convention.

En France, la loi du 18 juin 1966 édictait les mêmes conditions d'exclusion⁹⁷ que les règles de La Haye-Visby pour les transports en pontée non soumis à une convention ratifiée par la France, à destination ou au départ d'un port français. Mais la loi du 21 décembre 1979 a ajouté un alinéa aux articles 22 et 30 de cette loi prenant en compte la révolution du transport maritime que constitua la conteneurisation.

Ces amendements ont pour conséquence l'élargissement du champ de compétence de la loi française aux transports de conteneurs en pontée à bord de navires munis d'installations appropriées pour ce type de transport.

N'oublions pas la volonté du législateur de 1966 de créer un régime uniforme de responsabilité du transporteur maritime qui le conduisit à prendre des dispositions similaires aux règles de La Haye-Visby pour les contrats de transport maritime soumis à la compétence de la loi française.

Cette intégration des transports de conteneurs en pontée à bord de navires munis d'installations appropriées à cet effet permet de les soumettre à un régime quasi-identique aux transports classiques.

Les règles de Hambourg, quant à elles, disposent en leur article 9 §1 que *"le transporteur n'est autorisé à transporter les marchandises en pontée que si ce transport est effectué conformément à un accord avec le chargeur ou aux usages du commerce considéré ou s'il est exigé par la réglementation en vigueur"*.

⁹⁷ Art. 30 Loi du 18 juin 1966.

Les règles de Hambourg ne prescrivent aucune exclusion pour les transports de marchandises en pontée réguliers. Elles édictent seulement les cas où le transporteur a le droit de transporter les marchandises en pontée.

Dans le cadre d'une pontée régulière, le transporteur bénéficie du même régime de responsabilité que pour les transports en cales. En cas de pontée irrégulière, c'est-à-dire "*effectuée contrairement à un accord stipulant expressément que le transport doit être effectué en cales*", le transporteur est déchu du droit de limiter sa responsabilité.

CONCLUSION

Malgré leur champ d'application, tant matériel que spatial, très étendu, malgré leur ratification par la majorité des grandes nations maritimes, malgré l'insertion répandue de clauses Paramount les rendant applicables dans les connaissements, chartes-parties, lettres de transport maritime et tout autre document de transport, bon nombre de transports internationaux de marchandises ne sont pas soumis aux règles de La Haye-Visby (Convention de Bruxelles de 1924, Protocole de 1968, Protocole de 1979).

L'uniformisation internationale du régime de responsabilité du transporteur maritime est pourtant, comme le souligne Antoine Vialard⁹⁸, "*un idéal souhaitable*". Un idéal poursuivi tout au long du XX^e siècle par le Comité maritime international d'abord, par l'Organisation maritime internationale et la Conférence des Nations-Unies pour le Commerce et le Développement.

Aucune tentative n'a été auréolée de succès, loin de là, si bien que cette uniformisation apparaît à l'aube de ce nouveau millénaire comme la pierre philosophale du droit maritime.

Pourtant, la CNUDCI a réuni une commission d'alchimistes aux fins d'établir un projet de Convention internationale régissant non pas seulement la

⁹⁸ A. Vialard, "Sisyphos et l'uniformisation internationale du droit maritime", DMF 1999, p.213

responsabilité du transporteur maritime mais aussi les transports combinés comprenant une composante maritime⁹⁹.

Ce projet porte en lui tous les espoirs de voir un jour émerger une théorie universelle du contrat de transport. Mais la route est encore longue. L'excellence des dispositions proposées et la mise en place d'un régime équilibré ne feront pas tout. Le bon usage de la diplomatie, la force de persuasion et un climat international stable seront autant d'atouts pour une ratification massive de cette Convention.

Mais même une large adhésion ne fera pas tout. Il faudra rester vigilant quant à l'interprétation "*nationalisante*"¹⁰⁰ de cette Convention.

Les alchimistes de l'antiquité et du Moyen Age n'ont jamais transformé le plomb en or cependant, ils permirent à la science de faire de nombreux progrès.

Gageons que la future Convention sur le transport de marchandises par mer initiée par la CNUDCI, si elle n'atteint pas son but, l'uniformisation du droit des transports maritimes au moins arrivera-t-elle à son harmonisation.

⁹⁹ Ce que le professeur Bonassies appelle les opérations multimodales transmaritimes.

¹⁰⁰ Néologisme tiré de l'article d'Antoine Vialard, op. cit. n°98.

Table des annexes

- Annexe n°1
Le contrat type "VOLCOA" p.72.
- Annexe n°2
Les Conventions portants sur le contrat de transport maritime dans le monde p.76.
- Annexe n°3
La CONLINEBOOKING 2000 p.77.
- Annexe n°4
Ordre de mise à quai p.79.
- Annexe n°5
Waybill CMA-CGM p.80.
- Annexe n°6
Connaissance type SUDCARGOS p.81.
- Annexe n°7
Connaissance type CMA-CGM p.82.

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages généraux

Lamy Transport Tome 2, 2004.

R.Rodière "Traité général de droit maritime" Tome 1&2 éd. DALLOZ 1967.

M.Remond-Gouilloud "Droit maritime" N°2 éd. Pedone 1988.

Thèses

SABADIE Bertrand "Le contrat d'affrètement d'espace" 22 juin 2004.

Mémoires

W.Abou-Zahr "Les transports maritimes sans BL papier" 2002.

A.Farhad "Le transport d'animaux vivants" 1996.

B.Hadj Hamou "La qualité de transporteur maritime" 2000.

F.Marcouyeux "La clause Paramount" 1998

S.Shamshur "Le contrat d'affrètement d'espace" 2003.

G.Tarin "Les conflits de conventions internationales en droit du transport de marchandise par mer" 2000.

S.Zarli "Le transport de marchandise en pontée" 1994.

Entretiens

M. Raymond ACHARD,

Arbitre Maritime, Ancien collaborateur du D.M.F.

M. Pierre ALBERTINI,

Directeur de Navyclaim, Marseille.

M. Philippe DELEBECQUE,

Professeur à l'Université de Paris I.

M. Serge NOVEL,

Responsable du service juridique de Sudcargos, Marseille.

Me Brigitte PETIT,

Responsable du service facultés/recours de Navyclaim, Marseille.

Me Martine REMOND-GOUILLOUD,

Professeur à l'Université de Paris I.

M. Alain SPATAFORA,

Expert maritime, cabinet E-Survey, Marseille.

M. Yves TASSEL,

Professeur à l'Université de Nantes.

Articles

ACHARD Raymond

"La XXXIII^e Conférence du Comité maritime international à Lisbonnes"

DMF 1985, p.519.

"Chargement en pontée irrégulier, dol, faute intentionnelle ou inexcusable et limitation de responsabilité du transporteur maritime"

DMF 1983, p.3.

BESNARD Alexandre

"Le juge britannique reconnaît le connaissance nominatif comme un titre représentatif des marchandises au sens des règles de La Haye-Visby"

DMF 2004, p.158.

BOKALLI Victor-Emmanuel

"La protection des chargeurs à travers les règles de Hambourg"

DMF 1997, p.237.

DE JUGLART Michel

"Droit commun et droit maritime"

DMF 1986, p.259.

DELEBECQUE Philippe

"Contrats de services : quelle qualification?"

La Gazette de la Chambre, n°4 p.2.

DIALLO Khalil

"Conflit de lois et conflit de conventions dans le transport international de marchandise par mer"

DMF 1988, p.643.

GAILLET Auguste

"Etude de la notion de responsabilité dans le cas d'un chargement de marchandise en pontée"

DMF 1972, p.515.

NICOLAS Pierre-Yves

"Les règles de Hambourg devant les tribunaux français."

DMF 1998, p.547.

"Les règles de La Haye peuvent-elles encore s'appliquer aux transports internationaux de marchandises par mer stipulés au départ ou à destination d'un port français?"

DMF 1982, p.579.

RODIERE René

"*Le contrat de tonnage*"
DMF 1980, p.323.

"*Considération sur les affrètements et les transports en droit comparé*"
DMF 1979, p.387.

"*La booking note*"
DMF 1971, p.579.

SWEENEY Joseph C.

"*Les règles de Hambourg, point de vue d'un juriste anglo-saxon*"
DMF 1979, p.323.

TINAYRE Alain

"*Le sea-way bill ou le droit maritime en question*"
DMF 1988, p.164.

"*Note de synthèse : la booking note*"
DMF 1986, p.143.

VIALARD Antoine

"*Sisyphes et l'uniformisation internationale du droit maritime*"
DMF 1999, p.213.

ZHANG Louise

"*Le code maritime chinois*"
DMF 1994, p.73.

Sites internet

Site de l'OCDE <http://www.oecd.org>

Site du CDMO <http://www.droit.univ-nantes.fr/labos/cdmo/cdmo.htm>

Site de la BIMCO <http://www.bimco.dk>

Table des matières

REMERCIEMENTS.....- 1 -

SOMMAIRE GENERAL.....- 2 -

LISTE DES ABREVIATIONS.....- 3 -

INTRODUCTION.....- 4 -

TITRE 1 LES TRANSPORTS MARITIMES SOUMIS A D'AUTRES NORMES QUE
LES REGLES DE LA HAYE-VISBY.....- 8 -

CHAPITRE 1 LES CONTRATS "PROCHES" DU CONTRAT DE TRANSPORT MARITIME.- 8 -

SECTION 1 DISTINCTION DES CONTRATS D'AFFRETEMENT ET DE TRANSPORT.- 9 -

SECTION 2 LE CONTRAT DE TONNAGE.- 15 -

CHAPITRE 2 LES AUTRES NORMES JURIDIQUES APPLICABLES AUX CONTRATS DE TRANSPORTS
MARITIMES. - 23 -

SECTION 1 LES NORMES CONCURRENTES.- 23 -

SECTION 2 LA DETERMINATION DE LA LOI APPLICABLE.- 30 -

TITRE 2 LES CONTRATS DE TRANSPORT EXCLUS DU CHAMP
D'APPLICATION DES REGLES DE LA HAYE-VISBY.....- 41 -

CHAPITRE 1 LES CONTRATS DE TRANSPORT NON CONSTATES PAR UN CONNAISSEMENT.- 41 -

SECTION 1 LES DOCUMENTS SIMILAIRES AU CONNAISSEMENT.- 43 -

SECTION 2 UNE ALTERNATIVE AU CONNAISSEMENT : LA LETTRE DE TRANSPORT MARITIME.. - 50 -

-

CHAPITRE 2 LES CONTRATS SPECIAUX EXCLUS DU CHAMP D'APPLICATION DES REGLES DE LA
HAYE-VISBY. - 58 -

SECTION 1 LES TRANSPORTS JUSTIFIANTS UNE CONVENTION SPECIALE.....- 58 -

SECTION 2 LES TRANSPORTS D'ANIMAUX VIVANTS.....- 60 -

SECTION 3 LES TRANSPORTS DE MARCHANDISE EN PONTEE.- 62 -

CONCLUSION.....- 69 -

TABLE DES ANNEXES.....- 71 -

BIBLIOGRAPHIE.....- 83 -

TABLE DES MATIERES.....- 87 -

