

**FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCES POLITIQUES D'AIX-
MARSEILLE**



Centre de Droit Maritime et des Transports

Mémoire pour le MASTER 2 Droit maritime et des transports

Présenté par Olivier LEBRUN

Sous la direction de M. Christian SCAPEL

Année de soutenance : 2009

Résumé

La responsabilité du transporteur étant la question centrale du transport, les autres acteurs ont été quelque peu oubliés. Ainsi, le droit maritime n'a jamais vraiment envisagé la responsabilité du chargeur comme un objet d'étude en soi. Pourtant, le chargeur est une des trois parties au contrat de transport. Il a donc des obligations particulières et une responsabilité spécifique. Celle-ci est maintenant cohérente, mais la nouvelle Convention des Nations-Unies sur le contrat de transport de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer a ouvert des perspectives dans une double direction. Premièrement, la nouvelle convention propose, clairement ou parfois plus indirectement, de nouveaux fondements qui renforcent certaines obligations du chargeur (notamment des obligations d'information et de sécurité) jusqu'ici peu prises en compte. Deuxièmement, elle a lancé un débat qui a remis en cause le principe d'une responsabilité pour faute et intégrale du chargeur. Ces deux thèmes sont étudiés, sans pour autant oublier les obligations plus classiques qui pèsent sur le chargeur.

Abstract

As the carrier's liability is the central question of the law of carriage, it has made vanished others actors. Indeed, the maritime law is not used to consider specifically the shipper's liability. However, the shipper is one of the three parts of the bill of lading. Accordingly, he has particular obligations and a special liability. They have been elaborated on the international conventions and the law of 1966, but the new convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea (the « Rotterdam rules ») has opened two new prospects. Firstly, the new convention suggests new duties (in particularly obligations of information and safety) which were not very used. Secondly, this convention has launched an important discussion about the principle of the schem of the shipper's liability. This two topics will be studied, but more classical obligations will be not forgotten.

Sommaire

Sommaire.....	3
INTRODUCTION.....	4
Partie 1 – Les conditions de la responsabilité du chargeur.....	11
Chapitre 1 – Le principe d’une responsabilité pour faute du chargeur.....	12
Chapitre 2 – Les exceptions à la responsabilité pour faute du chargeur.....	35
Partie II – Les effets de la responsabilité du chargeur.....	54
Chapitre 1 – Le principe d’une réparation intégrale.....	54
Chapitre 2 – Réflexions sur l’introduction d’une limitation de responsabilité du chargeur.....	55
Conclusion.....	67
Table des sigles et abréviations.....	68
BIBLIOGRAPHIE.....	69
Table des matières.....	74

INTRODUCTION

« Il est assez paradoxal, sinon provocateur de parler de la responsabilité du chargeur. Le transporteur ne serait-il pas plus responsable ? Ne renverse-t-on pas les rôles en parlant de responsabilité du chargeur ? C'est d'abord le transporteur qui est engagé. La prestation caractéristique du contrat de transport est du côté du transporteur. »¹

Effectivement, la responsabilité du transporteur étant la question centrale du transport, les autres acteurs ont été quelque peu oubliés. Ainsi, le droit maritime n'a jamais vraiment envisagé la responsabilité du chargeur comme un objet d'étude en soi.²

Pourtant, ce sujet n'est pas à négliger. Les auteurs maritimes ont relevé à plusieurs reprises sa pertinence. Par exemple, Philippe Delebecque écrivait, en 2007, dans les colonnes du Droit Maritime Français, que la responsabilité du chargeur est « l'une des questions les plus délicates du droit contemporain des transports maritimes, voire de tous les modes de transport ».³

Enfin, ce n'est guère surprenant. Le chargeur est une des parties au contrat de transport. A ce titre, il a des droits, mais aussi des obligations, qui sont tout aussi fondamentales que celles du transporteur. Sans leur respect, l'opération de transport ne peut pas se réaliser, et, en conséquence, la responsabilité du chargeur sera engagée.

Mais avant de s'engager sur la responsabilité du chargeur, encore faut-il bien savoir de qui l'on parle. « L'identification du chargeur est un enjeu majeur : « le chargeur ? quel chargeur ? ».⁴

¹ DMF 2008 n° 689, p. 112, « La responsabilité du chargeur dans ses relations avec le transporteur, le point de vue français », Philippe Delebecque.

² « La question de la responsabilité du chargeur en général n'a jamais été abordée par la doctrine de manière directe, mais seulement évoquée en tant que cas excepté bénéficiant au transporteur et à l'entreprise de manutention », Maryse Follin, DMF 2008 n° 689 p. 106.

³ DMF 2007 n° 684, navire « Panther », obs. Philippe Delebecque.

⁴ Antoine Vialard DMF 2008 p. 100

Le Professeur Antoine Vialard identifie alors trois personnes qui sont susceptibles de répondre à la qualification de « chargeur » : la partie au contrat de transport propriétaire des marchandises, appelée comme telle par le contrat de transport, la personne qui effectue matériellement les opérations de chargement et les personnes intermédiaires entre le propriétaire de la marchandise à expédier et le transporteur. Chaque hypothèse doit être étudiée l'une après l'autre.

Premièrement, la personne qui conclut un contrat de transport maritime avec le transporteur pour l'acheminement d'une marchandise jusqu'à son destinataire doit être considérée sans contestation possible comme « chargeur ». Tous les textes relatifs au transport maritime reprennent cette définition. L'article 1^{er} a) de la Convention de Bruxelles de 1924 ne définit pas le chargeur, mais le désigne comme partie au contrat.⁵ L'article 1^{er} § 3 de la Convention de Hambourg dispose que « le terme « chargeur » désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer est conclu avec un transporteur et doit s'entendre également de toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle les marchandises sont effectivement remises au transporteur en relation avec le contrat de transport par mer ». Les Règles de Rotterdam sont beaucoup plus succinctes, en définissant le chargeur comme étant la « personne qui conclut un contrat de transport avec le transporteur » (article 1^{er} § 8).

Le chargeur s'inscrit parfois dans une opération maritime. Selon le Professeur Pierre Bonassies, des opérateurs « peuvent cumuler la qualité d'affréteur avec celle de chargeur, cumul qui peut être de fait mais qui est aussi de droit, quand l'affréteur porte son propre nom comme chargeur sur le connaissement »⁶. Le chargeur a donc aussi la qualité d'affréteur. On peut le désigner par l'expression « chargeur-affréteur ». Cette situation se retrouve dans la plupart des affrètements au voyage et pour certains affrètements à temps, notamment pour les contrats d'affrètement à temps pour un seul voyage, les trip charter. L'expression « chargeur-affréteur » n'est pas nouvelle et a été utilisée dans de nombreux travaux⁷. Il y aura donc une application des règles du contrat de transport et du contrat d'affrètement.

⁵ Art 1^{er} a) de la Convention de Bruxelles de 1924 : « Transporteur » comprend le propriétaire du navire ou l'affréteur, partie à un contrat de transport avec un chargeur ».

⁶ Pierre Bonassies, DMF 2007, n°689, p. 202, « Chargeur et limitation de responsabilité »

⁷ Voir par ex. DMF 1997 n°567, note Marie-Noëlle Raynaud, « le connaissement sans en-tête », ou encore DMF 2005 n°659, note François Arradon, navire « Nella ».

Deuxièmement, le chargeur peut-il être entendu comme la personne qui effectue matériellement les opérations de chargement ?

Les chargeurs ne procèdent pas eux-mêmes au chargement de leur marchandise. La plupart du temps, c'est le travail de l'entreprise de manutention. Mais cette entreprise de manutention n'est pas considérée comme un chargeur, car ce n'est pas lui qui conclut le contrat de transport.

Troisièmement, les personnes intermédiaires (hormis l'entreprise de manutention) entre le propriétaire de la marchandise à expédier et le transporteur sont-elles des chargeurs ? Ces intermédiaires sont nombreux : commissionnaire de transport, transitaire, commissionnaire en douane, et consignataire de la cargaison.

Pour répondre à cette question, il faut distinguer les intermédiaires mandataires du chargeur et les intermédiaires non mandataires du chargeur.

Les transitaires et consignataires sont des mandataires du chargeur, ils n'ont pas la qualité juridique de celui qu'ils représentent. Seul leur mandant, le chargeur, a cette qualité. En cas de faute du transitaire ou consignataire, la responsabilité du chargeur peut être engagée, s'ils n'ont pas dépassé leurs pouvoirs.

Les intermédiaires non mandataires (comme le commissionnaire et le NVOCC, non-vessel operating common carrier) agissent eux-mêmes comme des chargeurs ; ils apparaissent comme chargeur sur le connaissement. Leur donneur d'ordre n'est plus considéré comme le chargeur. Si le transporteur souhaite agir contre ce donneur d'ordre, il doit agir sur le terrain délictuel, car il n'existe pas de contrat entre eux.⁸

La responsabilité du chargeur dans ses relations avec chaque intermédiaire de transport va essentiellement dépendre du statut de l'intermédiaire concerné. Cette question dépasse celle du droit des transports et ne sera donc pas traitée ici.

Au final, sera entendu comme chargeur toute personne qui conclut avec le transporteur un contrat de transport. Le cas du chargeur-affréteur est particulier : comme il a été expliqué, ce sont les règles du transport maritime (excluant le transport routier, fluvial, aérien et

⁸ Pour plus de détails, voir DMF 2008 n°689, p. 175, Christophe Paulin, « La responsabilité du chargeur dans ses relations avec les intermédiaires de transport, le point de vue français ».

ferroviaire) et de l'affrètement qui s'appliquent cumulativement. Cette étude étant consacrée à la responsabilité du chargeur, celle de l'affréteur ne sera pas évoquée.

La responsabilité du chargeur se pose de plus en plus fréquemment car celle-ci prend tout simplement une place de plus en plus importante. Alors qu'autrefois sa responsabilité était très rarement engagée, on constate qu'aujourd'hui, un chargeur peut devoir supporter des dommages très importants. Avec le développement des navires géants, notamment des porte-conteneurs de plus de 10 000 EVP, le manquement du chargeur à son obligation de sincérité ou de préparation de la marchandise peut entraîner des dommages tout à fait considérables. Par exemple, si un chargeur omet de préciser au transporteur la nocivité des marchandises qu'il transporte, celui-ci ne pourra pas prendre les précautions nécessaires à son arrimage. Un incendie ou une explosion peuvent se déclarer, causant des dommages à d'autres marchandises ou au navire lui-même. Quand on sait que la valeur moyenne des marchandises chargées par conteneur est de l'ordre de 100 000 USD, si le porte-conteneurs transporte 10 000 « boîtes », le dommage peut atteindre un milliard de dollars uniquement pour les marchandises transportées.⁹ Si des catastrophes se sont déjà réalisées (affaires du Panther, Aegan Sea, CMA Djakarta, Oriental Knight, The Giannis NK...), elles n'ont pas encore atteint ces proportions.

La responsabilité du chargeur peut être tant contractuelle qu'extracontractuelle. Le transporteur, le destinataire ou toute personne subrogée ou cessionnaire de leurs droits (pour la responsabilité contractuelle) et les tiers absolus et relatifs qui peuvent être d'autres chargeurs, le port, les douanes, les intermédiaires, le manutentionnaire, assureur... (pour la responsabilité extracontractuelle). Ces deux types de responsabilité seront envisagées.

A l'inverse, la responsabilité pénale ne le sera pas, car elle est étrangère à la responsabilité civile, qui oblige l'auteur d'un dommage causé à autrui à le réparer en offrant à la victime une réparation.¹⁰ De même, les domaines proches de la responsabilité (police des ports, dispositions douanières...), mais n'y répondant pas à proprement parler ne seront pas non plus étudiés.

La détermination du domaine de la responsabilité civile a posé des difficultés. Non pas pour la période extra-contractuelle, qui existe dès qu'aucun contrat n'est applicable, mais plutôt pour

⁹ DMF 2007 n° 684, navire « Panther », obs. Philippe Delebecque.

¹⁰ Définition proposée par Geneviève Viney, Introduction à la responsabilité civile, LGDJ, éd. 2008, p. 1.

la période contractuelle. Le début et la fin de l'exécution du contrat de transport ont suscité des controverses. Selon la Convention de Bruxelles de 1924 article 1 alinéa e), le transport est « le temps écoulé depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire ». Pour la loi française du 18 juin 1966, les opérations de transport maritime commencent « depuis la prise en charge jusqu'à la livraison » (article 15).

Ainsi, le Cour de cassation rappelle périodiquement que « le transporteur maritime ne peut opposer au destinataire de la marchandise la faute commise par le chargeur postérieurement au début du chargement, les opérations de chargement s'effectuant sous sa responsabilité exclusive. »¹¹

En conséquence, les transporteurs ont cherché à limiter au maximum la période de transport, pendant laquelle ils sont responsables de plein droit. C'est l'objet de la clause dite « sous palan ». Le transporteur ne répond plus des marchandises prises en charge « sous palan » dès qu'elles touchent le quai sous le palan du navire après déchargement. C'est un aménagement de la prise en charge et de la livraison, période durant laquelle le transporteur est présumé responsable. En effet, la clause fait avancer la fin d'exécution du contrat de transport, en faisant coïncider déchargement et remise.

Le 16 janvier 1996, Chambre commerciale de la Cour de cassation a reconnu la validité de ce type de clause, considérant qu'elle faisait partie de l'économie générale du contrat. Ces clauses doivent être cependant être expressément stipulées dans le connaissement, signé par le chargeur. D'autre part, le transporteur n'est pas dispensé de procéder matériellement à la remise de la marchandise au destinataire ou à son représentant. Il faut donc que celui-ci soit averti de l'arrivée du navire et à même de prendre livraison.¹²

Le déséquilibre entre les transporteurs et les chargeurs est unanimement reconnu depuis la mise en place des conventions internationales protégeant les intérêts des chargeurs. Il reste à savoir si ces protections sont suffisantes, autrement dit, si elles permettent au chargeur d'assumer pleinement les obligations auxquelles il s'engage sans l'exposer à des charges disproportionnées.

Pour y répondre, deux mouvements principaux sont engagés.

¹¹ Cass. Com., 27 octobre 1998, Navire « Girolata », obs. Pierre Bonassies, DMF 1998, n°588.

¹² Pour plus de précisions, voir DMF 2008, le droit positif français en 2007, la clause sous palan et BTL 2008, n°3205, 10 questions... sur la clause sous palan.

Premièrement, une réflexion importante est entamée sur le contenu même des obligations du chargeur. La nouvelle Convention des Nations-Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer apporte des nouveautés substantielles aux textes de la première moitié du XXème siècle. Les assureurs participent à ce mouvement en cherchant à connaître précisément les risques qu'ils supportent en acceptant d'assurer les chargeurs. « Selon Patrice Gilbert, il n'est pas certain que chacun connaisse son exposition aux risques maritimes. (...) La solution passe par la constitution d'une immense banque de données grâce à laquelle, à tout instant, on saura où se trouve chaque conteneur maritime, ce qu'il contient et qui en est responsable. »¹³ Ce projet est très ambitieux car de nombreux obstacles peuvent se présenter : les armées qui ne souhaitent pas que soient divulguées la nature des marchandises qu'elles font transporter sur des navires civils, les compagnies maritimes elles-mêmes qui peuvent souhaiter garder confidentiel ces données économiques...

Deuxièmement, une réflexion importante a été menée pendant les travaux d'élaboration de cette convention sur le régime de responsabilité du chargeur. La responsabilité du chargeur relèvera actuellement du droit « terrestre », c'est-à-dire du droit commun plutôt que du droit du transport maritime. C'est par principe une responsabilité pour faute et non limitée. A l'inverse, le droit du transport maritime se caractérise par une responsabilité de plein droit du transporteur, mais limitée. Devant l'accroissement des risques qui pèsent sur les chargeurs, certains représentants d'Etats participants à la nouvelle Convention ont proposé d'aménager la responsabilité du chargeur, en lui octroyant le droit de limiter sa responsabilité. Cependant, ces propositions n'ont pas abouti sur un consensus et n'ont donc pas pu être adoptées. Les représentants des Etats chargés de la rédaction ont buté sur la modalité de mise en œuvre d'un plafond de limitation de responsabilité : un montant invariable, un ratio, une distinction entre marchandises dangereuses et non dangereuses ? La réponse n'est pas évidente. C'est en effet, c'est sur ce point que les négociations ont buté à la CNUDCI. Si les risques sont mieux connus, les critères pour déterminer la modalité de la limitation pourront être mieux choisis.

Cela ne signifie pas que la responsabilité du chargeur ne puisse jamais être limitée, mais dans un cadre juridique différent. En effet, la nouvelle convention met en place les « contrats de volume ». Son article 1.2 les définit comme les contrats prévoyant le déplacement d'une

¹³ Journal de la marine marchande, édition du vendredi 20 mars 2009, pp. 12-11. Patrice Gilbert est le directeur général du Comité d'études et de services des assureurs maritimes et transports (CESAM).

quantité déterminée de marchandises en plusieurs expéditions pendant une durée convenue, la quantité pouvant être exprimée sous la forme d'un minimum, d'un maximum ou d'une fourchette. Ce contrat de service étant conclu entre des chargeurs professionnels réguliers et des armateurs, l'équilibre des forces est retrouvé et la liberté contractuelle reprend son emprise. « Pour ces contrats, les parties peuvent aménager librement leur accord et déroger à pratiquement toutes les dispositions de la convention internationale. Ainsi, rien ne s'oppose à ce que les parties stipulent des clauses de non responsabilité ou des clauses allégeant telle ou telle obligation du transporteur, alors qu'elles ne sauraient le faire dans le cadre d'un transport ordinaire. »¹⁴ Le chargeur pourra très bien parvenir à limiter sa responsabilité. Cette question sera donc analysée en profondeur dans cette étude.

Parce qu'il est le plus clair, le plan de cette étude reprend le plan traditionnel de la responsabilité civile : ses conditions (partie I) et ses effets (partie II).

¹⁴ DMF 2009, n° 689, note Philippe Delebecque, « L'évolution du transport maritime ».

Partie 1 – Les conditions de la responsabilité du chargeur

La loi exige trois éléments pour engager la responsabilité civile d'une personne : le dommage, le fait qui l'a provoqué (ou fait dommageable) et le lien de causalité. Ces conditions valent tant pour la responsabilité délictuelle (articles 1382, 1383, 1384) que pour la responsabilité contractuelle (article 1147 du Code civil) ¹⁵.

Le fait dommageable se manifeste sous différents aspects suivant le type de responsabilité en cause. Il peut être exigé une faute, mais pas toujours, et c'est pour cela que l'expression générale de « fait dommageable » est utilisée. Le régime de responsabilité pour faute exige une faute, tandis que le régime de responsabilité sans faute s'en passe.

L'enjeu de la distinction de ces régimes est la charge de la preuve du fait dommageable. Dans bien des cas, la victime sait qui a commis le dommage, mais est dans l'incapacité de rapporter la preuve des faits matériels qui corroborent son accusation. Dans le régime de la responsabilité pour faute, c'est sur le demandeur que porte la charge de la preuve du fait dommageable. A l'inverse, dans le régime de la responsabilité sans faute, c'est le défendeur qui doit prouver qu'il n'a pas commis de fait dommageable. Choisir un régime plutôt qu'un autre est une tâche difficile. En effet, le risque est de favoriser une partie par rapport à une autre, qui se retrouvera dans une situation injuste.

Bien souvent, choisir un régime et en exclure l'autre est trop radical. Ainsi, la plupart du temps, ces deux régimes se côtoient. La responsabilité du chargeur suit la logique générale de la responsabilité civile : les hypothèses de responsabilité sans faute se développent (par exemple pour les marchandises dangereuses), même si le principe reste le régime de responsabilité pour faute.

Les principaux textes, à savoir la Convention de Bruxelles de 1924 (Règles de La Haye) ¹⁶, la Convention de Hambourg de 1978 (Règles de Hambourg) ¹⁷, la Convention des Nations-Unies

¹⁵ Philippe Malinvaud, Droit des obligations, Litec, 9^{ème} édition, n°540.

¹⁶ Article 4 § 3 « Le chargeur ne sera pas responsable des pertes ou dommages subis par le transporteur ou le navire et qui proviendraient ou résulteraient de toute clause quelconque sans qu'il y ait acte, faute ou négligence du chargeur, de ses agents ou préposés ».

¹⁷ Article 12 « Le chargeur n'est pas responsable du préjudice subi par le transporteur ou le transporteur substitué ni des dommages subis par le navire, à moins que ce préjudice ou ces dommages ne résultent de la faute ou de la

sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer (Règles de Rotterdam)¹⁸ et la loi française du 18 juin 1966 établissent un principe de responsabilité pour faute du chargeur (Chapitre 1).

Cependant, il subsiste quelques exceptions à ce principe : des cas particuliers de responsabilité sans faute et des hypothèses de garantie (Chapitre 2).

Chapitre 1 – Le principe d’une responsabilité pour faute du chargeur

De manière classique, il sera ici distingué la responsabilité contractuelle de la responsabilité extracontractuelle.

Section 1 – La responsabilité contractuelle

Le régime étudié est celui qu’un juge français est susceptible d’appliquer. En effet, plusieurs régimes se côtoient : les plus appliqués par les juges français sont la loi française et les conventions internationales. Mais dans certains cas, il est possible que le juge français ait à appliquer une loi étrangère. Les régimes nationaux étrangers ne seront pas étudiés, même s’il en sera parfois fait allusion.

Avant d’appréhender un régime, encore faut-il qu’il s’applique. Cette vérification préalable est indispensable en cas de situation internationale, très courant en droit maritime. Les règles du droit international privé permettent de désigner le droit applicable. Ses grands principes vont donc être succinctement évoqués.

négligence du chargeur, de ses préposés ou mandataires. »

¹⁸ Article 30 § 1 « Le chargeur est responsable de la perte ou du dommage subi par le transporteur si ce dernier prouve que ce dommage résulte d’un manquement de la part du chargeur aux obligations qui lui incombent en vertu de la présente Convention ».

Paragraphe préliminaire – La détermination de la loi applicable

La première condition pour faire intervenir les règles de conflit de lois est l'existence d'un lien d'extranéité. La situation en présence doit dépasser le cadre strictement national. En matière de transport, c'est relativement simple : il suffit que le transport s'effectue au départ d'un Etat pour terminer dans un autre. Dès lors, plusieurs systèmes juridiques peuvent trouver à s'appliquer : la loi de l'Etat de départ, la loi de l'Etat d'arrivée, la loi d'un Etat d'escale, la loi choisie par les parties.

Une fois cette condition d'extranéité remplie, le juge doit choisir la loi qui va s'appliquer pour résoudre le problème juridique qui lui est posé. C'est ici que les règles du droit international privé vont entrer en action.

Pour résoudre le conflit de lois, le juge doit choisir la règle appropriée. Il doit donc qualifier la situation. En l'espèce, il s'agit d'un contrat de transport. Et même si c'est le destinataire qui agit, il est désormais constant qu'il est considéré comme une partie au contrat. L'action est donc contractuelle.

La première étape consiste à vérifier qu'aucune convention n'est applicable. La Convention de Bruxelles telle qu'amendée en 1968 s'applique dès que le connaissement est émis dans un Etat contractant, que le transport a lieu au départ d'un port d'un Etat contractant ou en présence d'une clause Paramount renvoyant à la Convention. En ce qui concerne la Convention de Hambourg, la France n'y étant pas partie, elle peut être appliquée si elle a été désignée par une clause Paramount ou si elle a été ratifiée par le pays dont la loi est déclarée compétente à l'issue du conflit de lois. Si les Règles de Rotterdam entrent en vigueur, il faudra là aussi étudier ses conditions d'application. Si aucune convention ne s'applique, il faut passer à l'étape suivante.

La deuxième étape consiste à recourir à la règle de conflit de lois. Pour les Etats membres de l'Union européenne, cette règle figure dans la Convention de Rome de 1980 sur la loi applicable aux obligations contractuelles. Si une loi a été désignée par les parties, celle-ci doit s'appliquer (article 3). Si aucune loi n'a été désignée par les parties, le contrat de transport de marchandises est présumé avoir les liens les plus étroits avec la loi du pays d'établissement du transporteur si ce pays est également celui du lieu de chargement, de déchargement ou celui

du lieu d'établissement de l'expéditeur (article 4-4). Toutefois, s'il résulte de l'ensemble des circonstances que le contrat présente des liens plus étroits avec un autre pays, c'est la loi de ce pays qui s'appliquera (article 4-5). La Cour de cassation a quelque fois eu recours à cette disposition pour appliquer la loi du 18 juin 1966 lorsque les critères de l'article 4-4 étaient inapplicables.¹⁹

Le nouveau Règlement Rome I sur la loi applicable aux obligations contractuelles du 17 juin 2008 a apporté peu de modifications. La principale est la suivante : lorsque la loi du pays dans lequel le transporteur a sa résidence habituelle n'est pas la loi du pays de chargement, de déchargement ou de résidence de l'expéditeur, la loi applicable sera la loi du lieu de livraison de la marchandise.

Aujourd'hui, ce sont ces dispositions qui seront appliquées la plupart du temps, même si la loi du 18 juin 1966 a été reconnue comme loi de police. « Il est à peu près admis aujourd'hui que ce texte a été supplanté par la Convention de Rome qui dispose d'une autorité supérieure. »²⁰

Une fois que la loi applicable a été déterminée, il faut l'appliquer. Les conditions de la responsabilité en tant que telles peuvent être étudiées. Comme il a été dit précédemment, le régime de la responsabilité du chargeur est par principe un régime de responsabilité pour faute. Cela signifie que la personne qui souhaite engager la responsabilité du chargeur doit rapporter l'existence de trois éléments : un dommage, une faute et un lien de causalité entre les deux.

Il reste que l'article 1147 du Code civil ne fait aucune référence au dommage comme condition de l'allocation des dommages et intérêts. Sans rentrer dans le débat de savoir si un dommage est nécessaire en matière contractuelle²¹, le dommage est souvent, selon la formule de Jean Carbonnier, « impliqué dans l'inexécution » de l'obligation²², parce que l'inexécution permet de présumer l'existence d'un dommage. Si la preuve est rapportée de l'absence d'un dommage, la présomption tombe.

Ainsi, la plupart du temps, le destinataire ou le transporteur qui engage la responsabilité du chargeur n'ont pas à prouver l'existence d'un dommage.

¹⁹ Cass. com., 4 mars 2003 : DMF, 2003, p. 556, obs. Delebecque ; Rev. Crit. DIP, 2003, p. 285, note Lagarde.

²⁰ Voir Sandrine SANA-CHAILLÉ DE NÉRÉ, « La loi applicable à la responsabilité du chargeur », DMF 2009, n°699, p. 41.

²¹ La "responsabilité contractuelle" : histoire d'un faux concept : RTD civ. 1997, p. 323 s.

²² J. Carbonnier, Les obligations : PUF Thémis 21e éd. 1998, n° 155.

Lorsqu'est en cause un régime de responsabilité pour faute, c'est normalement au demandeur de prouver l'existence de ce lien de causalité. Mais la plupart du temps, ce lien de causalité ne pose pas de difficulté, parce que les faits parlent d'eux-mêmes. En effet, selon l'expression de Philippe Jourdain, « le dommage établit souvent l'absence de résultat promis et correspond à l'inexécution de l'obligation »²³.

Parce que la preuve du dommage et le lien de causalité ne sont pas spécifiques à la responsabilité du chargeur, ils ne seront pas étudiés plus profondément. On se concentrera donc sur les caractéristiques de la faute du chargeur.

La faute du chargeur est caractérisée lorsque celui-ci a manqué à ses obligations légales (A), ou à ses obligations conventionnelles (B).

A – La faute caractérisée par un manquement aux obligations légales

La faute du chargeur est expressément visée par les textes, même s'ils traitent plutôt de la responsabilité du transporteur. Respectant la tradition maritimiste, la loi française du 18 juin 1966 et les conventions internationales de Bruxelles, de Hambourg et de Rotterdam accordent au transporteur des cas d'exonération à sa responsabilité de plein droit. Parmi ces cas d'exonération figure la faute du chargeur. Mais celle-ci n'est jamais définie. Il faut donc recourir aux préceptes du droit commun pour aborder la matière. La faute, d'une manière générale, est entendue comme un « manquement à une obligation préexistante », pour reprendre l'expression de Planiol. Cette définition donne une idée générale de la notion, mais manque de précision. Pour cela, il faut finalement étudier la jurisprudence, qui, en cette matière, est bien fournie.

Celle-ci, conformément aux principes de la conception *in concreto* de la faute, compare le comportement du chargeur en cause à celui qu'aurait dû avoir un chargeur professionnel normal, c'est-à-dire diligent, prudent et avisé. Ce chargeur professionnel « standard » est celui qui respecte les obligations qui lui incombent. Les principaux textes font peser quatre obligations pour le chargeur : l'obligation de présentation de la marchandise au transporteur, en état d'accomplir un transport maritime (1), l'obligation d'informer son cocontractant (2), et

²³ P. Jourdain, RTD civ. 2001, p. 597.

l'obligation de tout mettre en oeuvre pour sécuriser le transport (3) l'obligation d'être de bonne foi (4).

1 – Le manquement à l'obligation de préparation de la marchandise

Les premiers textes internationaux ne sont pas très clairs sur le sujet. Yves Tassel remarquait ainsi que « la responsabilité du chargeur dans les règles de La Haye Visby semble être le parent pauvre de cette législation. »²⁴ La Convention de Bruxelles de 1924 pourrait même prêter à confusion puisqu'elle énumère comme cas exceptés « l'acte ou l'omission du chargeur ou propriétaire des marchandises, de son agent ou représentant » (article 4-2 i), « l'insuffisance d'emballage » (article 4-2 o) et « l'insuffisance ou imperfection de marques » (article 4-2 p). On pourrait ainsi croire que ces deux derniers cas exceptés n'ont rien à voir avec le chargeur.

Cependant, la loi du 18 juin 1966 clarifie les choses puisqu'elle dispose que le transporteur pourra s'exonérer en prouvant la faute du chargeur, « notamment dans l'emballage, le conditionnement ou le marquage des marchandises » (article 27 g).

Les Règles de Rotterdam sont encore plus précises : « À moins qu'il n'en soit convenu autrement dans le contrat de transport, le chargeur remet les marchandises prêtes pour le transport », et elles devront résister particulièrement aux opérations de chargement, de manutention, d'arrimage, de saisissage, de fixation et de déchargement (article 27-1).

Toute la doctrine maritimiste supporte cette théorie. Me Jean de Grandmaison, cité par le M. le Conseiller Rémy²⁵, résume bien sa justification : « Il appartient au chargeur, qui connaît, ou doit connaître, sa marchandise, sa nature ses possibilités, de choisir pour son transport les conditions nécessaires à lui permettre de supporter un voyage normal. C'est au chargeur qu'il appartient de décider s'il entend faire voyager sa marchandise en cale, dans un navire de charge ordinaire, en cales réfrigérées ou en compartiments frigorifiques. C'est au chargeur qu'il appartient, si des précautions particulières de ventilation, d'aération, etc. sont rendues nécessaires par la nature de la marchandise, d'en prévenir le transporteur et de lui demander de les prendre »²⁶.

²⁴ CA Montpellier, 11 avril 2005, navire « Oriental Knight », DMF 2008, n°688, obs. Yves Tassel.

²⁵ DMF 1996, n°566, navire « Dien », rapport de M. le conseiller Rémy.

²⁶ DMF 1958, p. 480.

Par obligation de préparation de la marchandise, on entend donc l'obligation que doit le chargeur de tout mettre en œuvre pour que la marchandise puisse supporter le voyage maritime prévu. L'emballage, le conditionnement et le marquage de la marchandise sont fondamentales, mais ce ne sont pas les seules précautions que doit prendre le chargeur.

Tout le problème réside dans le fait qu'il n'existe pas de réglementation particulières précisant les caractéristiques des emballages maritimes et du conditionnement des marchandises.

La jurisprudence apprécie, de façon générale, la préparation de la marchandise en fonction des usages habituels suivis pour des marchandises de même nature (CA Aix-en-Provence, 23 février 1993 ²⁷ ; 18 décembre 1997, navire « Guyane ») ou aux usages commerciaux (Cass. com., 15 mars 1983).

L'appréciation est considérée comme étant subjective, c'est-à-dire que le manquement du chargeur est apprécié en fonction des circonstances de son comportement dans les faits envisagés. C'est pourquoi, comme l'explique le Doyen Rodière, en matière d'emballage, les règles de la profession ne peuvent être considérées abstraitement et varient en fonction de la nature des objets transportés. ²⁸ Il faut apprécier au cas par cas. ²⁹ C'est la spécificité du régime de la responsabilité pour faute. Seront successivement étudiés la faute du chargeur dans le choix du mode de transport, lors de l'emballage, du marquage, et l'hypothèse particulière du transport réalisé en conteneur ou en température dirigée.

-Concernant le choix du mode de transport

Le chargeur est responsable du choix du mode de transport. Cette responsabilité est fondée sur l'idée qu'en droit des transports, le chargeur est un professionnel qui connaît les particularités de sa marchandise.

²⁷ DMF 1994, p. 370

²⁸ DMF 1978, p. 663, note Rodière.

²⁹ DMF 2004 n°649, CA Poitiers, 12 février 2003, obs. Yves Tassel.

La position de la jurisprudence est limpide : le chargeur, qui est censé connaître la fragilité spécifique de sa marchandise, doit supporter les avaries dues à l'inadaptation des conditions de transport qu'il a lui-même librement choisies et acceptées (Cass. com., 8 juin 1993).³⁰

Ainsi, un arrêt du 30 juin 1994 de la Cour d'appel de Rouen retient qu'en raison de la fragilité propre de la marchandise (une cargaison de pommes de terre sujettes à la fusariose, causant leur pourriture) le chargeur aurait dû choisir de la transporter en navire réfrigéré, et non pas en navire conventionnel.³¹

Lorsque le chargeur fournit le conteneur dans lequel il empote ses marchandises, c'est à lui qu'il incombe de vérifier son bon état. Il doit supporter les conséquences d'un branchement électrique déficient (Paris, 3 mars 1992).³²

-Concernant l'emballage

L'emballage est, selon le Larousse, un conditionnement ou matériau qui sert à emballer. L'article 27-g de la loi du 18 juin 1966, qui énumère comme faute du chargeur l'emballage et le conditionnement, serait donc une tautologie, ce qui n'est pas rare dans les conventions internationales. Selon le Littré, l'emballage signifie littéralement « mettre dans une balle, qui est un gros paquet de marchandises ».

Les textes (cf supra) désignent expressément le chargeur responsable de l'emballage de la marchandise. Les tribunaux le rappellent souvent. « L'absence d'emballage est constitutive d'une faute du chargeur de nature à exonérer le transporteur maritime de sa responsabilité en vertu des dispositions de l'article 27-g de la loi du 18 juin 1966. »³³

La jurisprudence distingue souvent l'absence d'emballage de l'insuffisance d'emballage. Elle refuse, sans être unanime, dans la majorité des arrêts, de l'assimiler à une insuffisance d'emballage (CA Aix, 27 février 1997 : la Cour d'Aix a estimé que c'est à tort que le transporteur invoquait, pour s'exonérer, l'absence d'emballage de tuyaux métalliques qui avaient subi des dommages, après avoir relevé qu'une absence d'emballage ne peut être

³⁰ DMF 1994, n°538, navire « Neptune-Garnet », obs. Yves Tassel.

³¹ DMF 1995, p. 40, note P. Y. Nicolas.

³² Bulletin des transports 1992, 499 ; DMF 1993, Le droit positif français en 1992, La faute du chargeur, par Pierre Bonassies.

³³ DMF 2002, n°627, navire « Contship Germany », obs. Yves Tassel.

assimilée à son insuffisance ou à sa défectuosité). Cette distinction est nécessaire car elle permet de mieux apprécier la responsabilité du chargeur. Si le chargeur a effectué un emballage, mais qui est un insuffisant, sa responsabilité sera moins importante que s'il n'en avait pas prévu, notamment si le transporteur a lui aussi commis une faute, ce qui entraînera alors un partage des responsabilités.

-Concernant le marquage

Le marquage permet d'individualiser la marchandise pour la distinguer des autres.

Le chargeur en est responsable, car il est évident que le transporteur ne peut pas deviner la contenance, la nature et la destination des marchandises. Cette obligation de marquage se rapproche de l'obligation d'information.

La nature des marques que doivent porter les colis n'est pas précisée par les textes. En général, les compagnies maritimes exigent que les colis portent, sur au moins deux de leurs faces (et si possible sur trois), dans un encadrement de couleur sombre : le port de destination (de déchargement ou de transit), la marque du destinataire ou de l'expéditeur, le numéro de série et le numéro du colis dans la série.³⁴

En conséquence, le transporteur n'est pas responsable de ne pas avoir livré la marchandise à son destinataire si le colis ou le conteneur ne portait pas, de façon lisible jusqu'à la fin du voyage, les marques permettant de l'identifier et d'identifier le destinataire en fonction des mentions du connaissance.³⁵

-Concernant le transport en conteneur

Le développement de la conteneurisation a apporté de nouveaux problèmes. Lorsque le transporteur accepte un conteneur qui lui est présenté par le chargeur, il accepte une « boîte », et non un ensemble de colis. « Le conteneur rend probablement impossible, si tant est que cela ne l'ait jamais été, la vérification des marchandises par le transporteur maritime, sauf à nier la

³⁴ Lamy Transport, tome 2, n°416.

³⁵ JurisClasseur Transport, Fascicule 1268, n°47.

raison d'être du phénomène : l'accélération de la vitesse de rotation des navires et de l'ampleur des quantités chargées. »³⁶

La conteneurisation a été prise en compte par la jurisprudence, après quelques remous.³⁷

Dorénavant, le conteneur est assimilé à un emballage par les juges. Le Conseiller Rémy rappelle dans son rapport relatif à l'affaire « Bo Johnson » (ibid.). On peut citer comme autre exemple l'arrêt de la Cour d'appel de Paris du 10 juin 1986, Navire « Hélène- Delmas ». ³⁸

Cette position a été confirmée le 25 novembre 2008 par la Chambre commerciale de la Cour de cassation, qui a jugé que l'opération d'emportage en conteneur d'une marchandise destinée à être transportée par mer est régie par le droit commun du contrat d'entreprise et non par les articles 50 et suivants de la loi du 18 juin 1966 au motif que cette opération ne réalise pas la mise à bord de la marchandise, car ce n'est pas une opération de manutention maritime. ³⁹ Tout récemment, le 24 mars 2009, la chambre commerciale a logiquement étendu cette solution aux opérations de dépotage : « Le dépotage d'un conteneur qui a été transporté par voie maritime n'est pas une opération qui réalise le débarquement de la marchandise ni une opération de reprise sous hangar et sur terre-plein qui en serait la suite nécessaire ; il n'est donc pas une opération de manutention maritime soumise aux dispositions des articles 50 et suivants de la loi du 18 juin 1966 (...) ». ⁴⁰

En conséquence, le transporteur n'étant responsable que de l'opération de manutention, le chargeur est entièrement responsable des opérations d'emportage et de dépotage du conteneur.⁴¹

Lorsque toutes les précautions ont été prises par le chargeur, qui a donc agi conformément aux usages, la faute n'est pas caractérisée. Par exemple, l'on ne saurait imputer une faute au chargeur pour n'avoir pas décelé une défectuosité du conteneur fourni, compte tenu de la circonstance particulière que le conteneur vide et neuf venait de subir un nettoyage et une

³⁶ Y. Tassel, note sous Cass. com., 8 juin 1993, navire Neptune Garnet, DMF 1994, 359.

³⁷ CA Aix-en-Provence, 23 févr. 1993, Navire « Saint-Louis », DMF 1994, p. 370 ; CA Rouen, 28 oct. 1993, DMF 1994, p. 392.

³⁸ DMF 1987, p. 506.

³⁹ DMF 2009, n°700, Cass. com., 25 novembre 2008, navire «Husky Runner», obs. Yves Tassel.

⁴⁰ Cass. com., 24 mars 2009, n° 08-11.589.

⁴¹ CA Montpellier, 23 janvier 2001, navire Tiger, DMF 2002, p. 33.

fumigation par les soins de l'agent du transporteur. ⁴² Cet arrêt révèle particulièrement bien le nature de l'obligation du chargeur : une obligation de moyen et non de résultat.

Il peut en aller différemment lorsque c'est le transporteur qui met à la disposition du chargeur un conteneur.

Normalement, lorsque le conteneur est fourni par le transporteur, celui-ci ne peut plus en invoquer les défauts. ⁴³ Mais les transporteurs ont inséré dans le contrat de mise à disposition du conteneur une clause stipulant que le chargeur qui accepte le conteneur est présumé l'avoir reçu en bon état.

Si le conteneur est défectueux et que le chargeur l'a accepté sans émettre de réserve, le transporteur peut-il toujours opposer aux ayants droits une faute d'emballage ?

La question est en discussion devant les tribunaux, mais ceux-ci répondraient plutôt négativement. La Cour d'appel de Rouen a rendu un arrêt le 19 mai 2008, par lequel elle affirme que même si la constatation du mauvais état du conteneur a échappé « à la vigilance normale du chargeur », il ne pouvait « procéder à une telle recherche alors qu'il incombe d'abord au transporteur de fournir des conteneurs en bon état ». Cet arrêt s'inscrit dans la logique de la conteneurisation décrite par le Professeur Yves Tassel, où la rapidité est sa raison d'être. « On ne peut exiger du chargeur qu'un contrôle visuel et rapide. Il serait en effet contraire à la logique de la conteneurisation d'exiger un contrôle approfondi. » ⁴⁴ L'argument est bon, il avait déjà été soulevé par la Cour d'Aix ⁴⁵ ; il faut espérer que la Cour de cassation suive ce raisonnement.

-Concernant le transport en température dirigée

⁴² CA Aix 13 avril 2006, DMF 2007, p. 1008, obs. Y. Tassel.

⁴³ Pierre Bonassies, DMF 1994, le droit positif français en 1993.

⁴⁴ DMF 2009, n°701, navire « MSC Deila », obs. Claire Humann.

⁴⁵ Aix, 29 septembre 1994, navire Azilal, Revue Scapel 1995. 67.

On entend par transport à température dirigée un transport dont les marchandises doivent être conservées à une certaine température, positive ou négative, au moyen d'un véhicule isotherme, réfrigérant, frigorifique ou calorifique.⁴⁶

Ce type de transport est généralement réalisé en conteneur réfrigéré qui nécessite une alimentation régulière en énergie. Dès que celle-ci est coupée, la température n'est plus dirigée et la marchandise n'est plus conservée comme elle devrait l'être. Les dommages peuvent donc être très importants. La preuve de la température est généralement rapportée par la production des enregistrements des appareils de contrôle de la température sur le conteneur.

Le chargeur doit présenter au transporteur un conteneur réfrigéré à la température qu'il exige lui-même. En effet, si la marchandise est chargée sans avoir été refroidie, un phénomène de buée va se produire et la température ne pourra être au seuil requis.

Comme le soulignent Jacques Bonnaud et Philippe Garo, « un conteneur frigorifique a pour fonction de maintenir la température requise d'une cargaison elle-même empotée à la bonne température, c'est-à-dire celle que le chargeur demande au transporteur de maintenir pendant le voyage ». En d'autres termes, il y a un préalable qui échappe au transporteur ; ce préalable est le fait du chargeur, si bien que le chargeur ne peut s'en prendre qu'à lui-même si les dommages proviennent de cette circonstance.⁴⁷

La jurisprudence reprend cette opinion, et l'on peut citer par exemple l'arrêt de la Cour d'Aix du 16 novembre 2006, qui rappelle qu'un conteneur-frigo « ne peut compenser une prérefrigération insuffisante et n'a pour finalité que de maintenir la congélation et non de l'obtenir ». ⁴⁸ Ou encore, cet arrêt du 24 mai 1994 de la Cour de cassation, qui retient que les avaries par surchauffe étaient imputables à la défectuosité du branchement de leur dispositif de réfrigération, qui a été fait par le chargeur.⁴⁹

Les juges admettent donc la faute du chargeur dès que ce « préalable » est prouvé (CA Rouen, 13 juillet 1994 ; Cass. com., 27 octobre 1998, navire « Bo Johnson »).

⁴⁶ Lexique des termes juridiques et techniques, Lamy Transport, tome 2, 2008.

⁴⁷ Pierre Bonassies, DMF 2004, le droit positif français en 2003, le fait du chargeur.

⁴⁸ Pour la première instance (T. com. Marseille 6 févr. 1998), voir DMF 2003, p. 585.

⁴⁹ DMF 1994, 705, note Yves Tassel.

-Possibilité d'un partage de responsabilité entre le chargeur et le transporteur

La jurisprudence étend l'obligation de préparation de la marchandise du chargeur à toutes les insuffisances non apparentes au niveau du conditionnement et du stockage de la marchandise dans les conteneurs avant embarquement.⁵⁰

En effet, si le transporteur a accepté la marchandise à son bord sans réserve, il est présumé avoir reçu la marchandise en parfait état.

D'autre part, il devient aussi débiteur d'une obligation de procéder de façon appropriée et soigneuse (exigés par l'article 3 de la Convention de 1924 et l'article 38 du décret du 31 décembre 1966), notamment en contrôlant la température s'il s'agit d'un conteneur sous température dirigée.

Ainsi, la faute du chargeur ne doit exonérer le transporteur qu'au prorata des dommages causés par celle-ci. La responsabilité du transporteur peut donc s'avérer partielle, si sa faute s'ajoute à une faute du chargeur.

C'est pourquoi les juges concluent assez fréquemment à un partage de responsabilité entre le chargeur et le transporteur.

L'arrêt de la Cour d'appel de Rouen du 15 septembre 2005 en est un bon exemple.⁵¹

Le transporteur a fourni au chargeur un conteneur pour le transport de fèves de cacao en vrac, qui est une marchandise qui se caractérise par un risque important de condensation. A l'arrivée du voyage, des pourritures sont constatées. « En commandant des conteneurs sans donner pour instructions qu'ils soient ventilés et en empotant la marchandise dans les conteneurs litigieux qu'ils savaient non protégés contre le risque de condensation, les chargeurs ont commis une faute ». De son côté, le transporteur n'avait pas porté de réserves au connaissance au moment du chargement. Sa responsabilité est donc engagée. En effet, en tant que professionnel, il connaissait les risques de condensation liés à cette marchandise. Même si les ordres du chargeur ne faisaient état que d'une garniture, sans exiger de ventilation, l'armateur aurait dû faire le nécessaire pour préserver la marchandise. La Cour

⁵⁰ CA Montpellier, 25 avril 1995, navire Korrigan, DMF 1995, p. 639.

⁵¹ BTL 2005, 720, obs. M. Tilche.

conclut donc à un partage de responsabilité à la hauteur de la moitié des dommages pour chaque partie.

Dans cette espèce, le transporteur n'avait pas pris de réserve. La question s'est posée de savoir si le transporteur pouvait prouver la faute du chargeur alors qu'il n'avait pas pris de réserve sur le connaissement, au moment du chargement de la marchandise.

La jurisprudence, maintenant très bien établie, estime que le fait pour le transporteur de ne pas avoir inscrit de réserves sur le connaissement ne lui interdit pas, si sa responsabilité est par la suite recherchée, de se prévaloir de l'une des causes d'exonération prévues à son profit par la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 ou par la loi du 18 juin 1966 (dernièrement, Cass. com., 13 mai 2006 ⁵²).

Cependant, le transporteur ne bénéficie plus de la présomption qu'il aurait eue s'il avait porté des réserves sur le connaissement. Il doit prouver tous les éléments de fait permettant de retenir la faute du chargeur. Cette preuve n'est pas aisée, mais elle s'est déjà vue.

Elle a été rapportée dans l'arrêt rendu par la chambre commerciale de la Cour de cassation du 24 mai 1994 ⁵³. Les juges affirment que « malgré l'absence de réserves lors de l'émission du connaissement, le transporteur s'était « libéré de l'obligation de résultat » qui pesait sur lui en apportant la preuve que la cause de l'avarie lui était entièrement étrangère. »

-Insuffisance des preuves pouvant caractériser une faute du chargeur

Dans de nombreux cas, le transporteur subit le régime de responsabilité pour faute dont bénéficie le chargeur. S'il ne parvient pas à prouver le manquement du chargeur, il doit supporter seul le dommage. Parmi la foule d'exemples, un seul sera donné : « le transporteur qui ne rapporte pas la preuve de ce que le conditionnement en *open top* se serait révélé insuffisant (...) ne démontre pas l'insuffisance de l'emballage constitutive du cas excepté tiré de l'art. 4-2-n, de la Convention de Bruxelles » (CA Aix 18 janv. 2007, *Rev. Scapel* 2007, 72 ; BTL 2007, 556).

⁵² DMF 2007, n°677, obs. Sandrine SANA-CHAILLE DE NÉRÉ. Déjà affirmé dans Cass. com., 16 février 1988, navire Suzanne-Delmas, JCP, 1989, II, 21200, note Achard ; dans CA Aix, 14 mai 1974, navire « Coralstone », DMF 1975.458 ; dans CA Rouen 1er mars 1979, DMF 1980.465 ; dans Cass. Com, 15 mai 2001 et Cass. com., 22 févr. 1983, navire « Bordabekoa ».

⁵³ DMF 1994, n°543, obs Tassel.

Se distinguant de l'obligation de préparation de la marchandise, l'obligation d'information est plus imprécise et encore en construction.

2 – Le manquement à l'obligation d'information

Cette obligation d'information est complexe.

Les premières Conventions ne parlent pas d'un devoir d'information général, mais d'une garantie de l'exactitude de certaines données précisément énumérées.

La loi du 18 juin 1966 reprend la garantie due par le chargeur pour l'exactitude des mentions relatives à la marchandise inscrites sur le connaissement (article 19). Et la déclaration sciemment inexacte du chargeur sur la nature et la valeur de la marchandise permet d'exonérer le transporteur (article 31).

Les Règles de Rotterdam témoignent du développement de l'obligation d'information. L'article 28 oblige le chargeur à coopérer avec le transporteur pour l'échange des données. L'article 29 oblige le chargeur à donner toutes les informations concernant la marchandise, auxquelles le transporteur n'a pas accès et dont il a pourtant besoin soit pour assurer la manutention et le transport appropriés des marchandises, soit pour qu'il « respecte la loi, la réglementation ou d'autres exigences des autorités publiques concernant le transport prévu. »

Le chargeur est garant de l'exactitude de toutes ces informations (article 31.2).

Il faut bien distinguer ces différentes obligations, qui obéissent à des régimes différents : l'obligation générale d'information qui découle du droit commun, la garantie de l'exactitude des mentions portées au connaissement (article 19 de la loi du 18 juin 1966), des marques, du nombre, de la quantité et du poids fournies par le chargeur au transporteur au moment du chargement (article 3.5 de la Convention de Bruxelles de 1924), et la peine privée de l'article 31 de la loi du 18 juin 1966.

Les garanties seront étudiées ultérieurement, dans la partie consacrée aux exceptions au principe de responsabilité pour faute du chargeur.

Ici, ne doit être étudié que l'obligation générale d'obligation du chargeur.

Même entre professionnels spécialisé dans le même domaine, la Cour de cassation a reconnu l'existence d'une obligation d'information, lorsqu'un professionnel a besoin d'une information qui lui est difficilement accessible et que détient son cocontractant.⁵⁴ Le fondement de cette obligation a varié ; aujourd'hui, les juges se fondent en général sur l'article 1134 ou 1335 du Code civil, même si les faits se situent dans la période pré-contractuelle.⁵⁵

Si aucune décision rendue en matière de transport maritime n'a pu être trouvée, on ne verrait pas pourquoi cette obligation générale ne s'appliquerait pas au chargeur. Si elle est rarement invoquée, c'est très probablement parce que les obligations d'information particulières (qu'on verra ensuite) sont efficaces et ont suffi, jusqu'ici, à protéger le transporteur.

D'ailleurs, il arrive fréquemment que les juges rejettent la responsabilité du transporteur au motif qu'il n'avait pas reçu d'instructions suffisantes de la part du chargeur eu égard aux spécificités non apparentes de la marchandise transportée.⁵⁶

Le développement de cette obligation générale d'information dans les Règles de Rotterdam et dans la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (article 6) démontre bien que l'existence de cette obligation générale est indispensable au bon fonctionnement du transport moderne.

4 – Le manquement à l'obligation de bonne foi

Comme tout contractant, le chargeur est tenu de l'obligation de bonne foi, en application de l'article 1134 al 3 du Code civil. A notre connaissance, il n'y a eu à ce jour aucune décision où le manquement à l'obligation de bonne foi du chargeur était caractérisé. Le transporteur est dans la même situation, à l'inverse du commissionnaire, où sa bonne foi est appréciée lorsqu'il souhaite exercer son privilège à l'encontre des marchandises.

Toujours est-il que la bonne foi est présumée. C'est donc au transporteur de prouver que le chargeur était de mauvaise foi.

⁵⁴ Cass. com., 4 juill. 1989 : Bull. civ. IV, n° 213 ; RTD civ. 1989, p. 737, obs. J. Mestre.

⁵⁵ D'une manière plus générale, voir JurisClasseur Civil Code, Fascicule 50, l'obligation d'information.

⁵⁶ Cf supra, CA Rouen, 15 septembre 2005.

L'interdiction des lettres de garantie qui ont pour but de dissimuler au destinataire un dommage à la marchandise, repose, au moins en partie, sur l'obligation d'être de bonne foi du chargeur. En effet, lorsque le chargeur demande au transporteur de ne pas porter de réserve au connaissement en lui proposant en échange une garantie autonome, et ce dans le seul but de léser le destinataire, il manque gravement à son obligation de bonne foi. Pour limiter cette pratique, des sanctions spécifiques ont été prises. C'est la loi française du 18 juin 1966 qui est à ce jour le texte le plus clair. L'article 20 alinéa 2 sanctionne le transporteur pour avoir violé son obligation de prendre les réserves par l'impossibilité de s'exonérer de sa responsabilité et de limiter sa responsabilité « si la réserve omise concerne un défaut de la marchandise dont le transporteur avait ou devait avoir connaissance lors de la signature du connaissement ». La sanction contre le chargeur arrive à l'article 20 alinéa 1 : la lettre de garantie est nulle à l'égard des tiers « mais ceux-ci peuvent s'en prévaloir à l'égard du chargeur ». Sachant que ces garanties sont en général illimitées dans leur montant et dans leur durée, le préjudice qu'a subi le destinataire est entièrement réparé.⁵⁷

5 – Le manquement à la future obligation de sécurité

En matière de transport maritime de marchandises, aucun texte de droit positif n'établit une obligation de sécurité pour le chargeur, sauf pour le transport de marchandises dangereuses.

Cependant, tous les auteurs qui se sont récemment exprimés sur le sujet s'accordent à dire que le chargeur participe au maintien de la sécurité du transport. Selon Antoine Vialard, « c'est de lui que dépend désormais tout un pan de la sécurité de l'expédition maritime. »⁵⁸ Pour Philippe Delebecque, « Une obligation de sécurité vient donc doubler l'obligation de conformité » (entendue ici comme l'obligation de préparation de la marchandise).⁵⁹

Signe de cette évolution, les Règles de Rotterdam font une référence indirecte à la sécurité. « La loi, la réglementation ou d'autres exigences des autorités publiques concernant le transport prévu » énumérées à l'article 29 désignent sans aucun doute les règles relatives à la sécurité et à la sûreté.

⁵⁷ Pour plus de précision, voir les travaux spécialisés en la matière, par exemple, mémoire CDMT de Vanessa OLIVIER, « Les réserves portées au connaissement et les lettres de garanties au chargement », 1993.

⁵⁸ Antoine Vialard, DMF 2008, n°689, note « La Marseillaise ».

⁵⁹ Philippe Delebecque, DMF 2008, n°689, p. 112, note « La responsabilité du chargeur dans ses relations avec le transporteur ».

En effet, comment le transporteur peut-il assurer la sécurité si la marchandise a été mal préparée au transport ou s'il ne connaît pas toutes ses caractéristiques ? Son obligation de sécurité de résultat est impossible à respecter ; un dommage surviendra et il en sera responsable. Pourtant, il lui était légitimement impossible de respecter cette obligation. Il est donc normal que le chargeur soit condamné au titre du manquement à son obligation de sécurité.

Aujourd'hui, le chargeur n'est débiteur que d'une obligation de sécurité de moyen. En effet, si la plupart des obligations de sécurité sont des obligations de résultat, il n'est pas possible d'exiger une obligation de résultat de la part du chargeur, car il n'a plus la maîtrise de la marchandise une fois qu'elle est chargée à bord du navire. De plus, celle-ci se chevaucherait avec celle du transporteur, ce qui poserait de graves problèmes dans la détermination de la responsabilité.

Cette obligation reste donc très peu développée, mais dans les prochaines années, la jurisprudence rendra probablement des décisions sur ce fondement pour condamner le chargeur.

B – Le manquement aux usages visés dans le contrat

En plus des obligations fondamentales qui viennent d'être étudiées, qui s'imposent à tout chargeur, les parties au contrat de transport peuvent tout à fait prévoir d'autres obligations, si les obligations impératives propres au transport sont respectées.

Dans beaucoup de contrats, les parties vont prévoir des règles, ou faire référence à des normes pour régler les relations entre chargeur et transporteur au port de départ et au port de destination.

C'est le cas de la résolution « AGHA », qui concerne la livraison de marchandises au port d'Anvers. Le chargeur doit livrer la marchandise au navire selon les usages du port qui font l'objet de la Résolution. Ces usages sont très précis. Ainsi, pour la présentation de la marchandise sur la quai :

« La marchandise doit être à disposition à l'endroit désigné par le transporteur maritime ou son préposé au plus tard deux jours ouvrables avant le début annoncé de l'embarquement ⁶⁰. »

« La marchandise ne pourra être déposée à quai qu'avec l'accord du transporteur maritime et/ou de son préposé, et à un endroit approprié, désigné par lui. ⁶¹ En son absence, la marchandise sera déposée dans le périmètre du navire. L'on entend par périmètre du navire l'espace compris entre l'avant et l'arrière du navire de mer, d'une part, la profondeur du hangar, d'autre part, à moins que le transporteur maritime et/ou son préposé ne désigne un autre endroit. ⁶² »

Des règles aussi précises sont prévues pour l'obtention du visa d'embarquement, des marques, de la présence du chargeur pendant le chargement... ⁶³

Ces obligations valent pour la responsabilité contractuelle ; d'autres règles sont prévues pour la responsabilité extra-contractuelle.

Section 2 – La responsabilité extra-contractuelle

Encore une fois, les règles ici étudiées sont celles qu'un juge français est susceptible d'appliquer. Pour cela, encore faut-il qu'elles soient applicables.

Comme pour la responsabilité contractuelle, le recours au droit international privé est indispensable, dès qu'un élément d'extranéité est en présence.

Il faut distinguer les tiers qui sont complètement étrangers à la relation de transport maritime des tiers qui en sont concernés.

Pour les tiers totalement étrangers à la relation de transport maritime (comme par exemple un passant qui est blessé par l'explosion d'un conteneur en cours d'emportage), une jurisprudence constante fait application de la *lex loci delicti* depuis l'arrêt Lautour. ⁶⁴ Ainsi, c'est la loi du

⁶⁰ Voir Résolution AGHA, Chapitre 1, partie 2, art. 12.

⁶¹ Voir Résolution AGHA, Chapitre 1, partie 2, clause 6.

⁶² Voir Résolution AGHA, Chapitre 1, partie 1, clause 1.1.1.

⁶³ Voir DMF 2008, n°689, p. 159, André Kegels, « La responsabilité du chargeur à l'égard du port, le point de vue belge ».

⁶⁴ Civ. 25 mai 1948, D. 1948.357, note Lerebours-Pigeonnière.

lieu de réalisation du dommage qui s'applique. Le règlement Rome II du 11 juillet 2007 sur la loi applicable aux obligations non contractuelles continue à affirmer ce principe (article 4 § 1). Sauf dans deux cas, si les deux parties résident dans le même Etat, car dans ce cas ce sera la loi de cet Etat qui s'applique (article 4 § 2) et si la situation présente des liens plus étroits avec une autre loi, qui s'appliquera alors (article 4 § 3).

Pour les tiers concernés par le contrat de transport maritime (ce sont le plus fréquemment d'autres chargeurs participant à l'expédition maritime), il faut citer une affaire récente, l'affaire navire « Panther », jugée par la Cour d'appel de Paris le 16 janvier 2007 et confirmée par la Cour de cassation le 10 mars 2009. La détermination de la loi applicable aux relations entre chargeurs, notamment, est problématique. Aucune disposition ne déroge au principe précédemment cité, l'application de la *lex loci delicti*. Mais lorsque le dommage survient en pleine mer, quelle loi faut-il désigner ? Lorsqu'un élément peut permettre de rattacher la survenance du fait dommageable à un lieu terrestre, c'est la loi de ce lieu qui sera appliquée. C'est ce qui a été fait dans l'arrêt navire « Oriental Knight » : une faute d'emportage et d'arrimage du conteneur ayant été commise à Hong-Kong, la Cour fixe à Hong-Kong le lieu de survenance du fait dommageable.⁶⁵

Mais il arrive que ce rattachement n'est pas possible, comme dans l'affaire « Panther ». Ici, les juges ont utilisé l'article 16 de la loi du 18 juin 1966, qui dispose que les règles légales relatives au transport de marchandises sont applicables dès que le transport est effectué au départ ou à destination d'un port français, s'il n'est pas soumis à une convention internationale. Après avoir constaté qu'aucune convention internationale n'était applicable, la Cour d'appel a conclu que cet article était applicable, et que la loi française était ainsi désignée.

Lorsque le Règlement Rome II sur la loi applicable aux obligations non contractuelles entrera en application, les choses devraient être un peu moins compliquées, puisque le juge pourra utiliser la clause d'exception de l'article 4 § 3.

Cependant, la clause d'exception n'est pas une solution satisfaisante en soi. Elle a été critiquée à de nombreuses reprises pour son absence de prévisibilité. En effet, la détermination des « liens les plus étroits » est très souvent aléatoire.

⁶⁵ Montpellier, 11 avril 2005, navire « Oriental Knight », DMF 2008, n°688, obs. Yves Tassel.

La responsabilité entre tiers concernés par un même transport ayant vocation à se développer, il aurait pu être opportun de régler ce problème dans les Règles de Rotterdam. Malheureusement, cela n'a pas été fait. La clause d'exception a encore de beaux jours devant elle.

Une fois la loi désignée, son régime peut être étudié. C'est encore un régime de responsabilité pour faute. La preuve d'un préjudice n'appelant pas de commentaires particuliers en droit maritime, il ne sera pas étudié, pour mieux se concentrer sur la preuve d'une faute (§ 1) et la preuve d'un lien de causalité (§ 2).

§ 1 – La preuve d'une faute

Aucun texte de droit maritime ne traite de la question de la responsabilité du chargeur à l'égard d'un tiers au contrat de transport. La Cour de cassation vient de l'admettre à l'égard de la Convention de Bruxelles de 1924 : « ayant retenu que la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance ne réglementait pas le régime de la responsabilité des chargeurs entre eux (...), la cour d'appel (...), a légalement justifié sa décision ». ⁶⁶ En effet, la Convention de Bruxelles ne s'applique qu'en présence d'un contrat de transport. Or, les chargeurs entre eux ne sont pas liés par un contrat de transport, ni, en général, par tout autre contrat.

En l'absence de dispositions spéciales, c'est donc le droit commun qui retrouve son application. Le principe qu'il édicte est celui d'une responsabilité pour faute.

Il s'agit donc de savoir quelle peut être cette faute.

Sur cette question, il faut citer l'important arrêt de l'Assemblée plénière de la Cour de cassation le 6 octobre 2006. Elle a jugé, et confirmé par la suite, que « le tiers à un contrat peut invoquer, sur le fondement de la responsabilité délictuelle, un manquement contractuel dès lors que ce manquement lui a causé un dommage ».

Cela signifie-t-il que le chargeur qui ne respecterait pas ses obligations générales (préparation de la marchandise au transport, information, sécurité), ou particulières (que l'on verra par la

⁶⁶ Cass. com., 10 mars 2009, navire « MV Panther », DMF 2009, n°702-10, obs. Philippe Delebecque.

suite), pourrait-il se voir reprocher ces manquements non seulement par le transporteur, mais aussi par un tiers qui a subi un dommage ? Ou faut-il toujours que le tiers prouve que le chargeur a manqué au devoir général de ne pas nuire à autrui de l'article 1382 ?

Par exemple, si le chargeur n'a pas respecté l'obligation de marquage de la marchandise, et que lors du chargement, cette marchandise cause un dommage à celle d'un autre chargeur parce que le manutentionnaire ne connaissait pas les caractéristiques de la marchandise qui auraient dû être indiquées par le marquage, le chargeur victime pourra-t-il agir contre le premier chargeur, pour manquement à son obligation de marquage ?

Les auteurs civilistes ont beaucoup réfléchi sur ce type de question, qui est une des conséquences de l'arrêt du 6 octobre 2006. D'une manière générale, il ressort de leur analyse que tout manquement contractuel préjudiciable à un tiers ne peut pas être considéré comme une faute délictuelle. Il faut que ce manquement contractuel soit aussi un comportement manquant à l'obligation générale de ne pas nuire à autrui de l'article 1382.

Ainsi, dans l'exemple donné, il faut savoir si l'absence de marquage est une faute au sens de l'article 1382. La faute de l'article 1382 est analysée la plupart du temps comme une faute objective. Le comportement du prétendu responsable doit être comparé à celui d'un « modèle », le professionnel normal et avisé. Celui-ci doit respecter une obligation de marquage, qui est indispensable, surtout si les opérations de manutention peuvent être délicates.

Dans l'exemple donné, le chargeur devrait être reconnu fautif. La victime devrait pouvoir prouver sa faute.

Un autre régime de responsabilité, mais spécial, fait expressément référence à la faute : c'est le cas de la responsabilité pour incendie de l'alinéa 2 de l'article 1384.

Ce régime s'applique tant à l'égard du détenteur d'un immeuble que d'un meuble. A notre connaissance, il n'a pas été appliqué au chargeur par la jurisprudence. S'il existe et peut être appliqué, n'ayant pas d'incidence concrète, il n'entraînera pas plus de commentaires.

§ 2 – La preuve du lien de causalité

Le tiers qui souhaite engager la responsabilité du chargeur doit prouver que la faute commise par celui-ci est bien à l'origine du dommage qu'il a subi.

Or, cette preuve n'est pas évidente. Sans revenir sur les débats doctrinaux relatifs à la notion de causalité, les juges s'appuient le plus souvent sur les rapports d'expertise. En effet, le juge n'a pas les compétences scientifiques suffisantes pour enquêter et interpréter les faits. Il admettra l'existence d'un lien de causalité lorsque celui-ci aura été démontré par une partie.

Ainsi, on peut citer par exemple cette affaire où la Cour de Montpellier a jugé que, au vu d'un rapport d'analyse micrographique de l'échantillon du fût affecté de la perforation (qui était ici le fait à l'origine du dommage), que « celle-ci n'a révélé aucun défaut trahissant des contraintes provenant de l'emportage, du chargement et du transport, de sorte que la preuve d'un lien de causalité certain entre la faute mise en évidence et le dommage n'est pas rapportée ». ⁶⁷

Si la victime ne parvient pas à rapporter la preuve de ce lien de causalité, elle ne peut pas recevoir de réparation.

Cette exigence peut paraître sévère car dans certains cas, cette preuve est quasiment impossible. Pour éviter ces situations, il a été créé des régimes spéciaux de responsabilité, où l'existence d'une faute et d'un lien de causalité sont présumés. Ces régimes spéciaux sont une exception au principe de la responsabilité pour faute du chargeur.

Ces différents régimes aboutissent à un ensemble équilibré : le chargeur est plutôt protégé, ce qui l'incite à recourir au transport, stimulant ainsi le commerce international, sauf dans certains cas, car il serait alors dans une situation trop dominante qui pourrait conduire à des abus.

⁶⁷ CA Montpellier, 11 avril 2005, navire « Oriental Knight », DMF 2008, n°688, obs. Yves Tassel.

Chapitre 2 – Les exceptions à la responsabilité pour faute du chargeur

Deux régimes dérogent au principe de responsabilité pour faute du chargeur : les hypothèses de responsabilité sans faute du chargeur et les hypothèses de garantie dues par le chargeur.

Section 1 – Les hypothèses de responsabilité sans faute

Quatre mécanismes de responsabilité sans faute existent : la responsabilité du fait du retard dans la présentation de la marchandise au transporteur (A), du fait de la garde de la marchandise (B), et du fait du vice propre de la marchandise (C).

A – La responsabilité du chargeur du fait du retard dans la présentation de la marchandise

Malgré l'évidence de cette obligation, peu de textes la mentionnent. Sur cette question, les Règles de La Haye-Visby ne prévoient rien, ni les Règles de Hambourg, ni les Règles de Rotterdam. A l'origine, celles-ci régissaient en partie le sujet : Philippe Delebecque écrivait en octobre 2007 qu' « il est implicitement prévu que le chargeur n'est pas responsable pour les dommages consécutifs au retard pris par le navire à la suite d'une défaillance du chargeur. Pour le reste (réparation, évaluation du préjudice, compétence, mais non prescription), la convention n'a pas voix au chapitre : ce sont donc les règles découlant de la loi applicable qui ont vocation à régir la situation ». ⁶⁸ Il faut alors se reporter au droit national.

Le décret français du 31 décembre 1966 dispose que le chargeur doit apporter la marchandise aux temps et lieux fixés par la convention ou par les usages du port du débarquement (article 43). S'il ne le fait pas, le transporteur peut lui demander de rembourser les dommages que ce

⁶⁸ Voir DMF 2007 n°685, Philippe Delebecque, « Le projet CNUDCI sur le transport de marchandises entièrement ou partiellement par mer : derniers pas avant une adoption ? ».

retard lui a fait subir. Ceux-ci doivent être prouvés, et le montant de l'indemnité ne peut excéder le fret que celui-ci devait percevoir (article 43 du décret).

Pour engager la responsabilité du chargeur du fait du retard dans la présentation de la marchandise, le transporteur doit donc prouver que la marchandise a été présentée hors des délais convenus, qu'il a subi un préjudice et le lien de causalité entre les deux.

Comme en droit commun, il appartient au juge d'évaluer le préjudice réellement subi. La Cour d'appel de Paris a ainsi soustrait du fret les montants de frais de chargement, de déchargement, de commission ainsi que le « plus bunker » ou surcharge combustible.⁶⁹

Ainsi, en plus du remboursement du fret, le transporteur maritime peut également demander le remboursement des frais de manutention engagés. En effet, en raison de l'annulation tardive de l'embarquement, le transporteur n'a pu annuler les opérations de manutention commandées et a donc dû les payer.⁷⁰

Une application de l'article 43 a été faite dans une affaire où les parties avaient prévu que le chargement serait fait en cale ou en pontée, à l'option du capitaine. Le chargeur, ayant refusé ensuite qu'une partie de la marchandise soit chargée en pontée, a été condamné à payer au transporteur le montant du préjudice subi par celui-ci.⁷¹

Le droit allemand prévoit à près la même chose. Le paragraphe 588 Handelsgesetzbuch (HGB) dispose que dans le contrat de transport de marchandises par mer, le chargeur est tenu, à la demande du capitaine et sans délais, de présenter les marchandises en vue de leur embarquement. En cas de défaillance du chargeur, le transporteur n'est pas tenu d'attendre la présentation des marchandises à l'embarquement. Si le voyage est entrepris sans que les marchandises du chargeur aient été embarquées, celui-ci est tenu de payer la totalité du fret qui a été convenu. Le paragraphe 588 précise encore que si le transporteur fait valoir son droit au paiement du fret pour les marchandises non fournies par le chargeur, il doit l'en aviser avant le commencement du voyage sous peine de déchéance de son droit à paiement du faux fret.

⁶⁹ CA Paris, 10 juin 1985, DMF 1987, p. 86.

⁷⁰ CA Rouen, 2^e ch., 17 sept. 1992, Agence Maritime Havraise c/ Carribean Lines.

⁷¹ T. com. Marseille, 14 mars 1975, DMF 1975, p. 559.

Peut-on imaginer que les parties insèrent des clauses de non-responsabilité du chargeur pour retard à la livraison, comme le transporteur le fait régulièrement ?

Le droit du transport est par principe un droit protégeant le chargeur contre les abus qu'est susceptible de lui faire subir le transporteur. Si celui-ci accepte de favoriser le chargeur, il n'y a aucune raison de l'en empêcher. Mais en pratique, aucun transporteur ne rédige de connaissements comportant ce type de clause car elles sont bien trop avantageuses pour le chargeur. D'ailleurs, l'obligation de présentation de la marchandise ne présente guère de contentieux car le chargeur a lui-même intérêt à la respecter s'il veut que sa marchandise arrive à l'heure.

B – La responsabilité du chargeur du fait du vice propre de la marchandise

Cette fois encore, la loi française du 18 juin 1966 est plus claire que la Convention de Bruxelles de 1924. Elle dispose clairement en son article 25 que « le chargeur est responsable des dommages causés au navire par sa faute ou par le vice propre de sa marchandise ».

On notera pour plus tard que la loi désigne expressément le navire, ce qui signifie que les tiers ne pourront pas se prévaloir du vice propre pour engager la responsabilité du chargeur.

Le Code de commerce établissait dès 1807 ce cas excepté à la responsabilité du transporteur. Il existe toujours à l'article L. 133-1.

Cependant, il n'est pas défini. La doctrine reprend en général la définition proposée par MM. Bonassies et Scapel, qui est le « défaut affectant la marchandise »⁷² entraînant la marchandise à une « propension à se détériorer sous l'effet d'un transport maritime effectué dans des conditions normales »⁷³. Il est difficile à apprécier car il est souvent très proche de la faute du chargeur, qui n'a pas assuré des soins suffisants avant la remise de la marchandise au transporteur. Mais la jurisprudence étoffée fournit de nombreux exemples, comme celui-ci : « L'avarie par mouille antérieure à la prise en charge s'assimile au vice propre de la marchandise et exonère, même en l'absence de réserves au connaissement, le transporteur maritime de sa responsabilité. »⁷⁴

⁷² Traité de droit maritime, LGDJ, éd. 2006, n°1084.

⁷³ Cass. com., 9 juill. 1996, no 94-13.396.

⁷⁴ Rouen, 2 mai 1996, navire « Hoegh Banniere », DMF 1997 n°568.

Sont ainsi reconnus comme étant des vices propres : l'existence de bactéries sur la marchandise, provoquant leur pourriture, ou d'une maladie, d'un mauvais conditionnement de la marchandise (morues insuffisamment salées), des insectes qui avaient envahi la marchandise avant sa remise au transporteur...⁷⁵

Le vice propre est-il bien un cas de responsabilité pour faute du chargeur ? N'est-il pas plutôt un cas de responsabilité sans faute ? On peut hésiter. Le demandeur doit toujours prouver trois éléments : le vice propre de la chose (qui se substitue à la faute), le dommage et un lien de causalité. Mais le vice propre n'est pas à proprement parler une faute du chargeur, car c'est la marchandise en elle-même qui est envisagée, et non le comportement du chargeur.

L'absence de réserves portées par le transporteur lui rend plus difficile la preuve d'un vice propre. La même jurisprudence évoquée précédemment lors du manquement à l'obligation de préparation est ici applicable.

La freinte de route est aussi très proche du vice propre de la marchandise. C'est une tolérance de perte due à « la nature spéciale de la marchandise transportée »⁷⁶.

Ces freintes de route sont réglementées par des normes spécifiques, en fonction de la nature de la marchandise, de la route empruntée et de la période pendant laquelle le transport est effectué.

Les professionnels du transport connaissent ce phénomène, aussi le contentieux qui pouvait survenir est maintenant tari par l'existence de cette réglementation spécifique.

Il n'est pas choquant que ce soit le chargeur qui supporte le vice propre de la marchandise et la freinte de route, car même si le transporteur est débiteur d'une obligation de conservation de la marchandise, il ne peut pas conserver une chose qui est viciée avant qu'il ne la prenne en charge, ou qui par nature, va se perdre partiellement.

La responsabilité du fait de la garde de la marchandise est un autre cas de responsabilité sans faute.

⁷⁵ De nombreux exemples sont fournis au Lamy Transport, tome II, n°523.

⁷⁶ CA Bordeaux, 14 nov. 1990.

C – La responsabilité du fait de la garde de la marchandise

On peut se demander si cette responsabilité n'a pas été supplantée par le vice propre de la chose. Il n'en est rien, car le vice propre de la marchandise ne concerne que le transporteur, et non les tiers au contrat de transport.

Le chargeur peut être responsable sur le fondement de la garde de la chose à l'égard des tiers à l'opération de transport. Cependant, en droit maritime, l'expression « tiers » est insuffisante pour espérer analyser assez finement la situation. En effet, certaines personnes sont des tiers au contrat de transport, mais ne sont pas pour autant totalement étrangères à l'opération de transport. Ce sont les tiers relatifs. D'autres personnes y sont totalement étrangères, ce sont les tiers absolus. La détermination du gardien de la marchandise (1) sera envisagée avant le régime de la garde (2).

1 – La détermination du gardien de la marchandise

La notion de garde de la marchandise est la même qu'en droit commun : est considéré comme gardien la personne qui a l'usage, la direction et le contrôle de la chose (ici, la marchandise).

Dès que la marchandise est entrée dans les bornes du transport, le transporteur a certes la maîtrise de son transport, mais en a-t-il l'usage, la direction et le contrôle ?

Une discussion doctrinale a eu lieu, dont le Doyen Rodière a été l'un des acteurs, pour savoir si la théorie de la garde de la structure et de la garde du comportement devait être appliquée au droit maritime. En effet, cette théorie opère une distinction entre la garde de la structure, conservée par la personne qui connaît le plus la chose (le propriétaire, en général) et la garde du comportement, supportée par la personne qui détient la chose. Le gardien de la structure aurait été le chargeur, et le transporteur, le gardien du comportement. Le Doyen Rodière a refusé d'appliquer cette théorie au maritime, car « le transporteur a la maîtrise de l'opération de transport et il a la marchandise en mains depuis la prise en charge jusqu'à la livraison. Ces motifs doivent faire reconnaître qu'il en a la garde pendant tout ce temps ». ⁷⁷

Ce point de vue doit être supporté. On peut y ajouter un argument supplémentaire : le droit maritime a pour ainsi dire déjà prévu le vice propre de la chose pour faire supporter au chargeur les conséquences d'une malformation indécélable par le transporteur lors de la prise

⁷⁷ Traité de droit maritime, René Rodière, p. 172, n°534.

en charge. Reprendre la théorie de la garde de la structure et la garde du comportement aurait donc eu pour conséquence de bouleverser le mécanisme déjà en place.

La Convention de Hambourg a la même solution en son article 4 : « les marchandises sont réputées être sous la garde du transporteur à partir du moment où celui-ci les prend en charge des mains du chargeur (...) jusqu'au moment où il en effectue la livraison », c'est-à-dire, par la remise de la marchandise au destinataire.

Ainsi, le chargeur ne peut voir sa responsabilité engagée sur ce fondement qu'en dehors des bornes du transport. Sont considérées comme extérieures au transport les opérations d'emportage et de dépotage, si la marchandise n'a pas été réceptionnée par le destinataire.

Ce dernier cas est important, car il arrive fréquemment que des marchandises soient « en souffrance ». Cette question n'était pas envisagée par les textes, mais l'article 48 de la nouvelle Convention de la CNUDCI sur le transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer le régit. Est considérée comme une marchandise en souffrance la marchandise qui n'est pas réceptionnée par le destinataire en temps et en heure, ou lorsque le transporteur est en droit de refuser la délivrance à la personne qui se présente. Le transporteur peut prendre alors toutes les mesures appropriées qu'il jugera bon, les vendre ou même les détruire, conformément à la loi où les marchandises sont situées, après avoir averti le destinataire ou le delivery order mentionné au contrat. Désormais, le principe est donc simple : le transporteur n'est pas responsable des dommages ou de la perte de la marchandise quand elle est en souffrance, sauf lorsqu'il n'a pas pris les bonnes dispositions pour la conserver. Si le destinataire ne se manifeste pas et reste inconnu, c'est le chargeur qui est réputé être le gardien de ces marchandises en souffrance. C'est donc une grande responsabilité qu'endosse le chargeur : une fois que la marchandise est arrivée à bon port, c'est à ses risques qu'elle attendra d'être prise en charge.

2 – Régime de la responsabilité du fait de la garde de la marchandise

Ce régime est celui d'une responsabilité sans faute. Si un conteneur empoté par le chargeur avec une marchandise dangereuse explose pendant son séjour sur quai et blesse un passant à sa proximité, celui-ci pourra engager la responsabilité du chargeur dans le cadre du droit

commun, sur le fondement de l'article 1384 alinéa 1 du Code civil. Il est très bien protégé puisqu'il a simplement besoin de prouver que le fait dommageable (l'explosion), son dommage (corporel) et le lien de causalité entre les deux (l'explosion l'a blessé).⁷⁸

Ce régime vaut pour les tiers absolus (les passants) comme pour les tiers relatifs (les tiers intéressés à l'opération de transport), c'est-à-dire les autres chargeurs et les ports.

-Les autres chargeurs peuvent-ils engager la responsabilité du chargeur du fait de la garde de sa marchandise ? Comme il a été dit précédemment, c'est le transporteur qui est le gardien de la marchandise pendant le transport, et non le chargeur. Les autres chargeurs ne peuvent donc agir sur le fondement de l'article 1384 alinéa 1 que pour la période précédant le chargement et suivant le déchargement (et seulement si la marchandise n'a pas été délivrée au destinataire). Cette logique est confortée par l'article 25 de la loi du 18 juin 1966, qui prévoit que « le chargeur est responsable des dommages causés au navire ou aux autres marchandises par sa faute ou par le vice propre de sa marchandise ». Ainsi, le transporteur peut toujours agir contre le chargeur en invoquant une faute ou un vice propre, mais pas sur le fondement de la responsabilité sans faute.

Sur ce sujet, un arrêt très récent de la Cour de cassation (navire *Panther*) ne peut pas être passé sous silence. Cet arrêt détermine la loi applicable à la responsabilité des chargeurs entre eux pendant un voyage maritime. Il a été déjà analysé précédemment, on n'y reviendra donc pas.

-Les ports bénéficient-ils aussi de la responsabilité sans faute ?

Le Professeur Martin Ndende admet que le port puisse engager la responsabilité du chargeur du fait de la garde des engins portuaires qui lui avaient été confiés.⁷⁹

On avouera ne pas très bien comprendre cette possibilité puisque on voit mal le chargeur louer un engin de manutention portuaire puisque les textes actuels obligent le transporteur à prendre

⁷⁸ DMF 2008, n° 689, p. 147 « la responsabilité du chargeur envers les penitus extranei, le point de vue belge », Ralph De Wit.

⁷⁹ DMF 2008, n°689, p. 152, « la responsabilité du chargeur à l'égard du port, le point de vue français », Martin Ndende.

en charge à la manutention. Robert Rézenthel ne reprend d'ailleurs pas cette hypothèse dans sa note consacrée à la garde des outillages portuaires.⁸⁰

Toutefois, dans un futur peut-être proche, cela sera sans doute possible, puisque l'article 13 paragraphe 2 des Règles de Rotterdam prévoit que le transporteur et le chargeur peuvent convenir que le chargement, la manutention, l'arrimage ou le déchargement des marchandises seront exécutés par le chargeur, le chargeur documentaire ou le destinataire.⁸¹

D – La responsabilité du fait du chargement non déclaré d'une marchandise dangereuse

Le transport de marchandises dangereuses fait l'objet d'une réglementation spécifique, et, par conséquent, des études ont été menées sur la question : des mémoires du CDMT (*le transport de marchandises dangereuses par porte-conteneurs*, de Julie Séguineau ; *le transport de marchandises dangereuses*, de Laetitia Ravier ; *le transport maritime de déchets dangereux*, par Laurence Nahon) et des ouvrages (*The carriage of dangerous goods by sea*, par Güner-Özbek et Meltem Deniz). Un renvoi serait toutefois trop évasif ; il sera ici évoqué les points principaux.

La première question est celle de l'identification des marchandises dangereuses (1) et la seconde, celle de leur régime (2).

1 – L'identification des marchandises dangereuses

Les textes originels du transport maritime moderne (Règles de La Haye-Visby et décret français de 1966) parlent de marchandises dangereuses, inflammables ou explosives, mais n'en donnent pas la définition.

Les juges ont donc pallié l'oubli du législateur en tentant de trouver une définition fonctionnelle. Par exemple, les juges anglais retenaient que « *the word « dangerous » in the expression « goods of ... [a] dangerous nature » must be given a broad meaning. Goods may be dangerous if they are dangerous to other goods, even though they are not dangerous to the vessel itself. A groundnut cargo is of a dangerous nature if it is liable to give rise to the loss*

⁸⁰ DMF 1998, n°579, « l'autorité portuaire et le régime juridique de la garde », Robert Rézenthel.

⁸¹ DMF 2009, n°702, p. 335, « la Convention sur les contrats internationaux de transport de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer : a *civil law perspective* », Philippe Delebecque.

*of the other cargo loaded on the same vessel by dumping at sea. The liability of the shipper under article 4(6) of the Hague Rules is strict irrespective of fault or neglect on his part ».*⁸²

Il a fallu attendre l'intervention d'une organisation internationale, l'Organisation Maritime Internationale (OMI), pour qu'une énumération claire des marchandises dangereuses voie le jour. L'OMI publie chaque année le code maritime international des marchandises dangereuses appelé Code IMDG (International maritime code for dangerous goods). Ayant pour objectif d'uniformiser des règles en matière de transports de marchandises dangereuses, ce Code a été édicté pour appliquer les dispositions du chapitre VII de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer du 1er novembre 1974, dite SOLAS 1974. Les recommandations du Code IMDG ont été plusieurs fois transposées en droit français (par plusieurs arrêtés, dont le dernier en date est celui du 22 décembre 2006. Ce Code fournit une liste très précise des marchandises devant être considérées comme dangereuses. Une convention internationale a été adoptée, mais tarde à entrer en vigueur.⁸³

Au premier problème de l'absence de définition s'en est succédé un deuxième : quelle est l'autorité du Code IMDG ? Une marchandise ne peut-elle être considérée comme dangereuse que si le Code le prévoit ?

Il est clair que dès que les recommandations de l'OMI ont été transposées dans le droit national, celles-ci ont une valeur impérative. Ainsi, toutes les marchandises reconnues comme dangereuses par le Code devront l'être aussi par les juges. La question se pose principalement pour les produits qui n'ont pas encore été reconnu comme dangereux par l'OMI (par exemple parce qu'ils viennent d'être inventés), mais qui ont de fortes chances de l'être. A notre connaissance, la jurisprudence française ne s'est pas encore prononcée. Ce n'est pas le cas de la Belgique, où le Tribunal de commerce d'Anvers a décidé, le 5 janvier 2007, qu'en droit belge, des marchandises ne peuvent être considérées comme dangereuses que si elles sont listées comme telles dans la Code IMDG.⁸⁴ A l'inverse, les juges anglais ont retenu que par « marchandises dangereuses », dans le sens de la Règle 4 (6) des Règles de La Haye-Visby, il faut entendre toutes marchandises susceptibles, directement ou indirectement, de causer un

⁸² House of Lords 22 January 1998, *Effort Shipping Co. Ltd. v. Linden Management S.A. and Another—The Giannis NK* ([1999] 1 Lloyd's Rep. 337).

⁸³ DMF 2009, n°702, Måns JACOBSSON, « La Convention SNPD entrera-t-elle en vigueur ? ».

⁸⁴ Tribunal de commerce d'Anvers, 7 janvier 2007, *navire « Star Ikebana »*, inédit mais cité in DMF 2008, n°689, p. 117, « La responsabilité du chargeur dans ses relations avec le transporteur, le point de vue belge », Wim Fransen.

dommage au navire ou aux autres marchandises. Ainsi suffisait-il que le réceptionnaire ait saisi le navire parce que la cargaison de sucre s'était agglomérée.⁸⁵

2 – Le régime applicable aux marchandises dangereuses

Les deux textes principaux (l'article 4 § 6 des Règles de La Haye-Visby et l'article 44 du décret du 31 décembre 1966) obligent le chargeur à déclarer la marchandise dangereuse. Le transporteur a ensuite le choix de les accepter ou non. L'absence de déclaration (a) et la déclaration (b) doivent être envisagés successivement.

a) En l'absence de déclaration de la marchandise

Si le chargeur n'a pas déclaré la marchandise dangereuse au transporteur ou qu'il a réussi à faire embarquer la marchandise alors que le transporteur ne l'avait pas acceptée, il est responsable de tout dommage résultant directement ou indirectement de leur embarquement (mêmes textes). Le transporteur n'a donc pas besoin de prouver l'existence d'une faute dans la préparation de la marchandise. C'est au chargeur, s'il veut s'exonérer de sa responsabilité, de prouver l'existence d'un cas de force majeure, d'un fait du tiers ou d'une faute de la victime (le transporteur).

Cette lecture de l'article 4 § 6 est confortée par un arrêt de la Chambre des Lords, l'affaire du MS « Giannis N. K. » : le seul fait du chargement non déclaré d'une marchandise non dangereuse engage la responsabilité du chargeur⁸⁶.

Ce régime de responsabilité, très favorable au transporteur puisque le chargeur ne bénéficie pas de la limitation de responsabilité, se justifie par le risque de péril à la totalité de l'expédition maritime. En effet, si une marchandise dangereuse non déclarée est chargée dans des conditions contre-indiquées, un sinistre peut se déclencher et causer des dommages considérables, tant pour les participants à l'expédition que pour les tiers et l'environnement.

Des critiques se sont élevées en faveur du chargeur, parce qu'il a pu commettre une erreur d'inattention en omettant de déclarer au transporteur une marchandise classée comme dangereuse, il est donc injuste qu'il supporte toutes les conséquences du dommage

⁸⁵ London Arbitration 13/01, Lloyd's Maritime Law Newsletter (LMNL) 562, 24 mai 2001.

⁸⁶ Ms « Giannis N.K. [1998] 1 Lloyd's Rep., 337.

considérable qui avait pu en résulter. Ce point sera développé ensuite, dans la partie consacrée aux effets de la responsabilité du chargeur.

b) En cas de déclaration de la marchandise

La Convention SOLAS de 1974, en vigueur depuis le 25 mai 1980⁸⁷, le Code IMDG⁸⁸ et les textes français⁸⁹ font l'obligation au chargeur de fournir au capitaine, à l'armateur ou au gérant du navire transportant des marchandises dangereuses, une déclaration comportant un certain nombre de mentions obligatoires. Cette déclaration peut se présenter sous la forme d'une déclaration d'expédition, de transport ou de chargement de matières dangereuses à condition de porter toutes les informations requises. Ces informations sont au nombre de neuf et ont été placées en annexe à la fin de ce mémoire (annexe I).

Si le chargeur a utilisé un conteneur ou un contenant permettant de rassembler plusieurs marchandises, il doit respecter la réglementation relative aux séparations des matières, qui empêche de faire voyager côte à côte des marchandises incompatibles. Le chargeur doit donc d'abord connaître les risques présentés par les marchandises. Puis, il doit se reporter aux colonnes (16) et (17) de la Liste des marchandises dangereuses afin d'établir les conditions particulières de séparation. Enfin, il doit se reporter aux dispositions générales pour la séparation des marchandises dangereuses de classes différentes qui sont indiquées dans le « Tableau de séparation des matières », qui schématise la réglementation applicable.⁹⁰

Même si les marchandises dangereuses ont été acceptées par le transporteur, celui-ci conserve des prérogatives importantes à leur égard. L'article 4 § 6 alinéa 2 dispose en effet que « si

⁸⁷ Publiée au D. n° 80-369, 14 mai 1980, JO 23 mai.

⁸⁸ Depuis le 1^{er} janvier 2004, le Code IMDG ne présente plus (sauf exceptions) le caractère de simples recommandations et ce en application des nouvelles dispositions du chapitre VII de la Convention Solas. Devenu obligatoire, il s'impose désormais à tous les expéditeurs comme aux transporteurs sans avoir recours à des dispositions intérieures venant en préciser la portée.

⁸⁹ Les textes français applicable en la matière sont la loi n° 83-581 du 5 juillet 1983 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution (modifiée par L. n° 90-602, 12 juill. ; L. n° 92-1336, 16 déc. 1992, JO 23 déc. ; L. n° 96-151, 26 févr. 1996, JO 27 févr. ; L. n° 2001-43, 16 janv. 2001, JO 17 janv. ; L. n° 2006-686, 13 juin 2006, JO 14 juin), le décret n° 84-810 du 30 août 1984 (JO 1^{er} septembre et l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié, relatif à la sécurité des navires.

⁹⁰ Lamy Transport, t. III, n°1717 et 1729 pour le tableau de séparation.

quelqu'une de ces marchandises embarquées à la connaissance et avec le consentement du transporteur devenait un danger pour le navire ou la cargaison, elle pourrait de la même façon être débarquée ou détruite ou rendue inoffensive par le transporteur, sans responsabilité de la part du transporteur, si ce n'est du chef d'avaries communes, s'il y a lieu ».

Les Règles de Hambourg ne remettent pas en cause ce modèle général. Elles sont cependant plus précises que les textes originels. L'article 13 insiste, par exemple, sur l'obligation pour le chargeur d'apposer « sur les marchandises dangereuses une étiquette indiquant de manière appropriée qu'elles sont dangereuses ».

Cette même remarque est valable pour les Règles de Rotterdam (article 32). Il faut noter cependant que ces Règles proposent une définition des marchandises dangereuses : toutes les marchandises, qui « par leur nature ou leur caractère, présentent ou risquent selon toute vraisemblance raisonnable de présenter un danger pour les personnes, les biens ou l'environnement ». Il est très regrettable que les rédacteurs de ces Règles n'aient pas fait de référence directe au Code IMDG, qui existait au moment de leurs réunions de travaux préparatoires. Seule une référence indirecte est faite à cette réglementation, en obligeant le chargeur à respecter « la loi, la réglementation ou les autres exigences des autorités publiques qui s'appliquent à n'importe quelle étape du transport prévu » pour le marquage et l'étiquetage de la marchandise. Une formule alambiquée malheureusement caractéristique de cette nouvelle Convention.

Toutes ces hypothèses de responsabilité sans faute sont à distinguer de celles de garantie, faisant supporter au chargeur des obligations plus importantes.

Section 2 – Les hypothèses de garantie

Dans un sens large, la garantie se définit comme une « obligation accessoire qui naît de certains contrats (vente, bail, entreprise, etc.) à la charge d'une partie et qui renforce la

position de l'autre lorsqu'en cours d'exécution celle-ci n'obtient pas les satisfactions qu'elle était en droit d'attendre".⁹¹ Cette obligation accessoire se traduit par ce que le débiteur est tenu de réparer les conséquences de l'inexécution, quelle qu'en soit la cause, même lorsqu'elle résulte d'un cas fortuit.⁹² Elle va ainsi beaucoup plus loin que l'obligation de résultat, dont elle se sépare radicalement : non seulement la charge de la preuve est renversée, mais l'étendue de l'obligation est affectée au fond.⁹³

En droit maritime, le chargeur est garant de ses déclarations à l'égard du transporteur (§ 1) et du paiement du prix (§ 2).

§ 1 – La garantie du chargeur du fait d'une fausse déclaration

Il faut d'abord détailler le contenu des déclarations que doit faire le chargeur (1) avant d'en envisager les sanctions (2).

1 – Le contenu des déclarations

Selon l'article 3 de la Convention de Bruxelles et l'article 35 du décret du 31 décembre 1966, le chargeur doit déclarer par écrit au transporteur tous les éléments permettant d'identifier la marchandise (marques, nombre, quantité, poids) et faire une déclaration spéciale pour les marchandises dangereuses (cf infra).

Qu'est-ce que le chargeur doit déclarer ?

Le chargeur doit déclarer le poids de la marchandise transportée. Cette mention du poids est importante pour apprécier l'existence de manquants à la livraison. A la remise de la marchandise au transporteur, si le poids est inférieur à celui qui a été mentionné au chargement, cela signifie qu'il y a des manquants.

Outre le poids, le chargeur doit aussi déclarer :

⁹¹ G. Cornu et alii, Vocabulaire juridique, PUF, voir Garantie.

⁹² H. et L. Mazeaud et A. Tunc, Traité théorique et pratique de la responsabilité civile, t. 1, Montchrestien, t. I, n° 103-8.

⁹³ Philippe Le Tourneau et Mathieu Poumarède, JurisClasseur Civil Code, Fascicule 20, n° 46.

- la nature de la marchandise remise au transporteur, telle que celle-ci est habituellement désignée par les professionnels : ce point est très important, compte tenu des sanctions attachées à la fausse déclaration du chargeur ;
- le type d'emballage ;
- les marques et le nombre de colis, spécialement lorsque ceux-ci sont logés en caisses ou en conteneurs, car, pour le calcul du montant de la réparation, si le nombre de colis contenus dans le conteneur n'est pas indiqué, c'est le conteneur qui est considéré comme un colis.⁹⁴

Ces déclarations sont essentielles car elles permettent au connaissement de remplir sa fonction « magique », la représentation de la marchandise⁹⁵. En effet, un tiers doit pouvoir se faire une idée de la marchandise par la simple lecture du connaissement. Si le chargeur a manqué de rigueur dans ses déclarations, le connaissement ne remplit plus cette fonction indispensable.

2 – La sanction d'une fausse déclaration

On entend par fausses déclarations les informations relatives aux caractéristiques de la marchandise transportée, adressées au transporteur, et ne correspondant pas à la réalité. La responsabilité du chargeur du fait d'une fausse déclaration est complexe. En effet, les Règles de la Haye-Visby disposent en leur article 3 § 5 que « le chargeur sera considéré avoir garanti au transporteur, au moment du chargement, l'exactitude des marques, du nombre et de la quantité et du poids tels qu'ils ont été fournis par lui, et le chargeur indemnifiera le transporteur de toutes pertes, dommages et dépenses provenant ou résultant d'inexactitudes sur ces points. » Pour ces déclarations, il s'agit d'une garantie et non d'un régime de responsabilité sans faute. En effet, le transporteur n'a pas à établir la preuve du lien de causalité, ni la preuve de la faute du chargeur, mais simplement la preuve de l'inexactitude des informations données par le chargeur. En fait, deux régimes de garantie co-existent : la garantie sanctionnant des inexactitudes portant sur les marques, le nombre, la qualité ou le poids des marchandises (a) et la garantie sanctionnant une fausse déclaration sciemment

⁹⁴ Cass. com., 29 janvier 1980, n° 77-14.923.

⁹⁵ Pierre Bonassies, Le droit positif français en 2004, DMF 2004, n°9-93.

inexacte concernant la nature et la valeur de la marchandise (b). Les sanctions ne s'arrêtent pas là : les transporteur insèrent souvent dans les connaissements des clauses pénales (c).

a) Sanction des inexactitudes portant sur les marques, le nombre, la qualité ou le poids des marchandises

Le chargeur garantit au transporteur l'exactitude des informations relatives aux marques, au nombre, à la qualité et au poids des marchandises (article 3 § 5 des Règles de La Haye-Visby). La loi française du 18 juin 1966 est encore plus générale puisqu'elle dispose en son article 19 que « le chargeur est garant de l'exactitude des mentions relatives à la marchandise inscrite sur ses déclarations au connaissement ».

En conséquence, le chargeur doit être particulièrement vigilant lorsqu'il porte des informations sur le connaissement. En effet, même s'il pensait sincèrement qu'elles étaient vraies, alors qu'elles s'avèrent fausses par la suite, il en sera tenu pour responsable. C'est la particularité de l'obligation de garantie : ses effets sont tellement forts que l'on ne permet pas au débiteur la moindre défaillance, quel qu'en soit le prétexte.

Le transporteur ne peut se prévaloir de cette inexactitude qu'à l'égard du chargeur. Par conséquent, il reste responsable à l'égard du réceptionnaire, des marchandises telles que décrites au connaissement, sauf qu'il a ensuite un recours contre le chargeur.⁹⁶

b) La sanction particulière d'une fausse déclaration sciemment inexacte concernant la nature et la valeur de la marchandise

Il arrive souvent que le chargeur déclare que la marchandise est d'une autre nature ou d'une valeur inférieure à sa valeur véritable pour payer un fret moins élevé. Les textes sanctionnent ce comportement frauduleux très sévèrement : le transporteur n'encourt aucune responsabilité pour les pertes ou dommages survenus à ces marchandises (article 31 de la loi du 18 juin 1966 et article 4 § 5 de la Convention de Bruxelles), alors même qu'il n'y a aucun rapport de causalité entre la déclaration inexacte et le dommage.⁹⁷ Cette sanction est, selon Rodière, une

⁹⁶ Nombreux exemples, dont CA Aix-en-Provence, 17 avril 1956 ; CA Paris, 13 juillet 1979.

⁹⁷ CA Paris, 20 mars 1969, DMF 1969, p. 735.

véritable peine privée.⁹⁸ En effet, la loi accorde au transporteur un avantage considérable : alors même que la fausse déclaration n'aurait eu aucune influence sur le dommage subi par le transporteur, le chargeur peut être condamné à en supporter les conséquences.

La jurisprudence donne des exemples d'affaires où les chargeurs ont menti pour bénéficier de tarifs de frets plus avantageux : des vieilles chaussures sont déclarées comme « déchets de cuir » (T. com. Seine, 28 déc. 1951, DMF 1952, som., p. 675), des colis de briquets déclarés comme cartons de jouets (CA Paris, 7 juill. 1978), des moules déclarées comme blancs de seiches (CA Aix-en-Provence, 2e ch., 22 oct. 1991).

Pour que le transporteur bénéficie de cette sanction particulièrement sévère, encore faut-il qu'il prouve que le chargeur a fait « sciemment » une déclaration inexacte. Ainsi, la fausse déclaration doit avoir été volontaire. Peu importe les causes qui ont motivé le chargeur à faire une déclaration inexacte, il suffit que celui-ci ait menti. Les juges vérifient que la preuve de cet élément intentionnel est suffisante. Tel n'a pas été le cas dans l'affaire portée devant la Cour d'appel d'Aix-en-Provence, en date du 15 janvier 1998. Une description incomplète de la cargaison, s'expliquant par les « instructions quelque peu imprécises et en un français approximatif » données par le chargeur à son transitaire qui les a mal comprises, constitue une omission involontaire.⁹⁹

Les hypothèses envisagées valent pour une responsabilité directe du chargeur ; mais il arrive souvent qu'un chargeur ait subi un dommage à cause d'une marchandise mal arrimée, parce que le transporteur n'avait pas obtenu les informations nécessaires à un bon arrimage. Comment le droit maritime appréhende-t-il ce problème ? Il a été retenu que le transporteur est responsable à l'égard du chargeur victime, mais qu'il peut appeler en garantie le chargeur fautif. En effet, en précisant que le transporteur ne peut se prévaloir qu'à l'égard du chargeur de l'inexactitude que celui-ci commet, l'article 19 alinéa 3 de la loi s'oppose à ce que le transporteur invoque la faute du chargeur pour écarter sa propre responsabilité.¹⁰⁰ Ces dispositions se retrouvent dans la Convention de Bruxelles (art. 3, § 5) et dans les Règles de Hambourg (art. 17, § 1).

⁹⁸ Traité de droit maritime, René Rodière, t. 2, n° 429.

⁹⁹ CA Aix-en-Provence, 15 janvier 1998.

¹⁰⁰ Cass. com., 7 déc. 1983 : BT 1984, p. 414.

c) Sanctions conventionnelles

Si la fausse déclaration a fait bénéficier l'affréteur d'un tarif plus avantageux que celui qui aurait dû être appliqué, le transporteur bénéficie d'une action en redressement du prix du transport. En général, les transporteurs se prémunissent d'un tel risque en insérant dans les connaissements des clauses stipulant que le chargeur paiera une majoration supplémentaire à titre de sanction. Ces clauses, qui prévoient bien que le débiteur devra au créancier des sommes fixées par les parties en cas d'inexécution, doivent être qualifiées de clauses pénales. Elles sont licites.

§ 2 – La garantie du paiement du fret

Les conventions internationales ne se préoccupent pas de cette question. La Convention de Bruxelles de 1924 ne la mentionne même pas. Les Conventions de Hambourg et de Rotterdam disposent simplement dans leur article 1^{er}, consacré aux définitions, que le contrat de transport est conclu moyennant « paiement d'un fret ».

Il faut donc recourir aux textes internes.

L'article L 132-8 introduit la garantie du paiement du transporteur : « La lettre de voiture forme un contrat entre l'expéditeur, le voiturier et le destinataire ou entre l'expéditeur, le destinataire, le commissionnaire et le voiturier. Le voiturier a ainsi une action directe en paiement de ses prestations à l'encontre de l'expéditeur et du destinataire, lesquels sont garants du paiement du prix du transport. Toute clause contraire est réputée non écrite. » Cependant, ce texte n'est pas applicable au transport maritime.

Il faut recourir à l'article 41 du décret du 31 décembre 1966, qui dispose que « Le chargeur doit le prix du transport ou fret. » et, en son alinéa 2, « en cas de fret payable à destination, le réceptionnaire en est également débiteur s'il accepte la livraison de la marchandise. »

C'est donc en fonction des accords intervenus entre les parties que le fret sera payable au départ par le chargeur, ou à l'arrivée, par le destinataire.

Pour s'assurer du paiement, le transporteur a deux garanties : une garantie générale et un privilège spécial.

La garantie générale est celle de l'article 2286 du Code civil, qui est le droit de rétention. « Peut se prévaloir d'un droit de rétention sur la chose : 2° Celui dont la créance impayée résulte du contrat qui l'oblige à la livrer ». Cependant, ce droit est très limité. En effet, l'article 48 du décret du 31 décembre 1966 dispose que « le capitaine ne peut retenir les marchandises dans son navire faute de paiement de son fret ». Le transporteur peut donc user de son droit de rétention, mais seulement à terre.

La deuxième garantie, plus spéciale, est un privilège. L'article 23 de la loi du 18 juin 1966 accorde au transporteur (ou au capitaine agissant en son nom) un privilège sur les marchandises pour le paiement du fret : « Le capitaine est préféré, pour son fret, sur les marchandises de son chargement, pendant la quinzaine après leur délivrance si elles n'ont passé en mains tierces. »

Si le destinataire ne se manifeste pas, c'est contre le chargeur que le transporteur va mettre en oeuvre ces deux garanties. Le chargeur est, à cet égard, le débiteur de premier plan.

Enfin, les transporteurs insèrent la plupart du temps dans les connaissements des clauses de « fret acquis à tout événement ».

Un vieux problème se pose dans le cas où le transport maritime n'a pas pu être mené jusqu'à son terme, par exemple par suite d'un événement de mer ayant rendu le navire innavigable en cours de voyage. En fait, il est résolu aujourd'hui par la clause de « fret acquis à tout événement », qui joue même dans le cas où la responsabilité du transporteur peut être engagée en raison d'avaries ou de pertes subies par les marchandises (Cass. com. 3 nov. 1983), ou dans le cas de simple retard (CA Aix 3 mars 1992).

Les conditions dans lesquelles la responsabilité du chargeur peut être engagée ont été envisagées. Si celles-ci ne sont pas remplies, le chargeur n'est pas responsable et l'affaire s'arrête là. Mais si celles-ci sont remplies, il doit réparation.

Partie II – Les effets de la responsabilité du chargeur

L'effet principal de l'engagement de la responsabilité d'une personne est la réparation du dommage. Or, le droit maritime fait depuis très longtemps exception au droit commun en autorisant certains acteurs du transport maritime à limiter leur responsabilité.

Cependant, le chargeur ne faisant pas partie de ces acteurs, il doit réparer entièrement le dommage, conformément au principe du droit commun (Chapitre 1). Ce principe a été très discuté lors de l'élaboration des nouvelles Règles de Rotterdam, même si son maintien a fini par l'emporter (Chapitre 2).

Chapitre 1 – Le principe d'une réparation intégrale

Le principe de la réparation intégrale du préjudice n'est pas inscrit dans les textes de manière expresse, mais il est unanimement admis qu'il est sous-entendu. Lorsqu'il est dit à l'article 1382 du Code civil que « tout fait quelconque de l'homme qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé, à le réparer », on suppose que les rédacteurs du Code civil ont voulu dire « à le réparer intégralement ».

C'est ainsi que la jurisprudence interprète la loi. Elle considère que la responsabilité civile a pour objet de « replacer la victime dans la situation où elle se serait trouvée si l'acte dommageable ne s'était pas produit ». ¹⁰¹

Aucun texte ne faisant bénéficier au chargeur la limitation de réparation, c'est donc le droit commun et son principe de réparation intégrale qui s'appliquent. A ce propos, il faut préciser que l'on entend le terme « limitation de responsabilité » comme étant la faculté pour une personne responsable de limiter la réparation qu'elle doit à la victime. L'idée de limitation de responsabilité est fautive puisque ce n'est pas la responsabilité qui est limitée, mais seulement

¹⁰¹ Voir par exemple Cass. civ. 2^e, 7 décembre 1978.

la réparation. A proprement parler, il faudrait donc employer l'expression « plafond de réparation », mais celle de « limitation de réparation » est plus souvent utilisée.

Il en résulte que le chargeur peut être jugé responsable d'un dommage tout à fait considérable (découlant par exemple d'une non-déclaration du chargement d'une marchandise dangereuse) qu'il doit réparer intégralement. Pour les petits chargeurs, la situation peut paraître injuste, voire choquante. Des auteurs s'en sont émus, notamment Christian Scapel : « Cette situation est-elle acceptable alors que les sinistres relatifs aux portes containers géants évoqués ci-dessus sont susceptibles d'engendrer des dommages supérieurs au milliard de dollars ? Il est permis d'en douter s'agissant ici non pas de relations avec l'innocent « passant qui passe », mais de relations entre professionnels avertis des risques propres au transport maritime. La question a été posée au cours des travaux de la CNUDCI sur le transport de marchandises entièrement ou partiellement par mer. Il semble que le principe en ait été rejeté. Si c'était bien le cas, il faudrait selon nous, le déplorer. Le principe d'une telle limitation, dans le cas de figure considéré, paraît, au contraire, s'imposer. » ¹⁰²

Chapitre 2 – Réflexions sur l'introduction d'une limitation de responsabilité du chargeur

Cette réflexion doit être menée en trois temps. Il faut d'abord expliquer pourquoi la limitation de responsabilité du chargeur n'existe pas à l'instar de celle du transporteur maritime (section 1). Sera ensuite analysée la situation actuelle qui remet en cause cette tradition (section 2). Enfin, l'échec de la réforme de la responsabilité du chargeur sera examiné (section 3).

¹⁰² DMF 2008 n°689, p. 149, Christian Scapel, «La responsabilité du chargeur envers les *penitus extranei*, le point de vue français».

Section 1 – Une limitation contraire aux fondements historiques de la limitation de responsabilité

La limitation apparaît dans le Consulat de la Mer et dans le Statut de Valence. Elle est réservée aux quirataires qui n'engagent pas leurs biens au-delà de leurs apports. L'institution elle-même se manifeste pour la première fois dans les écrits de Grotius qui s'inspire d'une ancienne pratique hollandaise et dans la loi suédoise de 1667. Mais cette institution aurait aussi été adoptée par dans d'autres pays.

Déjà à cette époque, les commentateurs ont tenté de trouver des fondements à cette institution si particulière.

René Josué Valin, qui a commenté l'Ordonnance de la Marine d'août 1681, affirmait que : « ...il est juste que le propriétaire ne soit tenu des faits du maître que jusqu'à concurrence du navire et du fret ; ...autrement, il courrait le risque d'être ruiné par la mauvaise foi ou par les étourderies du capitaine... ».

Pour le Doyen Rodière, cette motivation était faible. Au fond, elle ne justifiait pas au fond l'idée d'une limitation car on peut dire de tout commettant, qu'il risque d'être ruiné par les étourderies de ses préposés. De plus, elle ne permettait pas de comprendre que la limitation fût déterminée par le navire et le fret. Selon Rodière, le fondement « sérieux » de l'institution est historiquement la mise en risque du navire à chaque voyage, « comme les marchands mettaient en risque leurs cargaisons, les matelots, leurs vies et leurs loyers ». Dès lors, « l'entreprise maritime apparaissait à cause des risques de la mer comme une entreprise à responsabilité limitée. La responsabilité de l'entrepreneur maritime est limitée aux dépenses engagées pour la réalisation de l'entreprise maritime, la « fortune de mer ». Il va même plus loin en affirmant que « Toute l'originalité du droit maritime tient à ces risques. »¹⁰³

Pour les Français, la limitation de responsabilité repose donc sur le péril marin, tellement plus important que le péril « terrestre », et qu'il faut favoriser la responsabilité de ceux qui le subissent.

Quoiqu'il en soit, le premier bénéficiaire de cette limitation est l'entrepreneur de l'expédition maritime, parce que c'est lui qui prend en charge les risques principaux du voyage. Avec la

¹⁰³ Traité général de droit maritime, tome 1 l'introduction et l'armement, René Rodière, p. 592 s.

dissociation entre l'affrètement et le transport, le bénéfice de la limitation a été étendu à de nouveaux acteurs, l'affréteur, le fréteur, le transporteur, qui sont tous des entrepreneurs.

Mais le chargeur est toujours considéré comme un acteur terrestre, qui, par conséquent, ne peut pas subir le péril marin. De ce point de vue, il est donc inconcevable qu'il puisse lui aussi bénéficier de la limitation de responsabilité.

La remise en cause du fondement de la limitation de responsabilité et du transport maritime bouleverse cette logique.

Section 2 – L'opportunité d'une limitation de responsabilité du chargeur

Ce sont les évolutions technologiques qui ont fait voler en éclat le schéma en présence. Le fondement historique de la limitation de responsabilité n'est plus le péril marin mais l'intérêt général (A). Il s'agit ensuite de savoir dans quelle mesure le chargeur est en droit de réclamer le bénéfice de la limitation (B). Enfin, il faut étudier la mise en œuvre de la limitation de responsabilité (C).

A – Mutation du fondement de la limitation de responsabilité autorisant un élargissement des bénéficiaires

La modalité de la limitation de responsabilité, c'est-à-dire l'outil qui permet sa mise en œuvre, dépendait selon les systèmes juridiques. En France, la modalité de la limitation était l'abandon du navire. C'est l'Ordonnance de la Marine qui l'établit en son titre II, Livre III, article 2. Les expéditions maritimes étant organisées voyage par voyage, l'armateur pouvait abandonner son navire et le fret à la fin du voyage si celui-ci n'avait pas été suffisamment rentable pour rembourser ses créanciers. Avec le développement des capacités techniques des navires qui peuvent accomplir plusieurs voyages d'affilée sans revenir à leur port d'attache, l'abandon du navire n'est plus une technique adéquate.

C'est donc le système anglais du plafond de limitation qui est adopté, car il a pu survivre à une « économie de liners ». ¹⁰⁴ Instauré par le Merchant Shipping Act de 1894, le propriétaire du

¹⁰⁴Traité général de droit maritime, Tome 1, l'introduction et l'armement, René Rodière, p. 592 s.

navire peut se libérer en payant une somme de livres sterling correspondant à la capacité du navire (exprimée en tonneau de jauge) variant en fonction des dommages.

Le Doyen Rodière était farouchement opposé à ce type de modalité de la limitation. « Il faut réagir en disant qu'un pareil système est : 1° contraire à nos idées morales ; 2° contraire aux principes qui ont fondé et fondent encore l'originalité du droit maritime ; 3° enfin, qu'il n'a plus rien de spécifiquement maritime. »¹⁰⁵

Le dernier argument est ici le plus intéressant : puisque le plafond de limitation n'est plus fondé sur les risques maritimes, « pourquoi cette limitation de la responsabilité suivant leur faculté d'assurer les risques encourus serait-elle réservée aux armateurs ? (...) Et pourquoi d'ailleurs s'arrêter au monde maritime ? Tous les débiteurs terrestres pourraient y prétendre. Il n'y a plus rien de maritime dans tout cela. »

Nous y voilà. Pour Rodière, la perte du fondement historique de l'institution n'empêche pas qu'un acteur terrestre, comme le chargeur, puisse lui aussi bénéficier de la limitation.

Les Anglais ne sont pas choqués par la technique du plafond de limitation. Ils considèrent simplement que le fondement de la limitation n'est que politique. Selon David Steel, le Préambule du « Responsibility of Shipowner Act » de 1733 montre bien que la limitation de responsabilité est une décision de politique économique pour encourager l'investissement privé dans le transport maritime : c'est « une préoccupation fondamentale et de première importance pour le Royaume d'encourager la croissance du nombre de navires, de prévenir tous découragements des marchands... ». ¹⁰⁶

Les auteurs contemporains ont été contraints de reprendre cet unique fondement. Le Professeur Pierre Bonassies estime que « la nature « d'activité d'intérêt général » que revêt le « transport maritime » peut seule justifier cette entorse aux règles juridiques classiques. » ¹⁰⁷ C'est toujours l'intérêt général qui commande que « armateur non propriétaire, assistant et équipage méritent de voir leur responsabilité pareillement limitée ». ¹⁰⁸

¹⁰⁵Traité général de droit maritime, Tome 1, l'introduction et l'armement, René Rodière, p. 592 s.

¹⁰⁶ David Steel, LLCLQ (Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly), p79, « Ships are different : the case for limitation of liability ».

¹⁰⁷ DMF 2003, n°637, Antoine Vialard, « Faut-il réformer le régime d'indemnisation des dommages de pollution par hydrocarbures ? ».

¹⁰⁸ Pierre Bonassies et Christian Scapel, Traité de droit maritime, LDDJ, éd. 2006, n°405.

Le critère étant désormais l'intérêt général, pour savoir si le chargeur devrait être en droit de limiter sa responsabilité, il faut déterminer si l'activité qu'il effectue est d'intérêt général.

« L'intérêt général, qui exige le dépassement des intérêts particuliers, est d'abord, dans cette perspective, l'expression de la volonté générale, ce qui confère à l'Etat la mission de poursuivre des fins qui s'imposent à l'ensemble des individus, par delà leurs intérêts particuliers. »¹⁰⁹ Le chargement d'une marchandise pour un transport maritime est-il une activité d'intérêt général ? A première vue, le chargement d'une marchandise ne répond qu'à un intérêt particulier, ou plutôt à deux intérêts particuliers : l'intérêt que représente la vente de la marchandise pour le chargeur (qui est quasiment toujours vendeur) et l'intérêt que représente l'achat de la marchandise pour le destinataire (qui est quasiment toujours acheteur). Seule l'activité de transport maritime sert un intérêt général : assurer une offre de transport suffisamment large, efficace et à un prix raisonnable. Selon David Steel, la limitation remplit cet objectif puisqu'elle permet d'encourager les investissements dans le monde, aide à assurer un terrain propice à la concurrence internationale, apporte un niveau de confort considérable aux assureurs en cas de catastrophe, tend à imposer une discipline sur les demandeurs et décourage le développement d'un système de réparation fondé sur la peine plutôt que sur la compensation.

L'intérêt général découle de la solidarité des gens de mer face au péril marin. Arnaud Montas le rappelle bien : « Le droit maritime est en effet ordonné autour de la notion de « risque (maritime) », qui a toujours commandé sa répartition entre participants à l'expédition maritime, répartition elle-même illustrée par la fameuse idée de « solidarité des gens de mer ».¹¹⁰

L'extension de la limitation de responsabilité à de nombreuses autres personnes que l'armateur (l'assistant, l'assureur, l'affréteur, le fréteur, le manutentionnaire) démontre bien que pour savoir si l'activité d'une personne mérite de bénéficier de cette solidarité, il faut qu'elle subisse elle aussi le péril marin.

Il existe bien une relation particulière entre le chargeur et le transporteur. L'opinion de Michel de Juglart est à cet égard très intéressante en ce que, pour une fois, elle intègre le chargeur

¹⁰⁹ Conseil d'Etat, Rapport public 1999 : Réflexions sur l'intérêt général.

¹¹⁰ DMF 2008, n°691, Arnaud Montas, « Le rapport du droit maritime au droit commun, entre simple particularisme et véritable autonomie ».

dans la réflexion. Il considère que la limitation est toujours fondée sur la solidarité. Cette solidarité, au sens de la dépendance mutuelle entre les acteurs, se manifeste entre le capitaine et les chargeurs. « A l'époque où le maître du navire, le capitaine et les chargeurs étaient unis par un contrat de commande, chacun de ces « associés » n'exposait au risque que son apport : les chargeurs, leurs marchandises ; le capitaine, son travail ; le maître, son navire. L'union d'intérêts, la solidarité justifiaient alors la responsabilité limitée. » (...) « Cette solidarité entre le transporteur et le chargeur dont le moins que l'on puisse dire est qu'elles sont vraiment conformes à la nature des choses. En s'unissant ainsi, non seulement dans le cadre contractuel habituel, mais aussi et surtout en considération des risques très particuliers qui devront être supportés en commun, les deux parties vont se trouver placées dans une situation très différente de celle qu'on rencontre dans le droit des transports terrestres ou même aériens. » L'auteur écrit ensuite que la jurisprudence fait peser sur le chargeur des obligations qui ne se rencontrent que dans le droit maritime. Le chargeur est « le technicien de la chose transportée », à qui il appartient « d'envisager les risques normaux de la navigation et d'apprécier si la marchandise pouvait y résister »¹¹¹. Le chargeur doit signaler au capitaine les précautions qu'il convient parfois de prendre pour éviter une avarie particulière.¹¹²

Lorsqu'un chargeur peut voir sa responsabilité engagée par le transporteur parce qu'il n'a pas satisfait à ses obligations ou à ses garanties, pour un dommage très important, la solidarité maritime entre gens de mer exige qu'il puisse bénéficier d'une limitation de responsabilité.

Les évolutions du fondement de la limitation ont des conséquences importantes sur le domaine de la limitation de responsabilité du chargeur.

B – Domaine de la limitation de responsabilité du chargeur

-Nécessité d'une distinction entre petits et grands chargeurs

Il reste qu'aujourd'hui, des chargeurs sont devenus, comme les transporteurs, des professionnels du chargement. Ce sont des commissionnaires (ou NVOCC) qui en font leur activité principale. Les Règles de Rotterdam donnent la possibilité à ces chargeurs professionnels de négocier des contrats dits de volume avec les transporteurs (article 80). Ce sont des contrats de transport qui prévoient le déplacement d'une quantité déterminée de marchandises en plusieurs expéditions pendant une durée convenue, la quantité pouvant être

¹¹¹ Cour de Paris, 25 avril 1958, DMF 1958.480.

¹¹² Cour de cassation, 26 janvier 1958, DMF 1958.269.

exprimée sous la forme d'un minimum, d'un maximum ou d'une fourchette. Ces contrats de volume dérogent aux règles du contrat de transport puisque leur régime est soumis à la liberté contractuelle.¹¹³ En effet, le rapport de force entre chargeur et transporteur n'est plus déséquilibré. Les chargeurs peuvent négocier d'égal à égal. S'ils l'estiment nécessaires, ils pourront négocier une limitation de responsabilité, dans un cadre bien défini avec le transporteur.

Une association de chargeur, AUTF, a contesté le bien-fondé de cette évolution. « Le concept dit de « liberté contractuelle » dont le champ d'application quasi illimité, au profit du seul transporteur, crée le risque de voir se généraliser les clauses de non responsabilité des transporteurs au détriment de la protection minimale que tout petit ou moyen chargeur est en droit d'attendre d'une convention de ce type. Telle quelle est définie à l'article 83, la liberté contractuelle permet aisément à un transporteur, moyennant la simple signature d'un contrat de tonnage, d'appâter des chargeurs inexpérimentés avec des conditions tarifaires apparemment attractives en contre partie d'une réduction sensible voire presque totale de ses obligations et par la même, du niveau de protection du chargeur. »¹¹⁴

La critique de cette association porte sur l'absence de distinction entre petits chargeurs et grands professionnels. Si la situation paraît être résolue pour les grands professionnels (si les Règles de Rotterdam sont adoptées), celle des petits chargeurs reste problématique.

-Nécessité d'une distinction entre les acteurs maritimes et les tiers étrangers à l'entreprise de transport

Le Professeur Pierre Bonassies exprime bien la nécessité de cette distinction : « si la limitation se justifie alors pleinement à l'égard des personnes qui sont engagées dans la communauté maritime, et qui par là tirent un profit direct - qu'ils soient armateurs ou chargeurs - de l'activité maritime, elle l'est moins à l'égard des tiers étrangers à ladite communauté, tel le baigneur blessé par un hors-bord ». ¹¹⁵

¹¹³ DMF 2009, n°702, p. 335, Philippe Delebecque, « La Convention sur les contrats internationaux de transport de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer : *a civil law perspective* ».

¹¹⁴ Article de l'Association des Utilisateurs de Transport de Fret (AUTF), « Pourquoi la France ne doit pas ratifier le projet de convention de la CNUDCI sur le transport de marchandises effectué totalement ou partiellement par mer ? », publié en mars 2008.

¹¹⁵ DMF 1993, n°524, Pierre Bonassies, « Problèmes et avenir de la limitation de responsabilité ».

Ainsi, dans le cas où la responsabilité d'un chargeur serait engagée par un tiers totalement étranger à l'opération de transport (un quidam qui passe par hasard), il serait très injuste de limiter la réparation du dommage qu'il a subi, surtout s'il est corporel. « Le tiers *penitus extranei* absolu mérite une complète protection. Il n'est en rien impliqué dans l'opération de transport, il n'en a pas accepté les risques. Dans un langage guerrier, il serait possible de la qualifier de victime collatérale. »¹¹⁶

Ainsi, si le chargeur doit bénéficier de la limitation de responsabilité, il faut, d'une part, que les grands chargeurs professionnels puissent modifier cette limitation lors des négociations des contrats de tonnage avec les transporteurs, et, d'autre part, que cette limitation ne soit pas opposable aux tiers totalement étrangers à l'opération de transport.

Si quasiment tous les auteurs reconnaissent le bien-fondé d'une limitation de responsabilité du chargeur, sa mise en œuvre a suscité des difficultés qui n'ont pour l'instant pas été dépassées.

C – Mise en œuvre de la limitation de responsabilité du chargeur

Comme pour la limitation de responsabilité du transporteur, le choix de la modalité de la limitation est très difficile à faire (1), de même pour les cas exceptés (2).

1 – Le choix de la modalité de la limitation

La modalité de la limitation est l'outil qui met en œuvre la limitation. Il en existe deux : l'abandon ou le plafond de limitation.

L'abandon des marchandises serait techniquement la modalité de limitation la plus simple à mettre en œuvre. Ainsi, si le chargeur commet un dommage et en est reconnu responsable, la victime n'aura que le droit de récupérer la marchandise en cause et devra se contenter du produit de la vente pour réparer son dommage. Ce système est trop simple puisqu'il ne prend pas en compte le fait que des marchandises peu coûteuses sont susceptibles de causer de très gros dommages. Dans ce cas, l'abandon de la marchandise n'apporte bien souvent à la victime qu'une réparation dérisoire et ridicule. Ce système ne peut donc pas être choisi.

¹¹⁶ DMF 2008 n°689, p. 149, Christian Scapel, «La responsabilité du chargeur envers les *penitus extranei*, le point de vue français».

L'autre modalité, plus complexe, est celle du plafond de limitation. Toute la difficulté est de déterminer le montant du plafond. Les montants fixes ne sont pas assez flexibles : la critique formulée quelques instants plus tôt peut être reprise. En effet, si le montant du plafond est très élevé, le chargeur d'une marchandise d'une faible valeur devra toujours réparer intégralement le dommage. Alors que le chargeur d'une marchandise dangereuse et d'une valeur très élevée profitera du plafond. Si on voulait que le système soit vraiment équitable, il faudrait tenir compte de ces différences. Un montant variable semble donc être le plus judicieux. La limitation pourrait donc être fondée sur la valeur moyenne de la marchandise, sur le fret ou sur le poids ou le nombre de colis.

La référence au fret est intéressante. En effet, le prix du fret est fixé selon de multiples paramètres, dont les principaux sont le poids, le volume, l'unité, la nature de la marchandise.¹¹⁷ Le fret est donc en général un bon indicateur pour savoir si la marchandise a de la valeur, entraîne des risques pour le transport... Ce prix devra être multiplié par un certain coefficient, pour obtenir un plafond assez haut. Toutefois, ces dernières années ont montré que le fret pouvait fluctuer énormément. Il n'est pas un critère suffisamment stable pour être une référence.

D'autre part, la valeur moyenne de la marchandise est difficile à déterminer. Comme le fret, elle peut aussi fluctuer en fonction des marchés.

La référence la plus stable est donc soit celle du transporteur (le poids ou le colis), car c'est une référence simple et très bien connue. En effet, un plafond de limitation fixe est aussi très simple, mais on ignore s'il vaut pour une ou plusieurs marchandises, voyages ou chargeurs...

2 – Le montant de la limitation

En parcourant les textes qui ont fixé les plafonds de limitation du transporteur, une chose est frappante : la détermination du plafond ne semble pas être le fruit d'une longue réflexion mais plutôt celui d'une entente plus ou moins hasardeuse de la communauté internationale. Le Professeur Philippe Delebecque, qui a représenté la France pour l'élaboration de la nouvelle Convention de la CNUDCI en a témoigné : « les plafonds sont désormais fixés de la manière suivante : 3 DTS par kilo et 875 DTS par unité. Considérée comme « déraisonnable » par

¹¹⁷ Pierre Bonassies et Christian Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, éd. 2006, n° 1043.

quelques délégations, comme « anti économique » par d'autres, cette augmentation a fini par recevoir une approbation générale. Nous l'avons bien entendu soutenue, sans oublier de faire remarquer que la question n'était sans doute pas si essentielle que cela, personne n'ayant pu donner de statistiques sérieuses sur la valeur moyenne des marchandises transportées par mer. »¹¹⁸

Lors des travaux d'élaboration de la nouvelle Convention de la CNUDCI, la limitation de responsabilité du chargeur du fait du retard de la présentation de la marchandise a été très discutée. Ces limitations ne valent que pour le retard, mais elles donnent cependant un ordre d'idée. Les travaux du troisième groupe de travail de la CNUDCI indiquent que les rédacteurs ont envisagé le montant de 500 000 DTS.¹¹⁹ Les chargeurs ont alors vivement réagi. « Dans cette dernière perspective, le montant de droits de tirage spéciaux (DTS) 500 000 proposé en séance lors de la dix-huitième session par un groupe consensuel mené par la délégation suédoise, à l'occasion des discussions sur la responsabilité du chargeur causant un retard, ne nous semble pas justifié. Une somme proche de 80 000/100 000 DTS nous semble plus réaliste. Ce montant constituerait la limite de responsabilité du transporteur dont le retard a causé un préjudice prouvé, ainsi que la limite de responsabilité du chargeur dont une faute est à l'origine d'un préjudice. »¹²⁰

Plusieurs raisons exigent un plafond de réparation très élevé.

-Tout d'abord, le fait de causer un dommage à quelqu'un est beaucoup plus grave que le fait de lui causer un retard. Si les montants sont de l'ordre de 300 000 DTS en cas de simple retard, ils doivent être beaucoup plus élevés en cas de dommages.

-Ensuite, l'objectif premier est d'éviter que les chargeurs n'aient à réparer des dommages disproportionnés, et non de priver une victime d'une réparation qui lui revient légitimement.

-Accorder un plafond de limitation plus bas au chargeur reviendrait à bouleverser l'équilibre acquis en droit des transports entre le régime du chargeur et le régime du transporteur. En effet, le chargeur bénéficie d'un régime de responsabilité pour faute, tandis que le transporteur

¹¹⁸ DMF 2008, n° 690, Philippe Delebecque, « Le projet CNUDCI, suite et fin : La « Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises entièrement ou partiellement par mer ».

¹¹⁹ Rapport du Groupe de travail III (Droit des transports) sur les travaux de sa dix-huitième session (A/CN.9/616), n°103.

¹²⁰ Rapport du Groupe de travail III (Droit des transports) sur les travaux de sa dix-neuvième session (A/CN.9/616 WG.III/WP.83), n°8.

supporte un régime de responsabilité sans faute. Condamné à être beaucoup plus souvent responsable que le chargeur, le transporteur doit bénéficier d'un plafond de réparation peu élevé. Au contraire, si le chargeur était dans la même situation, il serait mis dans une position très favorable : sa responsabilité, déjà difficile à engager dans la plupart des cas, ne réparerait quasiment jamais les dommages qu'il serait susceptible de causer. Les chargeurs ne seraient pas incités à respecter leurs obligations avec la diligence nécessaire.

C'est pourquoi, une limitation à 1 000 DTS par kilo et 50 000 DTS par colis paraît être le minimum. Le montant fixé doit être révisé assez régulièrement pour qu'il ne soit pas dévalué (afin de ne pas retomber dans les travers de la limitation du transporteur ¹²¹).

2 – Les cas exceptés

L'introduction de cas exceptés, c'est-à-dire d'hypothèses entraînant pour le bénéficiaire de la limitation la perte de cette faveur, a été soulevée dans les discussions du groupe de travail lors des travaux d'élaboration de la nouvelle Convention de la CNUDCI. « Un groupe informel, s'inspirant du document A/CN.9/WG.III/WP.74, a proposé un texte relatif spécifiquement à la responsabilité du chargeur lorsque celui-ci, commettant une faute, cause un retard. La proposition aboutit en substance à refuser au chargeur la possibilité de limiter sa responsabilité dans deux cas précis ; lorsqu'il commet une faute qui cause un dommage au navire, ou lorsqu'une déclaration incorrecte de sa marchandise cause un retard ou un dommage. » ¹²²

Cette proposition a reçu de la part des chargeurs européens un accueil on ne peut plus négatif : « Une telle proposition, injustifiable en droit, aboutirait à bafouer toute règle de symétrie et d'équilibre entre la situation faite au transporteur et au chargeur. En conséquence, les chargeurs européens désirent souligner que le maintien d'une telle clause dans la convention impacterait négativement leur adhésion au projet d'instrument et influencerait leur attitude vis à vis de leurs gouvernements respectifs lorsque que se posera la question de la signature et de la ratification de la convention. » ¹²³

¹²¹ DMF 2009, n°699, p. 21, Antoine Vialard, « La limitation de responsabilité, clé de doute pour le droit maritime du XXIème siècle ».

¹²² Rapport du Groupe de travail III (Droit des transports) sur les travaux de sa dix-neuvième session (A/CN.9/616 WG.III/WP.83).

¹²³ *Ibid.*

Pourtant, la proposition n'était pas totalement inintéressante. Il faut bien reconnaître qu'il y a des hypothèses où le chargeur ne doit pas pouvoir bénéficier de la limitation de responsabilité : en cas de faute intentionnelle, comme toujours, et pourquoi pas, en cas de faute inexcusable. Il est vrai qu'il n'est peut-être pas opportun de reprendre la notion de faute inexcusable à un moment où elle est contestée, mais elle a l'avantage de la flexibilité. Lorsque le chargeur commet une faute qui menace la sécurité de l'expédition maritime ou qui fraude l'un des participants à cette expédition, il est juste qu'il perde le bénéfice de la limitation de responsabilité.

Néanmoins, les représentants des Etats participant à l'élaboration de la nouvelle Convention de la CNUDCI n'ont pas su trouver un consensus suffisant pour réformer en profondeur le régime de responsabilité du chargeur.

Section 3 – L'échec de l'introduction d'une limitation de responsabilité du chargeur

Malgré toutes les propositions et toutes les discussions qui ont eu lieu sur la limitation de responsabilité du chargeur, que ce soit simplement pour retard ou non, une ligne commune n'a pu être trouvée.

En conséquence, le régime de responsabilité du chargeur proposé par la nouvelle Convention sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer n'est pas une grande réforme. Au contraire, c'est plutôt une actualisation du statut du chargeur en insistant sur des obligations qui ont plus d'importance aujourd'hui qu'en 1924 : obligation d'information, obligation de coopération, obligation de sécurité...

Conclusion

Une chose est certaine, c'est le principe de responsabilité pour faute du chargeur qui est acquis, et ce pour longtemps. Les négociateurs de la nouvelle Convention de la CNUDCI ont eu à traiter une proposition pour passer à un régime de responsabilité pour faute présumée. Cette proposition a été rapidement rejetée. Comme l'a rappelé la délégation française, « le seul système vraiment acceptable en matière de responsabilités des chargeurs doit demeurer celui de la faute prouvée ».¹²⁴

Le principe d'une exclusion du bénéfice de la limitation de responsabilité du chargeur semble être moins ferme. Si les Règles de Rotterdam deviennent effectivement la nouvelle grande convention du transport maritime international, cette exclusion vaudra pour longtemps. Mais rien n'interdira aux chargeurs professionnels, à travers les contrats de tonnage, de négocier leur limitation de responsabilité avec les transporteurs. Devant la montée en puissance de ces chargeurs professionnels, la limitation de responsabilité du chargeur pourrait apparaître assez rapidement.

¹²⁴DMF 2008, n°689, p. 156, Martin Ndende, « la responsabilité du chargeur à l'égard des ports ».

Table des sigles et abréviations

BTL	Bulletin des transports et de la logistique
Cass.	Cour de cassation
CA	Cour d'appel
CAMP	Chambre arbitrale maritime de Paris
CDMT	Centre de droit maritime et des transports
CMI	Comité Maritime International
CMR	Convention sur le transport de marchandises par route
CNUDCI	Commission des Nations Unies pour le droit du commerce international
DMF	Revue de Droit maritime français
ISM Code	International Safety Management Code
ISPS Code	International Ship and port facility security Code
OMI	Organisation maritime internationale
UE	Union européenne

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages

Ouvrages Généraux

- CARBONNIER Jean, *Droit civil*. PUF, 2004. 2622 p.
- CORNU Gérard, *Vocabulaire juridique*, PUF, 2007. 1024 p.
- BEURIER Jean-Pierre (sous la direction de), *Droits maritimes*. Dalloz action, 2006. 1008 p.
- BONASSIES Pierre et SCAPEL Christian, *Traité de Droit maritime*. L.G.D.G., 2006. 878 p.
- MALINVAUD Philippe, *Droit des obligations*. Litec, 2005. 560 p.
- MAZEAUD H. et L. et TUNC A., *Traité théorique et pratique de la responsabilité civile*, t. 1. Montchrestien, 1965. 1080 p.
- REMOND-GOUILLOUD Martine, *Droit Maritime*. Pédone, 1993. 498 p.
- RODIERE René, *L'introduction et l'armement* (in *Traité général de droit maritime*, tome I). Dalloz, 1967.
- VIALARD Antoine, *Droit maritime*. PUF, 1997. 503 p.
- VINEY Geneviève, *Introduction à la responsabilité civile*. L.G.D.J., 2008. 919 p.
- Répertoire de droit civil*, Dalloz.
- JurisClasseur civil code ; JurisClasseur transports ; JurisClasseur contrats ; JurisClasseur responsabilité civile et assurance*. LexisNexis.
- Lamy droit des transports*. LamyLine, 2009.

Ouvrages spécifiques

- Aurore Ballanger, *La responsabilité du chargeur dans les domaines du transport et de l'affrètement maritimes*, Mémoire de maîtrise, Université de Bretagne occidentale, 2000.

- Vanessa Olivier, *Les réserves portées au connaissement et les lettres de garanties au chargement*, Université de Aix-Marseille III, sous la direction du professeur Christian Scapel, 1993.

-Jean-Charles Vincent, *Responsabilité et obligations du chargeur en conteneur*, Université Aix-Marseille III, sous la direction du professeur Christian Scapel, 2007.

Articles de périodiques

-Raymond Achard, obs. sur Cass. com., 16 février 1988, navire Suzanne-Delmas. JCP, 1989, II, 21200.

-François Arradon, *Navire « Nella »*. DMF 2005, n°659.

-Pierre Bonassies, *Le droit positif français en 1992, La faute du chargeur*. DMF 1993.

-Pierre Bonassies, *Problèmes et avenir de la limitation de responsabilité*. DMF 1993, n°524.

-Pierre Bonassies, *Navire « Girolata »*. DMF 1998, n°588.

-Pierre Bonassies, *Le droit positif français en 2003, le fait du chargeur*. DMF 2004.

-Pierre Bonassies, *Chargeur et limitation de responsabilité*. DMF 2007, n°689, p. 202.

-Pierre Bonassies, *Le droit positif français en 2007, la clause sous palan*. DMF 2008.

-Philippe Delebecque, obs. sur Cass. Com., 4 mars 2003. DMF, 2003, p. 556.

-Philippe Delebecque, *La responsabilité du chargeur dans ses relations avec le transporteur, le point de vue français*. DMF 2008, n° 689, p. 112.

-Philippe Delebecque, *Navire « Panther »*. DMF 2007, n° 684.

-Philippe Delebecque, *Le projet CNUDCI sur le transport de marchandises entièrement ou partiellement par mer : derniers pas avant une adoption ?*. DMF 2007 n°685.

-Philippe Delebecque, *L'évolution du transport maritime*. DMF 2009, n° 689.

-Philippe Delebecque *la Convention sur les contrats internationaux de transport de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer : a civil kaw perspective*. DMF 2009, n°702, p. 335.

- Philippe Delebecque, obs. sur Cass. com., 10 mars 2009, *Navire « MV Panther »*. DMF 2009, n°702-10.

-Maryse Follin, *La responsabilité du chargeur dans ses relations avec le manutentionnaire, le point de vue français*. DMF 2008, n° 689 p. 106.

- Wim Fransen, *La responsabilité du chargeur dans ses relations avec le transporteur, le point de vue belge*. DMF 2008, n°689, p. 117.
- Claire Humann, obs. sur CA Rouen, 19 mai 2008, *Navire « MSC Deila »*. DMF 2009, n°701.
- André Kegels, *La responsabilité du chargeur à l'égard du port, le point de vue belge*. DMF 2008, n°689, p. 159.
- Måns Jacobsson, *La Convention SNPD entrera-t-elle en vigueur ?*. DMF 2009, n°702.
- Patrick Jourdain, RTD civ. 2001, p. 597.
- Arnaud Montas, *Le rapport du droit maritime au droit commun, entre simple particularisme et véritable autonomie*. DMF 2008, n°691.
- Paul Lagarde, Rev. Crit. DIP, 2003, p. 285.
- Lerebours-Pigeonnière, obs. sur Cass. Civ., 25 mai 1948. D. 1948.357.
- Jacques Mestre, obs. sur Cass. com., 4 juill. 1989. RTD civ. 1989, p. 737.
- Martin Ndende, *La responsabilité du chargeur à l'égard du port, le point de vue français*. DMF 2008, n°689, p. 152.
- Marie-Noëlle Raynaud, *Le connaissance sans en-tête*. DMF 1997, n°567.
- Christophe Paulin, *La responsabilité du chargeur dans ses relations avec les intermédiaires de transport, le point de vue français*. DMF 2008, n°689, p. 175.
- Rapport de M. le conseiller Rémercy, *Navire « Dien »*. DMF 1996, n°566.
- Philippe Rémy, *La "responsabilité contractuelle" : histoire d'un faux concept*. RTD civ. 1997, p. 323 s.
- Robert Rézenthel, *L'autorité portuaire et le régime juridique de la garde*. DMF 1998, n°579.
- René Rodière, DMF 1978, p. 663.
- Sandrine Sana-Chaillé de Néré, obs. sur Cass. com., 13 mai 2006. DMF 2007, n°677.
- Sandrine Sana-Chaillé de Néré, *La loi applicable à la responsabilité du chargeur*. DMF 2009, n°699, p. 41.
- Christian Scapel, *La responsabilité du chargeur envers les penitus extranei, le point de vue français*. DMF 2008, n°689, p. 149.
- Yves Tassel, obs sur Cass. com., 8 juin 1993, *Navire « Neptune-Garnet »*. DMF 1994, n°538.
- Yves Tassel, obs. sur Cass. com., 24 mai 1994. DMF 1994, 705.
- Yves Tassel, obs. sur CA Rouen, 28 février 2002, *Navire « Contship Germany »*. DMF 2002, n°627.
- Yves Tassel, obs. sur CA Poitiers, 12 février 2003. DMF 2004 n°649.

- Yves Tassel, obs. sur CA Montpellier, 11 avril 2006, *Navire « Oriental Knight »*. DMF 2008, n°688.
- Yves Tassel, obs. sur *Navire “Husky Runner”*. DMF 2009, n°700, Cass. com., 25 novembre 2008.
- Yves Tassel, obs. sur CA Aix 13 avril 2006. DMF 2007, p. 1008.
- Marie Tilche, *10 questions... sur la clause sous palan*. BTL 2008, n°3205.
- Marie Tilche, BTL 2005, 720.
- Antoine Vialard, *Faut-il réformer le régime d’indemnisation des dommages de pollution par hydrocarbures ?* DMF 2003, n°637.
- Antoine Vialard, *La Marseillaise*. DMF 2008, n°689.
- Antoine Vialard, *La limitation de responsabilité, clé de doute pour le droit maritime du XXIème siècle*. DMF 2009, n°699, p. 21.
- Ralph De Wit, *La responsabilité du chargeur envers les penitus extranei, le point de vue belge*. DMF 2008, n° 689, p. 147.

- Journal de la marine marchande, édition du vendredi 20 mars 2009.
- London Arbitration 13/01, Lloyd’s Maritime Law Newsletter (LMNL) 562, 24 mai 2001.
- Ms « Giannis N.K, [1998] 1 Lloyd’s Rep., 337.
- David Steel, LLCLQ (Lloyd’s Maritime and Commercial Law Quarterly), p79, « Ships are different : the case for limitation of liability ».
- Article de l'Association des Utilisateurs de Transport de Fret (AUTF), « Pourquoi la France ne doit pas ratifier le projet de convention de la CNUDCI sur le transport de marchandises effectué totalement ou partiellement par mer ? », publié en mars 2008.
- Rapport du Groupe de travail III (Droit des transports) sur les travaux de sa dix-huitième session (A/CN.9/616)

Sites Internet

- www.afdm.com (site de l'Association Française de Droit Maritime)
- www.autf.fr (site de l'Association des utilisateurs de transport de fret)
- www.europeanshippers.com (site du Conseil des chargeurs européens)

- www.conseil-etat.fr (site du Conseil d'Etat)
- www.uncitral.org (site de la Commission des Nations Unies pour le droit du commerce international)
- www.cdmt.org (site du Centre de Droit Maritime et des Transports)
- www.legifrance.gouv.fr (site du service public de la diffusion du droit)
- www.cmi2008athens.gr (site de la 39ème conférence du Comité maritime international qui s'est déroulée à Athènes en 2008)
- www.arbitrage-maritime.org (site de la Chambre arbitrale maritime de Paris)
- www.imo.org (site de l'Organisation maritime internationale)

§ 2 – La garantie du paiement du fret.....	51
Partie II – Les effets de la responsabilité du chargeur.....	54
Chapitre 1 – Le principe d'une réparation intégrale.....	54
Chapitre 2 – Réflexions sur l'introduction d'une limitation de responsabilité du chargeur.....	55
Section 1 – Une limitation contraire aux fondements historiques de la limitation de responsabilité.....	56
Section 2 – L'opportunité d'une limitation de responsabilité du chargeur.....	57
A – Mutation du fondement de la limitation de responsabilité autorisant un élargissement des bénéficiaires.....	57
B – Domaine de la limitation de responsabilité du chargeur.....	60
C – Mise en œuvre de la limitation de responsabilité du chargeur.....	62
1 – Le choix de la modalité de la limitation.....	62
2 – Le montant de la limitation.....	63
2 – Les cas exceptés.....	65
Section 3 – L'échec de l'introduction d'une limitation de responsabilité du chargeur.....	66
Conclusion.....	67
Table des sigles et abréviations.....	68
BIBLIOGRAPHIE.....	69
Table des matières.....	74