

## La responsabilité du transporteur maritime de marchandises.

Entre la détermination et l'exonération  
- Régimes comparés -

### Les conventions internationales en transport maritime de marchandises

- Convention de Bruxelles pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance (**Règles de La Haye** du 25 août 1924)
- Protocole du 23 février 1968 portant modification de la convention de Bruxelles (**Règles de Visby** 1968)
- Protocole du 21 décembre 1979 portant modification de la convention de Bruxelles amendée (**Protocole DTS** 1979)
- Convention ONU sur le transport de marchandises par mer (**Règles de Hambourg** du 31 mars 1978)
- Convention ONU sur le contrat de transport effectué entièrement ou partiellement par mer (**Règles de Rotterdam** du 11 décembre 2008)

<b>Règles de La Haye :</b>	Entrée en vigueur :	2 juin 1931
	Etats parties :	76
<b>Règles de Visby :</b>	Entrée en vigueur :	23 juin 1977
	Etats parties :	29
<b>Protocole DTS :</b>	Entrée en vigueur :	14 février 1984
	Etats parties :	29
<b>Règles de Hambourg :</b>	Entrée en vigueur :	1 <sup>er</sup> nov. 1992
	Etats parties :	34
<b>Règles de Rotterdam :</b>	Entrée en vigueur :	NON
	Etats parties :	3 (manque 17)

	<b>Règles de La Haye 1924</b>	<b>Règles de Visby 1968</b>	<b>Protocole DTS 1979</b>	<b>Règles de Hambourg 1978</b>	<b>Règles de Rotterdam 2008</b>
	Ratification Adhésion	Ratification Adhésion	Ratification Adhésion	Ratification Adhésion	Ratification Adhésion
<b>Algérie</b>	13 avril 1964	Non	Non	Non	Non
<b>France</b>	4 janv. 1937	10 mars 1977	18 nov. 1986	Signées mais non ratifiées	Signées mais non ratifiées

## Champ d'application des conventions

Convention de Bruxelles 1924. Les Règles de La Haye du 25 août 1924 s'appliquent :

- si le transport est international ;
- et si un connaissement (Bill of Lading) a été émis dans un Etat signataire.

Sont exclus les animaux vivants et les marchandises "déclarées en pontée" (1-c).

Convention modifiée par le protocole 1968. Les Règles de La Haye-Visby 1968 s'appliquent : au connaissement relatif à un transport maritime international

- si le BL est émis dans un Etat contractant ;
- ou si le transport a lieu au départ d'un port dans un Etat contractant ;
- ou si le BL comporte une clause qui renvoie à la convention (clause Paramount).

La France est partie aux règles de La Haye-Visby 1968 alors que l'Algérie n'est partie qu'aux seules règles de La Haye 1924. Selon les principes du droit international privé, on devrait théoriquement appliquer pour régler un différend, le régime le plus récent et commun aux 2 Etats. Jugé toutefois, que le pays de destination n'a pas d'effet sur l'application du protocole (CA Aix en Provence 22 Fév. 1985, Idit base n°15672, appliquant le protocole de Visby 1968 à un transport France Algérie).

Sont pareillement exclus les animaux vivants et les marchandises déclarées en pontée.

Règles de Hambourg 1978, elles soumettent à leurs dispositions tout transport maritime entre 2 Etats différents si :

- le port de chargement est dans un Etat contractant ;
- ou celui de déchargement est dans un Etat contractant ;
- ou le contrat est constaté dans un connaissement, ou tout autre document faisant preuve (tel, "sea way bill" ou "data freight receipt"), qui a été émis dans un Etat contractant ;
- ou le connaissement ou tout autre document comporte une clause Paramount.

## Durée de la responsabilité

Règles de La Haye-Visby : Concerne le temps écoulé depuis le chargement jusqu'au déchargement (de port à port).

A l'inverse des Règles de Hambourg : aucune dispositions relatives aux transporteurs substitués, aux transports successifs, ou au transport multimodal, dans les Règles de La Haye et de La Haye-Visby.

Toutefois on trouve des connaissements **directs** (destinés à régir de bout en bout un transport successif) ou de transport **combiné** (ex Fiata BL). L'émetteur d'un tel BL est en principe responsable de bout en bout jusqu'à la livraison (sauf clause contraire, valable du fait de la qualité de commissionnaire de transport pour le parcours non effectué personnellement).

## Fondement de la responsabilité

**Dommages aux marchandises** (perte / avarie) : à la différence des autres conventions transport, le principe d'une responsabilité de plein droit n'est pas dit expressément dans les Règles de La Haye et de La Haye-Visby, il est simplement sous-entendu.

Articles 3 et 4 : Le transporteur, tenu d'exercer une « *diligence raisonnable* » dans l'entretien du navire et de « *procéder de façon appropriée et soigneuse* » au transport, n'est pas responsable des pertes ou dommages provenant ou résultant d'une des causes étrangères énumérées.

La jurisprudence et la doctrine françaises interprètent ces dispositions dans le sens d'une véritable présomption de responsabilité (Cass com 10 juill 2001, Idit base n°24302).

Dans les Règles de Hambourg, le principe de la responsabilité est affirmé mais s'analyse comme une responsabilité pour faute présumée (art 5-1).

**Responsabilité pour retard** : Pas de disposition dans les Règles de La Haye et de La Haye-Visby.

Néanmoins la jurisprudence française considère que la responsabilité du transporteur pour les «pertes ou dommages aux marchandises ou concernant celles-ci» concerne aussi le retard, lequel doit donc être indemnisé (Cass com 29 mai 1990, Idit base n°6075), si la notion de délai raisonnable est dépassée.

### Causes d'exonération du transporteur

Règles de La Haye et de La Haye-Visby (18 cas dans art.4-2- a à q) :

- innavigabilité du navire non imputable au transporteur
- faute nautique
- incendie non causé par le fait ou la faute du transporteur
- fortune de mer - acte de Dieu
- faits de guerre - fait d'ennemis publics - fait du prince
- restriction de quarantaine
- acte ou omission du chargeur
- grèves ou lock-out - émeutes ou troubles civils
- sauvetage ou tentative de sauvetage en mer
- freinte de route résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise
- insuffisance d'emballage
- vices cachés échappant à une diligence raisonnable
- toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur, de ses agents ou préposés.

A noter : En France, une partie de la doctrine rejette la qualification de causes d'exonération pour les cas énoncés à l'art.4-2 des Règles de La Haye et de La Haye-Visby : il s'agirait plutôt de «cas exceptés» ayant pour effet de renverser la présomption de responsabilité du transporteur et non de l'exonérer purement et simplement. Une telle analyse conduit à rapprocher les cas du droit maritime des risques particuliers en transports terrestres.

Règles de Hambourg : Dans la mesure où cette convention ne fait peser sur le transporteur qu'une responsabilité pour faute présumée, celui-ci se libère par la preuve de l'absence de faute, ce qui ne constitue pas une cause d'exonération *stricto sensu*.

### Réparation des dommages

La responsabilité du transporteur et son obligation consécutive d'indemnisation ne concernent que les pertes et avaries survenues pendant la durée de sa responsabilité (*voir supra*). La preuve du dommage, qui incombe à l'ayant droit, suppose donc d'établir à quel moment la perte ou l'avarie est survenue.

Cette opération de localisation du dommage repose sur une comparaison entre l'état et la quantité de marchandise au début du transport et l'état et la quantité à la fin du transport.

La preuve du dommage se fait par **réserves** précises et motivées. La jurisprudence française admet la possibilité d'inscrire dans le connaissement des réserves sur les informations fournies par le chargeur, mais seulement lorsqu'il a de bonnes raisons de croire qu'elles sont fausses ou lorsqu'il n'a pas les moyens raisonnables de les vérifier. En revanche, elle reconnaît rarement que ces conditions sont remplies (ex : réserve *said-to-contain*).

L'indemnité (mais uniquement prévue dans les Règles de La Haye-Visby), est calculée par référence à la **valeur des marchandises** au lieu et au jour où elles sont déchargées conformément au contrat. Cette valeur est déterminée d'après le cours en bourse ou, à défaut, d'après le prix courant sur le marché ou, encore la valeur usuelle pour des marchandises de même nature.

### Limitations de la réparation

	Domage à la marchandise	Retard
<b>Règles de La Haye 1924</b> (article 4-5)	100 livres sterling-or par colis ou unité <b>(1)</b> (environ 824 DTS)	Néant  (La jurisprudence applique à la responsabilité pour retard les mêmes plafonds que pour les pertes et avaries)
<b>Règles de La Haye-Visby 1968</b> (article 4-5)	10.000 francs-or par colis ou unité (environ 663 DTS) <b>ou</b> 30 francs-or par kg de poids brut perdu ou avarié (environ 2 DTS)	
<b>Règles de La Haye-Visby 1979</b> (article 4-5)	666,67 DTS par colis ou unité <b>ou</b> 2 DTS par kg de poids brut perdu ou avarié	
<b>Règles de Hambourg</b> (article 6)	835 DTS par colis ou unité <b>ou</b> 2,5 DTS par kg de poids brut perdu ou avarié	2 fois ½ le prix du transport des marchandises ayant subi le retard, sans pouvoir dépasser le montant total du fret

- (1)** Remarque sur l'indemnisation des pertes et avaries en droit maritime : Sous l'empire des Règles de La Haye 1924, la notion de colis a donné lieu à quelques difficultés d'interprétation dans le cadre du transport de marchandises par conteneurs. Un conteneur constitue-t-il un seul colis ? La jurisprudence française a tranché en ce sens que le conteneur doit être considéré comme un colis, à moins que le contenu n'en soit précisé en colis et unités sur le connaissement. Cette solution a par la suite, été consacrée dans les Règles de La Haye-Visby (article 4-5-c)

### Déchéance du droit de limiter la réparation

Règles de La Haye : Néant ; La jurisprudence française écarte néanmoins les limitations de responsabilité en cas de dol du transporteur maritime.

Règles de La Haye-Visby : Dol ou faute inexcusable du transporteur (art.4-5-e).

Règles de Hambourg : Dol ou faute inexcusable du transporteur (art.8).

A noter : Seules les Règles de Hambourg autorisent de convenir, par une clause, de relever les limites légales de réparation. Les autres Règles sont d'ordre public. En revanche toutes les conventions admettent la possibilité de faire une déclaration de valeur auprès du transporteur.

### Exemple de calcul de réparation suite à des avaries en transport maritime :

Données : 1 navire chargé à 20 000 tonnes de céréales à Rouen à destination d'Alger.

Avaries par mouille touchant 1 000 tonnes.

Cours du DTS (au 6 novembre 2015) => 1,277040 €

Montant maximal dû par le transporteur ?

Limitation dans les Règles de La Haye 1924 :

100 £-or (soit 824 DTS) x colis ou unité

824 x 1 unité => 824 DTS

=> soit environ 1 046€

Limitation dans les Règles de La Haye–Visby 1968 :

10 000 F-or (soit 663 DTS) x 1 unité ou 30 F-or (soit 2 DTS) x 1 000 000 kg

=> 663 DTS ou 2 000 000 DTS

=> soit 2 540 000€ maxi ( ! réparation à hauteur du préjudice réel)

Limitation dans les Règles de La Haye–Visby 1979 :

666,67 DTS x 1 unité ou 2 DTS x 1 000 000 kg

=> 666,67 DTS ou 2 000 000 DTS

=> soit 2 540 000€ maxi (idem ci-dessus)

Limitation dans les Règles de Hambourg 1978 :

835 DTS x 1 unité ou 2,5 DTS x 1 000 000 kg

=> 835 DTS ou 2 500 000 DTS

=> soit 3 175 000€ (réparation à hauteur du préjudice réel).

### Compétence territoriale et clause de juridiction

A l'exception des Règles de Hambourg (art.21), les Règles de La Haye et de La Haye-Visby ne comportent aucune disposition en la matière.

Problème de l'opposabilité au destinataire ou au porteur du connaissement des clauses attributives de juridiction figurant sur le connaissement ou dans une charte-partie à laquelle renvoie le connaissement.

### Conclusion

... Uniformisation souhaitable du régime juridique du contrat et de la réparation ???

---