



INSTITUT DU DROIT INTERNATIONAL DES TRANSPORTS ET DE LA LOGISTIQUE

RECHERCHE



FORMATION



INFORMATION



A VOTRE SERVICE :

UNE EQUIPE DE JURISTES SPECIALISES

UN RESEAU DE CORRESPONDANTS ETRANGERS

DES SERVICES ADAPTES A VOS BESOINS



REPONDRE A DES QUESTIONS PONCTUELLES :

- Quelle est la réglementation applicable au transport de marchandises dangereuses par le lien fixe transmanche ?
- Que disent la loi, la jurisprudence et la doctrine en matière d'action directe en paiement ?
- Quelles sont les règles du transport de déchets ?
- Quelles sont les obligations en matière de chargement des véhicules en Allemagne ?

REALISER DES ETUDES SPECIALISEES :

- Qu'est-ce que la traçabilité ? Quelles sont les obligations légales en la matière ?
- Qu'est-ce que l'O.E.A ? Quelles sont les dispositions légales pour obtenir le statut ?
- Quelle est la réglementation des activités de chargement de véhicule en Europe ?
- Quels sont les arrêts et décisions de justice qui fondent la notion de destinataire de la marchandise (plateformes, destinataires réels ...) ?

FORMER au droit des transports et de la logistique :

- Formation inter ou intra-entreprises et Formation continue

Chlef– 25-26 nov. 2015

La responsabilité du transporteur maritime de marchandises

Entre la détermination et l'exonération

Frédéric Letacq - Attaché de Recherche



Conventions internationales en transport maritime de marchandises

Règles de La Haye 1924 :	Entrée en vigueur :	2 juin 1931
	Etats parties :	76
Règles de Visby 1968 :	Entrée en vigueur :	23 juin 1977
	Etats parties :	29
Protocole DTS 1979 :	Entrée en vigueur :	14 février 1984
	Etats parties :	29
Règles de Hambourg 1978 :	Entrée en vigueur :	1^{er} novembre 1992
	Etats parties :	34
Règles de Rotterdam 2008 :	Entrée en vigueur :	NON
	Etats parties :	3 (manque 17)



Chlef– 25-26 nov. 2015

Conventions maritimes applicables en Algérie et en France

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

Champ d'application des conventions

Règles de La Haye 1924

S'appliquent au connaissement (BL) si le transport est international et si le connaissement a été émis dans un Etat contractant

Règles de La Haye-Visby 1968 - champ plus étendu

S'appliquent au connaissement 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 Paramount

Règles de Hambourg 1978 - champ encore plus étendu

S'appliquent au transport entre pays différents



Chlef– 25-26 nov. 2015

Durée de la responsabilité

Règles de La Haye et de La Haye-Visby

Durée du transport maritime

de port à port

Aucune dispositions relatives aux transporteurs substitués, aux transports successifs, ou au transport multimodal

Problème des connaissements directs et de transport combiné



Chlef– 25-26 nov. 2015

Fondement de la responsabilité

Règles de La Haye et de La Haye-Visby

Présomption de responsabilité non affirmée mais sous-entendue

Règles de Hambourg

Responsabilité affirmée mais présomption de faute

Même principe pour le retard

Causes d'exonération du transporteur

Règles de La Haye et de La Haye-Visby

18 cas dans l'article 4-2- a) à q)

Innavigabilité / Faute nautique / Incendie / Fortune de mer / Guerre /
Freinte de route ...

Véritables causes d'exonération ou cas exceptés ?

Règles de Hambourg

Néant – absence de faute



Chlef– 25-26 nov. 2015

Réparation des dommages

Nécessité de localiser le dommage

Réserves précises et motivées

Valeur des marchandises

Limitations de la réparation

	Dommage à la marchandise	Retard
Règles de La Haye 1924 (article 4-5)	100 livres sterling-or par colis ou unité (environ 824 DTS)	Néant (Mêmes plafonds que pour les pertes et avaries)
Règles de La Haye-Visby 1968 (article 4-5)	10.000 francs-or par colis ou unité (environ 663 DTS) ou 30 francs-or par kg de poids brut perdu ou avarié (environ 2 DTS)	
Règles de La Haye-Visby 1979 (article 4-5)	666,67 DTS par colis ou unité ou 2 DTS par kg de poids brut perdu ou avarié	
Règles de Hambourg (article 6)	835 DTS par colis ou unité ou 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



Chlef– 25-26 nov. 2015

Déchéance du droit de limiter la réparation

Règles de La Haye

Néant - Dol du transporteur pour la jurisprudence

Règles de La Haye-Visby

Dol ou Faute inexcusable (art.4-5-e)

Règles de Hambourg

Dol ou Faute inexcusable (art.8)

+ Déclaration de valeur

Interdiction des clauses favorables au transporteur - Ordre public

Exemple de calcul de réparation

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 => 1,277040 €
Montant maximal dû par le transporteur ?

Règles de La Haye 1924

100 £-or / unité => soit 824 DTS

Règles de La Haye-Visby 1968

10 000 F-or / unité ou 30 F-or / kg => 2 000 000 DTS (! Préjudice réel)

Règles de La Haye-Visby 1979

666,67 DTS / unité ou 2 DTS / kg => 2 000 000 DTS (! Préjudice réel)

Règles de Hambourg

835 DTS / unité ou 2,5 DTS / kg => 2 500 000 DTS (! Préjudice réel)



Chlef– 25-26 nov. 2015

Compétence territoriale et clause de juridiction

Règles de La Haye
Règles de La Haye-Visby

Néant - aucune disposition

Problème de l'opposabilité des clauses attributives de juridiction



Chlef– 25-26 nov. 2015

CONCLUSION

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

Merci de votre attention

Institut du Droit International des Transports et de la Logistique

110/112, avenue du Mont Riboudet – F.76000 ROUEN

Tél : +33 (0)2.35.71.33.50

Fax : +33 (0)2.35.88.51.64

contact@idit.asso.fr

www.idit.fr

